



Eindverslag Inspraaktraject Ombouw Amstelveenlijn

6 december 2012

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Deel I. Inspraakprocedure en resultaten	3
I.1. Inspraakprocedure	3
I.2. Vervolgproces	3
I.3. Samenvatting resultaten inspraak	3
Deel II. Nota van beantwoording: beantwoording veel voorkomende reacties	5
II.1. Inleiding	5
II.2. Nut en noodzaak	5
II.3. Haltes	7
II.4. Overstappen	10
II.5. Toegankelijkheid	11
II.6. Ongelijkvloerse kruisingen	11
II.7. HOV-knoop Amstelveen	11
Deel III. Nota van wijziging	12
III.1. Inleiding	12
III.2. Wijzigingen	12
III.2.1. Tramlijnen	12
III.2.2. Wijzigingen traject Zuid-Amstel	12
III.2.3. Zuid-Leidseplein	12
Deel IV. Ingediende inspraakreacties en antwoorden	13
Deel V. Bijlagen	156
V.1. Aankondiging Parool	156
V.2. Verslagen informatieavonden	157

1. Inleiding

2

In opdracht van de Stadsregio Amsterdam heeft de projectorganisatie van de Ombouw Amstelveenlijn in de eerste helft van 2012 een voorstel uitgewerkt voor een hoogwaardige tramvariant voor de Amstelveenlijn. Dit voorstel is beschreven in het Inspraakdocument Ombouw Amstelveenlijn (7 juni 2012) en meer in detail in de achterliggende documenten. In de periode van 9 juni tot en met 21 juli 2012 zijn inspraakavonden gehouden en is aan belanghebbenden de mogelijkheid geboden een reactie te geven op de plannen.

Het voorliggende eindverslag van het inspraaktraject bevat zowel de Nota van Beantwoording als de Nota van Wijziging. De Nota van Beantwoording (delen II en IV) geeft de antwoorden van de Stadsregio Amsterdam op de ingediende reacties, vragen en zienswijzen over het voorstel voor ombouw van de Amstelveenlijn. In de Nota van Wijziging (deel III) is beschreven welke wijzigingen in het voorstel zijn aangebracht naar aanleiding van de inspraakreacties.

Leeswijzer

In deel I worden de inspraakprocedure en de resultaten van de inspraak beschreven: aantal reacties, wie hebben gereageerd en de meest aangesneden onderwerpen.

In deel II wordt inhoudelijk ingegaan op de veelvoorkomende vragen en onderwerpen, te weten: nut en noodzaak (paragraaf II.2), haltes (paragraaf II.3), overstappen (paragraaf II.4), toegankelijkheid (paragraaf II.5), ongelijkvloerse kruisingen (paragraaf II.6) en HOV-knoop Amstelveen (paragraaf II.7).

Deel III bevat de Nota van Wijziging.

In deel IV zijn alle reacties (geanonimiseerd) opgenomen met daarbij per opmerking, vraag of zienswijze een reactie.

In de bijlagen (deel V) zijn de uitnodiging en de verslagen van de inspraakavonden te vinden.

I.1. Inspraakprocedure

Op 5 juni 2012 hebben de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Amstelveen en de Gemeente Amsterdam, en het dagelijks bestuur van Stadsdeel Amsterdam Zuid positief gereageerd op het voorstel om het *Inspraakdocument Ombouw Amstelveenlijn* en de bijbehorende bijlagen¹ vrij te geven. Vervolgens heeft het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam op 7 juni 2012 besloten tot vrijgave van de stukken voor inspraak.

De inspraakperiode is gestart op 9 juni 2012 met de plaatsing van een advertentie in het Parool (zie bijlage 1) en de plaatsing van het *Inspraakdocument* op de website www.amstelveenlijn.nl. Het *Inspraakdocument* en de bijbehorende bijlagen zijn ter inzage gelegd bij de Stadsregio, op de gemeentehuizen van Amstelveen en Amsterdam en op de stadsdeelkantoren van stadsdelen Zuid, Centrum en Oost. Op verzoek van enkele belanghebbenden zijn de bijlagen later ook op www.amstelveenlijn.nl geplaatst zodat deze gedownload konden worden.

Gedurende de inspraakprocedure is tevens van de inspraakmogelijkheid melding gemaakt in de Echo, het Parool en in de media van de betrokken stadsdelen en de gemeente Amstelveen. De inspraakperiode duurde zes weken: van 9 juni tot en met 21 juli 2012. Inspraakreacties konden schriftelijk ingediend worden (per brief of via de website) of mondeling tijdens een van de inspraakavonden.

Het projectteam Amstelveenlijn heeft gedurende de inspraakperiode vier inspraakavonden georganiseerd (25 juni en 2, 3 en 5 juli 2012) op vier verschillende locaties. De avonden werden in totaal door circa 160 mensen bezocht. Regelmatig terugkomende onderwerpen tijdens de avonden waren:

- Opheffen van haltes: welke haltes worden opgeheven en waarom, wat betekent dit voor het overige openbaar vervoer dat op deze haltes halteert?
- Toegankelijkheid van de haltes, zoals de aanwezigheid van liften, roltrappen en het al dan niet in de weg staan van hekken.
- Dienstregeling: frequentie waarmee wordt gereden, doorgaande routes en reistijd.
- Kruispunten: verkeersveiligheid, geluidsoverlast en inpassing.

Van alle inspraakavonden is een verslag gemaakt (zie bijlage 2). De tijdens de avonden gemaakte opmerkingen en de verslagen van de bijeenkomsten zijn niet beschouwd als inspraakreactie. Op de inspraakavonden is wel aan belanghebbenden de mogelijkheid geboden om ter plaatse een inspraakreactie in te dienen. Dit kon bij een notulist of zelfstandig via laptops met een internetverbinding. Deze procedure is tijdens de avonden aan de aanwezigen uitgelegd.

¹ Nota van Uitgangspunten, vervoerwaardestudie, maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), schetsontwerpen en uitvoeringsplan.

I.2. Vervolgproces

De uitkomsten van de inspraakprocedure worden uitgelegd in het voorliggende eindverslag, dat uit twee delen bestaat: de Nota van Beantwoording en de Nota van Wijziging.

Nota van Beantwoording (NvB)

In de onderhavige Nota van Beantwoording zijn alle inspraakreacties opgenomen en van een antwoord voorzien door de Stadsregio Amsterdam.

Nota van Wijziging (NvW)

Naar aanleiding van de ingediende inspraakreacties is het oorspronkelijke plan gewijzigd. Wijzigingen op het beleidsvoornemen voor de hoogwaardige tramvariant zijn beschreven in de Nota van Wijziging. Voor een deel hadden de reacties betrekking op details of uitvoeringaspecten. Deze worden, indien relevant, meegenomen in de vervolgstappen van de planontwikkeling voor de Ombouw van de Amstelveenlijn.

Op basis van het eindverslag en de in het inspraakdocument genoemde onderzoeken wordt het beleidsvoornemen voorkeursvariant aangepast. Dit beleidsvoornemen wordt na goedkeuring door de Colleges van B&W van de Gemeente Amstelveen en de Gemeente Amsterdam, en de dagelijkse besturen van Stadsdeel Zuid en de Stadsregio Amsterdam ter besluitvorming voorgelegd aan de diverse raden. De Regioraad zal het definitieve besluit nemen. De verwachting is dat de Regioraad dit op zijn vroegst in maart 2013 voorgelegd krijgt. De Nota van Beantwoording en Nota van Wijziging worden vóór 1 januari 2013 gepubliceerd. Insprekers worden hierover conform de inspraakverordening geïnformeerd. Beide documenten worden openbaar gemaakt via www.amstelveenlijn.nl en www.stadsregioamsterdam.nl.

I.3. Samenvatting resultaten inspraak

In totaal hebben 235 unieke personen/organisaties gereageerd op het *Inspraakdocument* en de bijlagen. Veel insprekers hebben op meerdere onderdelen/aspecten van het voorgenomen besluit een reactie ingediend. Dit heeft geleid tot in totaal 405 vragen, opmerkingen en suggesties waarop een apart antwoord is geformuleerd.

Wie hebben gereageerd?

De reacties kunnen als volgt worden ingedeeld:

- De meeste reacties komen van Amstelveeners (44 procent), gevolgd door reacties uit Amsterdam (34 procent).
- 85 procent van de reacties is afkomstig van particulieren, 15 procent van het bedrijfsleven of van belangenorganisaties zoals de Reizigers Advies Raad (RAR), ROVER, Milieudefensie, Kamer van Koophandel etc. In de laatste categorie vallen

ook de circa 70 reacties van werknemers van Canon die voor behoud van de halte Spinnerij pleiten.

- De meeste reacties (57 procent) zijn als 'mening' te kenschetsen. Ongeveer 20 procent van de reacties betreft suggesties voor verbeteringen van het plan en circa 23 procent gaat om vragen ter verduidelijking.

Reacties die een bijzondere aanpak vergen

Tijdens de inspraakprocedure is een aantal inspraakreacties ontvangen die een speciale aanpak noodzakelijk maakten:

- Anonieme inspraakreacties: er is één anonieme inspraakreactie binnengekomen. Deze inspraakreactie is net als alle overige reacties behandeld. De Stadsregio kan de betreffende inspreker echter niet informeren over het beschikbaar komen van de NvB en de NvW.
- Er zijn diverse inspraakreacties binnengekomen in een andere taal dan Nederlands. Deze inspraakreacties zijn in het Nederlands beantwoord.
- Onduidelijke inspraakreacties: er zijn diverse inspraakreacties ontvangen waarvan de inhoud niet (geheel) duidelijk was. Indien er contactgegevens beschikbaar waren, is aan deze insprekers (eenmalig) om verduidelijking gevraagd.

Veel voorkomende onderwerpen

Belanghebbenden spraken vaak in op de volgende onderwerpen:

- Nut en noodzaak om de Amstelveenlijn om te bouwen.
- Verdwijnen van een rechtstreekse verbinding tussen Amstelveen en Buitenveldert enerzijds en het centrum van Amsterdam en CS anderzijds.
- Keuze om de Noord/Zuidlijn niet door te trekken naar Amstelveen.
- Keuze voor een verbindende lijn, waar de huidige lijnen 51 en 5 verbindend én ontsluitend zijn.
- Opheffen van haltes, met name Spinnerij en de na elkaar gelegen haltes Marne en Gondel.
- Overstappen.
- Toegankelijkheid.
- De keuze om kruisingen al dan niet ongelijkvloers te maken.
- Plannen voor realisatie van een HOV-knoop in Amstelveen.

In het hiernavolgende deel II wordt inhoudelijk op deze onderwerpen ingegaan.

Deel II. Nota van beantwoording: beantwoording veel voorkomende reacties

II.1. Inleiding

Een aantal onderwerpen komt in meerdere inspraakreacties terug. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op deze onderwerpen en worden de context en overwegingen toegelicht. Achtereenvolgens komen aan de orde: nut en noodzaak (paragraaf II.2), haltes (paragraaf II.3), overstappen (paragraaf II.4), toegankelijkheid (paragraaf II.5), ongelijkvloerse kruisingen (paragraaf II.6) en tot slot in paragraaf II.7 de HOV-knoop Amstelveen. Waar deze onderwerpen bij de beantwoording van de afzonderlijke inspraakreacties (deel IV) aan de orde komen, wordt naar deze paragrafen verwezen.

II.2. Nut en noodzaak

Uit de inspraak blijkt dat er diverse vragen leven waarom de Amstelveenlijn moet worden omgebouwd en in het bijzonder waarom lijn 51 niet kan blijven rijden zoals dat nu het geval is. Daarvoor zijn verschillende redenen die betrekking hebben op:

- Relatie met de Zuidasontwikkeling en de plannen voor de Noord/Zuidlijn.
- Behoud van de kwaliteit van het openbaar vervoer tegen lagere kosten.
- Veroudering van infrastructuur en materieel.
- Eisen aan veiligheid en doorstroming.

Deze zaken vormen samen gegronde reden voor de ambitie om een nieuw systeem voor de Amstelveenlijn te realiseren. Onderstaand een korte toelichting per thema.

Ontwikkelingen Zuidas: Amstelveenboog ligt in de weg

Om twee redenen kan de huidige boog waar lijn 51 over rijdt

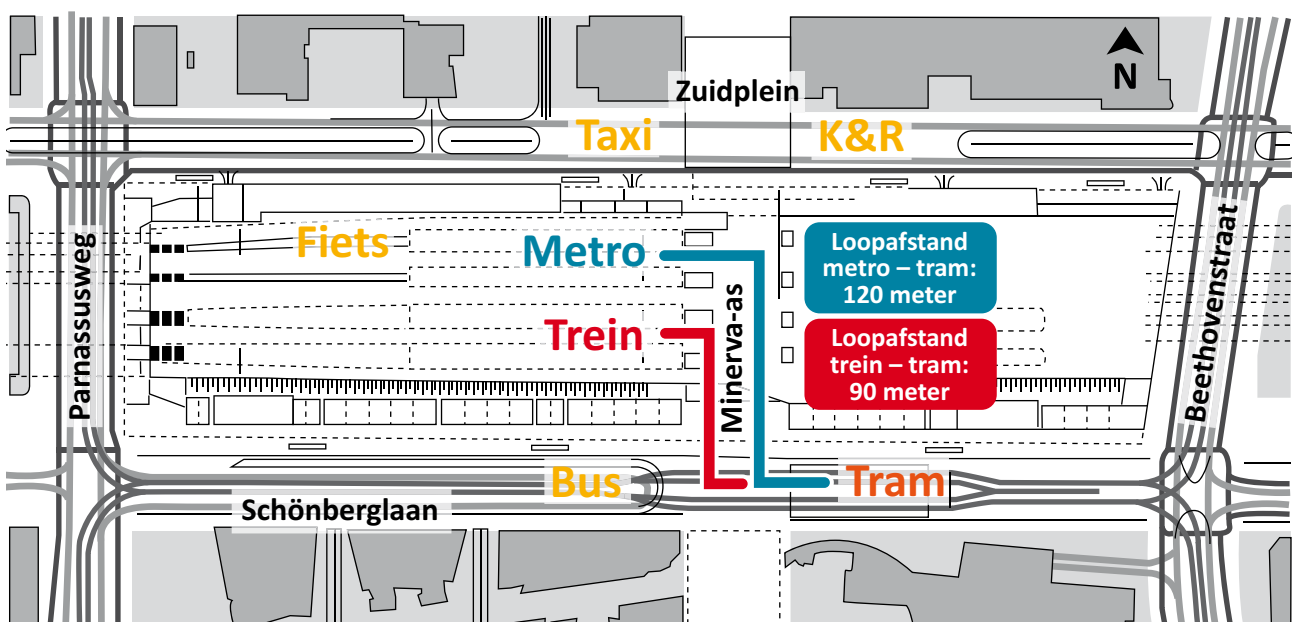
van Amstelveen naar Station Zuid (de zogeheten Amstelveenboog) niet blijven liggen. In de eerste plaats betekent de groei van het aantal reizigers dat extra toegangen tot de metro-perrons van Station Zuid nodig zijn. De beste locatie voor deze extra toegangen is aan de zijde van de Parnassusweg, omdat daar veel reizigers uitstappen met bestemming VU. Daarom zal het metrostation in westelijke richting worden opgeschoven ('omgeklapt'), waarvoor de Amstelveenboog in de weg ligt. In de tweede plaats doorsnijdt de Amstelveenboog de weg waar de bussen straks vanaf de Parnassusweg de Schönberglaan oprijden naar het tram- en busstation dat op het dak van de Zuidelijke A10-tunnel wordt gerealiseerd.

Overigens blijken de meeste passagiers die op Station Zuid uit lijn 51 stappen, naar de trein te gaan. De overstap voor deze reizigers wordt beter door de nieuwe inrichting van het station. De loopstromen door de centrale corridor (Minerva-as) worden minder omvangrijk en de drukke loopstroom metro-trein wordt gescheiden van de andere loopstromen hier. Het station zal daardoor de groei van het aantal reizigers beter kunnen verwerken. De passagiers van tram naar trein moeten maximaal 90 meter lopen, de passagiers van tram naar de metro maximaal 150 meter (beiden inclusief roltrap).

Realisatie Noord/Zuidlijn vraag extra ruimte op Station Zuid

Het huidige metrostation bij Station Zuid bestaat uit vier sporen:

- Eén spoor voor metrolijn 50 in oostelijke richting.
- Eén spoor voor lijn 51 in oostelijke richting.
- Eén spoor dat nu door zowel lijn 51 als 50 in westelijke richting wordt gebruikt.
- Eén spoor dat wordt omgebouwd tot eindpunt voor de Noord/Zuidlijn.



De Noord/Zuidlijn heeft dus bij de geplande ingebruikstelling in 2017 één spoor ter beschikking. De passagiersgroei hier kan niet worden opgevangen op het huidige perron en de trap. Ook daarom is het eerder genoemde omklappen van het metrostation noodzakelijk, om zo een extra spoor voor de Noord/Zuidlijn te krijgen.

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen in de toekomst wordt niet onmogelijk gemaakt. In het heischema van de A10-tunnel wordt rekening gehouden met de eventuele komst van een ondergrondse verbindingsboog.

Lijn 51 mag in de toekomst niet meer door de oostbuis

Een ander motief om de Amstelveenlijn om te bouwen is dat over een aantal jaar lijn 51 niet meer door de metrobus tussen station Amstel en CS ('oostbuis') mag. Hierover zijn al in 2005 bindende bestuurlijke afspraken gemaakt. De eerste reden hiervoor is dat vanwege veiligheidseisen er minder voertuigen door de tunnel mogen. Tweede reden is dat lijn 51 niet de vereiste punctualiteit kan leveren, vooral als gevolg van de situatie dat deze lijn op een deel van het tracé met het overige verkeer mengt. Hierdoor is ongepland en onvoorzien oponthoud onvermijdelijk. Bovendien worden straks grotere metro's ingezet op lijn 53 en 54. Lijn 51 heeft een veel kleinere capaciteit. Wanneer metro's met verschillende capaciteiten in de oostbuis zouden rijden beïnvloedt ook dat de punctualiteit negatief.

Aantrekkelijker openbaar vervoer ondanks bezuinigingsopgave

Het kabinet heeft in 2011 een extra bezuinigingsopgave opgelegd aan de Stadsregio's op het grootstedelijke openbaar vervoer. Tegelijkertijd heeft de regio hoge ambities om de Metropoolregio Amsterdam als motor van de economie te versterken, waarvoor een uitstekend openbaarvervoersysteem een vereiste is. Om te zorgen dat ondanks de bezuinigingsopgave de OV-reiziger ook in de toekomst de gewenste kwaliteit kan worden geboden, is in de regio onder meer het project Beter Benutten – Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam (BB-ROVA) opgezet. Het doel hiervan is om het Amsterdamse OV-netwerk efficiënter in te richten. Door reizigersstromen te bundelen en de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren is het mogelijk om essentiële OV-verbindingen in stand te houden tegen lagere kosten. In tegenstelling tot de klassieke bezuinigingsaanpak, waarbij slecht functionerende lijnen worden opgeheven, biedt deze aanpak het belangrijke voordeel dat meer reizigers een kwalitatief goed en voor een deel zelfs beter openbaar vervoer kan worden geboden. Het voorstel voor ombouw van de Amstelveenlijn sluit bij deze principes aan door te zorgen voor kortere reistijden, grotere betrouwbaarheid, meer veiligheid, een hogere vervoerswaarde en een hogere kostendekkingsgraad.

Inzicht in kosten en baten

Om een goed beeld te krijgen van nut en noodzaak van ombouw van de Amstelveenlijn is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Uitkomst van de MKBA is dat de hoogwaardige tram de samenleving alles bij elkaar opgeteld 0,9–1,4 keer zo veel baten oplevert als de ombouw kost. De winst zit vooral in snellere reistijden voor (het merendeel van de) reizigers. Maar ook de exploitatiekosten liggen lager, doordat de trams in dezelfde tijd meer reizigers kunnen vervoeren.

Trambanen zijn verouderd en materieel komt aan eind levensduur

Een deel van de rails, wissels, bovenleidingen, systemen en perrons is rond 2020 aan groot onderhoud of vervanging toe. Er zijn daarom grote kostenposten te verwachten. Ook zijn het huidige rijdende materieel van lijn 51 en de meeste trams van lijn 5 in 2020 afgeschreven en deze moeten dan worden vervangen. Daarnaast is het huidige materieel, doordat het zowel een tram- als metrolijn is, storingsgevoelig en daarmee onbetrouwbaar. Vaak zijn er problemen bij de overgang van tram naar metro. Vooral de klaptrede is hier een oorzaak van.

Programma van Eisen nieuwe OV-concessie

Naar verwachting wordt begin 2013 het nieuwe Programma van Eisen voor de openbaarvervoerconcessie. Amsterdam definitief vastgesteld. In het nieuwe Programma van Eisen krijgt de vervoerder meer vrijheid voor de lijnvoering en de dienstregeling. Het is de verwachting dat hierdoor meer openbaar vervoer wordt aangeboden voor minder geld. In de OV-concessie worden de volgende eisen gesteld:

- De vervoerder moet de infrastructuur van de Amstelveenlijn gebruiken.
- De vervoerder moet voldoende bussen/trams/metro's inzetten om het aantal reizigers te vervoeren dat gebruik wil maken van de lijnen van de Amstelveenlijn.
- Een minimaal aan te bieden frequentie op de Amstelveenlijn per periode van de dag en dag van de week.
- De tijdstippen van de eerste en de laatste rit van de Amstelveenlijn staan vast.

Een specifieke, aanvullende eis voor de Amstelveenlijn is dat de vervoerder rekening moet houden met de voorgestelde lijnvoering voor de Amstelveenlijn en daarvan alleen kan afwijken met een goede onderbouwing van (maatschappelijke) kosten en baten.

II.3. Haltes

Om de rijtijd van de Amstelveenlijn te verminderen wordt voorgesteld om een aantal haltes te laten vervallen. Veel inspraakreacties gaan over het schrappen van haltes en de grotere halteafstanden.

Amstelveenlijn krijgt een meer verbindend karakter

Uitgangspunt is dat de Amstelveenlijn een meer verbindend karakter moet krijgen, wat betekent dat het aantal haltes moet worden verminderd. Op dit moment hebben lijn 51 en 5 een halteafstand die vooral past bij een ontsluitende lijn. De haltes van een ontsluitende lijn zijn dicht in de buurt, bedoeld om reizigers uit de directe omgeving te vervoeren naar een knooppunt waar zij vervolgens kunnen overstappen op ander openbaar vervoer. Een verbindende lijn heeft voornamelijk tot doel om reizigers snel en comfortabel te vervoeren tussen twee of meerdere knooppunten. Voor de Amstelveenlijn is Station Zuid een dergelijke knoop, zeker bij de verdere ontwikkeling in de komende jaren van dit station naar een 'OV-terminal' met aansluiting op de Noord/Zuidlijn, ander Amsterdams OV en het spoor. Zo wordt Station Zuid opgenomen in het binnenlandse hogesnelheidsnetwerk. De Amsterdams metrolijnen 53 en 54 zijn voorbeelden van verbindende lijnen met grotere halteafstanden.

Balans halteafstand en snelheid

De reiziger hecht veel waarde aan korte loopafstanden naar de dichtstbijzijnde halte. Meer haltes leidt echter tot een lagere snelheid, wat de vervoerskwaliteit weer vermindert. Een snelle verbinding maakt een OV-lijn immers ook aantrekkelijk voor de reiziger. Opgave is om de Amstelveenlijn zo aantrekkelijk mogelijk te maken door een goede balans tussen halteafstand en snelheid. Hierbij moet de grotere afstand naar de halte opwegen tegen de reissnelheid in het vervolgtraject, waardoor de lijn de meeste reizigers trekt. Om hier inzicht in te krijgen is een maatschappelijke kosten-batenanalyse gedaan. Daaruit bleek dat het optimale aantal haltes tussen Station Zuid en Westwijk ongeveer vijftien is, hetgeen op een gemiddelde halteafstand van ruim 600 meter neerkomt.

In de huidige OV-concessie wordt 400 meter (hemelsbreed) gehanteerd als invloedgebied: de afstand die mensen bereid zijn te lopen om bij een OV-halte te komen. Mensen zijn in het algemeen bereid om verder te reizen naar een halte van een hoogwaardige bus- of tramlijn, te weten circa 800 meter. In de berekeningen voor de hoogwaardige tram is daarom ongeveer 600 meter aangehouden als invloedgebied (zo'n 10 minuten lopen).

Afweging in stand houden of laten vervallen haltes

Per halte is bekeken of die moest blijven of kon vervallen. Deze beoordeling is gebaseerd op de volgende criteria:

- De afstand ten opzichte van de naastliggende haltes.
- Aantal reizigers dat in de huidige situatie gebruik maakt van de halte.
- Aantal reizigers dat bij die halte al in de tram zit; deze reizen ongeveer een halve minuut sneller per halte waar de tram niet hoeft te stoppen.
- De specifieke (toekomstige) bestemmingen in de omgeving van de halte: functies als winkels en zorginstellingen en overstaprelaties.
- De verkeersveiligheid op en rond de halte.

Op basis hiervan is een voorstel gemaakt welke haltes kunnen verdwijnen. Algemeen gesteld worden de haltes behouden die ver van andere haltes af liggen, die relatief veel worden gebruikt, waar bijzondere bestemmingen bij liggen en die veilig zijn.

Berekeningsmethode

De aantallen in- en uitstappers van de halte en reizigers die op een halte al in de tram zitten, zijn gebaseerd op tellingen uit 2009 en 2010. De alternatieven voor de te vervallen haltes zijn gebaseerd op de huidige dienstregeling (lijnen en haltes). Het percentage adressen dat buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn komt te liggen (600 meter hemelsbreed rond haltes), is berekend door het aantal adressen dat daarbuiten komt te liggen te delen door het aantal adressen binnen het invloedgebied van de betreffende halte.

Nadere toelichting per halte

Hieronder wordt per halte een nadere toelichting gegeven waarom deze zou moeten vervallen. Als eerste wordt ingegaan op de halte Van Baerlestraat, waarvan naar aanleiding van de inspraak is besloten om deze **niet** op te heffen.

Van Baerlestraat

Hoewel de halte Van Baerlestraat vrij veel in- en uitstappers heeft (ongeveer 5.500 per dag) is dit nog steeds beduidend minder dan de halte Museumplein (10.200 per dag). De haltes Museumplein, Van Baerlestraat en Hobbemastraat liggen dicht bij elkaar. De afstand tussen de haltes is ongeveer 300 meter. De haltes Museumplein en Van Baerlestraat liggen daarbij min of meer aan dezelfde kruising. Verder is de toegang van het Stedelijk Museum verplaatst zodat deze ook zich meer op de halte Museumplein richt. Ter hoogte van de Van Baerlestraat zitten ongeveer 5.000 reizigers per dag in de tram.

Deze zaken gaven aanleiding om de halte Van Baerlestraat op te heffen. De haltes Museumplein en Hobbemastraat konden als alternatief dienen.

Het opheffen van de halte Van Baerlestraat heeft echter serieuze gevolgen voor de verkeersveiligheid. De halte ligt op een verkeersveilige positie en de drukte op de minder veilige halte

Museumplein zal toenemen als deze de functie van de halte Van Baerlestraat overneemt. Daarmee neemt ook de verkeersonveiligheid toe. Verder is voor het overstappen van lijn 2 op andere tramlijnen het opheffen van de halte Van Baerlestraat ongunstig in termen van snelheid en betrouwbaarheid.

Op basis van deze overwegingen is besloten om de halte Van Baerlestraat te handhaven. Wel worden de haltes in de omgeving in samenhang bekeken om te verkennen of een betere halteverdeling mogelijk is.

Halte Spinnerij

Overweging	Alternatieven
<p>Spinnerij is de minst gebruikte halte op het tracé Westwijk–Poortwachter (ca. 1.000 in- en uitstappers per dag). Ter vergelijking: haltes Poortwachter en Sacharovlaan hebben respectievelijk 1.700 en 1.900 in- en uitstappers per dag. Halte Poortwachter is relatief dichtbij (400 meter), en in mindere mate ook Sacharovlaan (450 meter). Ter hoogte van Spinnerij zitten ca 4.000 reizigers in de tram per dag. Door het opheffen van de halte komt 2 procent van de inwoners buiten het nieuwe invloedgebied van de Amstelveenlijn te wonen (dat zijn 50 van de in totaal 2800 inwoners die nu binnen een cirkel van 600 meter rond de huidige halte Poortwachter wonen). Daarnaast valt een deel van bedrijventerrein Bovenkerk en sportpark Noorddammerweg straks buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn.</p>	<p>Deze halte wordt vooral gebruikt door bezoekers/werknemers van bedrijventerrein Legmeer en Canon. Voor Legmeer is de halte Sacharovlaan een alternatieve halte. Om de looproute tussen Legmeer en deze halte te verkorten is in het voorstel een brug opgenomen over de watergang tussen de Amstelveenlijn en Legmeer. Voor Canon is de halte Poortwachter alternatief op de Amstelveenlijn. Ook hier zou in overleg met Canon de looproute kunnen worden verkort.</p> <p>Ander alternatief is bushalte Bovenkerkerweg of Sacharovlaan. Daar halteert (huidige concessie) buslijn 172, die een verbinding biedt met o.a. busstation Amstelveen, metrostation Amstelveenseweg, Leidseplein en Amsterdam CS.</p>

Haltes Gondel en Marne

Overweging	Alternatieven
<p>Haltes Gondel en Marne zijn de minst gebruikte op het tracé Brink–Sportlaan (respectievelijk 1.100 en 1.000 in- en uitstappers per dag). Gondel ligt relatief dicht bij de halte Meent (350 m, ongeveer 1.300 in- en uitstappers per dag), die beter gesitueerd is ten opzichte van de wijk Waardhuizen. De halte Brink (ongeveer 1.400 in- en uitstappers per dag) ligt centraal in de wijk Middenhoven. De halte Sportlaan is hier de drukste met 2.900 in- en uitstappers per dag, deze ligt centraal voor de wijk Groenelaan. Ter hoogte van de haltes Gondel en Marne zitten ca 12.000 reizigers in de tram per dag. Door het opheffen van deze haltes komt 4 procent van de inwoners (400 van de 10.800 inwoners) die nu binnen het invloedgebied (cirkel van 600 meter) van deze haltes wonen, daarbuiten terecht. Dit gaat met name om de omgeving van de Punter en het Turfschip in Waardhuizen (woningen), de omgeving van de Seine en de Kringloop in Groenelaan (woningen) en de omgeving van de Van der Hooplaan tussen de Sportlaan en de Beneluxbaan (waar onderwijs- en sportvoorzieningen zijn).</p>	<p>Voor de meeste reizigers uit Waardhuizen en Middenhoven die halte Gondel gebruiken, is halte Meent een alternatief. Voor de halte Marne is halte Sportlaan alternatief. Samen met het ongelijkvloers maken van de kruising Sportlaan, wordt deze halte naar het zuiden verplaatst, zodat de loopafstand vanaf het zuiden korter wordt. Daarmee komt ook het Herman Wesselink College binnen het invloedgebied te liggen. Aanvullend daarop kan de looproute tussen de huidige halte Marne en de Sportlaan aan beide zijden van de Beneluxbaan worden verbeterd.</p> <p>Busalternatieven zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bushaltes Gondel, Seine en Watercirkel: lijnen 146, 149 en 199 (huidige concessie): verbinding met o.a. Station Zuid, haltes Binnenhof en Ouderkerkerlaan; • Bushalte Punter: buslijn 149 (huidige concessie): verbinding met o.a. halte Binnenhof en halte Ouderkerkerlaan; • Bushalte Startbaan: buslijnen 142, 170, 174 en 242 (huidige concessie): verbinding met o.a. halte Poortwachter, busstation Amstelveen, metrostation Amstelveenseweg, Leidseplein en Station Amsterdam Centraal).

Amstelveen-Centrum

Overweging	Alternatieven
<p>Halte Amstelveen-Centrum (2.000 in- en uitstappers per dag) is onderdeel van een cluster van 4 dicht bij elkaar gelegen haltes: Amstelveen-Centrum, Oranjebaan (ca 4.900 in- en uitstappers per dag²), Ouderkerkerlaan (ca 2.100 in- en uitstappers per dag) en Binnenhof (ca 1.400 in- en uitstappers per dag). Vanwege de geringe onderlinge afstanden tussen deze haltes (250 – 450 meter) is gekozen voor opheffing van halte Amstelveen-Centrum. Haltes Oranjebaan en Ouderkerkerlaan bieden een overstap op verschillende buslijnen en worden mede daarom meer gebruikt. Halte Ouderkerkerlaan is ook van belang voor Ziekenhuis Amsteland. Halte Binnenhof ligt het dichtst bij het Stadshart. Ter hoogte van halte Amstelveen-Centrum zitten ca. 18.000 reizigers in de tram per dag.</p> <p>Op dit moment wonen ca. 4.400 inwoners binnen het invloedgebied van de halte Amstelveen-Centrum. Door het opheffen van de halte komt 8 procent (350 inwoners) buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn te wonen.</p>	<p>Dit betreft het zuidoostelijk deel van de Operabuurt. Voor de Operabuurt is op de Amstelveenlijn de halte Oranjebaan het meest logische alternatief. Voor de omgeving van de Handelsweg is dat halte Binnenhof. De halte Amstelveen-Centrum wordt ook gebruikt door bezoekers van het Stadshart vanuit het zuidoosten van Amstelveen (Groenelaan, Waardhuizen, Middenhoven-Oost).</p> <p>Alternatieven zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onderliggend buslijnnet: Er zijn in de huidige concessie diverse buslijnen die deze wijken met het Stadshart verbinden en die de reizigers ook nog eens dichtbij het Stadshart brengen dan de Amstelveenlijn; • Halte Ouderkerkerlaan; • Halte Oranjebaan.

² Deze aantallen zijn uit de tijd dat de Zuidtangent nog halte Oranjebaan aandeed.

A.J. Ernststraat

Overweging	Alternatieven
<p>De halte A.J. Ernststraat is met ongeveer 3.400 in- en uitstappers de minst gebruikte halte op het tracé Uilenstede – Station Zuid (2.000 per dag met lijn 51 en 1.400 per dag met lijn 5). De haltes De Boelelaan/VU en Van Boshuizenstraat hebben respectievelijk 11.500 en 7.100 in- en uitstappers per dag. Ook ligt de halte relatief dicht bij de halte De Boelelaan/VU (350 meter). Ter hoogte van de halte A.J. Ernststraat zitten circa 33.000 reizigers per dag in de tram.</p> <p>Door het opheffen van de halte komt 5 procent (265 van de 5.380 inwoners) buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn terecht. Dit gaat met name om de omgeving van het Gelderlandplein en de omgeving van het Tennispark Buitenveldert.</p>	<p>Voor de bewoners van de omgeving van de A.J. Ernststraat ligt de halte De Boelelaan/VU als alternatief meest voor de hand. Voor reizigers die de halte A.J. Ernststraat als overstaphalte (naar lijn 199) gebruiken, zijn Station Zuid en haltes Binnenhof en Ouderkerkerlaan alternatieven.</p> <p>Andere alternatieven zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bushaltes A.J. Ernststraat en Gelderlandplein lijn 199 (huidige concessie): verbinding met o.a. Station Zuid, halte Binnenhof en halte Ouderkerkerlaan; • Bushalte Overijsselweg lijn 62 (huidige concessie): verbinding met o.a. Station Amstel, Station RAI en halte Van Boshuizenstraat.

Stadionweg

Overweging	Alternatieven
<p>De halte Stadionweg heeft relatief weinig in- en uitstappers per dag op dit deel van het tracé, namelijk ongeveer 1.300 per dag (1.100 met lijn 5 en 200 met lijn 24). De halte Gerrit van der Veenstraat ligt vlakbij (200 meter), ligt dicht bij de winkels en heeft mede daarom meer in- en uitstappers per dag: ongeveer 3.300 (2.000 per dag met lijn 5 en 1.300 per dag met lijn 24). De halte Prinses Irenestraat heeft minder in- en uitstappers (ongeveer 800), maar opheffen van deze halte zou een te grote halteafstand opleveren. De halte bij Station Zuid wordt namelijk naar de zuidzijde van het station verplaatst (Schönberglaan). Ter hoogte van de halte Stadionweg zitten circa 11.000 reizigers in de tram per dag. Door het opheffen van de halte komt 6 procent (490 van de 8.190 inwoners) buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn terecht. Dit betreft met name de omgeving van de Herman Heijermansweg en de Wattaestraat.</p>	<p>Voor de meeste gebruikers van de halte Stadionweg is voor de Amstelveenlijn en lijn 24 de halte Gerrit van der Veenstraat het meest logische alternatief. Door een van de insprekers is de suggestie gedaan om de haltes Prinses Irenestraat en Stadionweg samen te voegen tot een halte ter hoogte van de Stadionkade. Hiermee kan deze halte het hele gebied tussen de Stadionweg en de Prinses Irenestraat goed bedienen. Deze suggestie wordt in de volgende fase nader onderzocht.</p> <p>Voor de reizigers die de halte Stadionweg gebruiken als overstaphalte is de halte Gerrit van der Veenstraat (huidige concessie lijn 24) of Prinses Irenestraat (huidige concessie lijn 62) het alternatief.</p>

Apollolaan

Overweging	Alternatieven
<p>De halte Apollolaan heeft relatief weinig in- en uitstappers, ongeveer 2.300 per dag (1.500 met lijn 5 en 800 met lijn 24). De halte Gerrit van der Veenstraat ligt dichtbij (250 meter) en heeft meer in- en uitstappers (namelijk 3.300 per dag). Ook de halte Roelof Hartplein ligt dichtbij (350 meter) en heeft meer in- en uitstappers (6.400 per dag, verdeeld over de lijnen 3, 5, 12 en 24). Ter hoogte van de halte Stadionweg zitten circa 9.000 reizigers in de tram per dag. Door het opheffen van halte Apollolaan komt 1 procent (80 van de 12.080 inwoners) buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn te wonen.</p>	<p>Voor de gebruikers van de halte Apollolaan kunnen voor de Amstelveenlijn en lijn 24 zowel de halte Gerrit van der Veenstraat als de halte Roelof Hartplein als alternatief dienen.</p>

II.4. Overstappen

Het gevolg van de eerder beschreven keuze voor een meer verbindend karakter is dat er vaker moet worden overstapt, maar ook dat meer reizigers vervoerd kunnen worden tegen dezelfde of lagere kosten.

Doorreizen naar de oostkant van Amsterdam

Doorgaande reizigers vanuit Westwijk naar CS moeten na de ombouw overstappen op Station Zuid terwijl ze dat nu niet hoeven te doen. Op basis van de inspraakreacties en uit aanvullend onderzoek blijkt verder dat een hoogwaardige tram tussen de stations Zuid en Amstel alleen zinvol is als die verbinding niet door een metro wordt geboden. Dit betekent

dat de hoogwaardige tram tussen Station Zuid en Station Amstel in de plannen komt te vervallen, met als gevolg dat ook de doorgaande reizigers in de richting van RAI en Station Amstel op Station Zuid moeten overstappen.

Om de overstap op Station Zuid zo snel en comfortabel mogelijk te maken, zijn in het nieuwe ontwerp de loopafstanden tussen bus, tram, metro en trein zo kort mogelijk gehouden.

Nu de Amstelveenlijn meer een verbindende lijn wordt, moet het onderliggend openbaarvervoernetwerk (van stads- en streekbussen) een deel van de ontsluitende functie van de Amstelveenlijn overnemen. Deze buslijnen lopen dan vanaf de halte naar een knooppunt. Dit kan een knooppunt van de Amstelveenlijn zijn of een ander knooppunt zoals station

Amsterdam-Zuid. De overstap van de buslijnen op de Amstelveenlijn wordt zo comfortabel mogelijk ingericht en gaat aan alle wettelijke eisen voor toegankelijkheid voldoen.

Een metro kan meer mensen vervoeren en is sneller. Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van het bestaande metrospoor en hoeven bepaalde infrastructurele maatregelen niet te worden genomen. Ook is er dan geen afhankelijkheid van mogelijk lastige uitplaatsingen en inpassingen op het traject. De Stadsregio neemt de metroverbinding tussen Zuid en Amstel op in het Programma van Eisen voor de OV-concessie Amsterdam. Een hoogwaardige tramverbinding tussen Amsterdam Zuid en Amstel is dan niet zinvol.

Reistijd uitgangspunt in de analyse van maatschappelijke kosten en baten (MKBA)

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en de vervoerswaardestudie van de plannen voor Ombouw van de Amstelveenlijn is gerekend met reistijd, niet alleen met rijtijd. Reizigers hechten waarde aan directe verbindingen, zodat ze weinig over hoeven te stappen. Om deze reden is de tijd die nodig is voor het lopen naar de halte en het overstappen (wachten en lopen) in de analyses meegenomen en twee keer zo zwaar meegeteld als de rijtijd in de tram.

II.5. Toegankelijkheid

Het voorstel voor de ombouw van de Amstelveenlijn is op dit moment nog globaal. In de volgende fase worden de eisen vertaald in een ontwerp voor de haltes en hun omgeving. Wel is al bekend dat de haltes van de Amstelveenlijn een instaphoogte van 20 cm krijgen, gelijk aan die van de tram. De haltes die op maaiveldniveau liggen, krijgen een hellingbaan (van circa 3 meter lang) zodat ook mindervaliden op de halte kunnen komen. Een uitzondering moet mogelijk worden gemaakt als de hellingbaan niet past. Op dit moment lijkt dat alleen het geval bij de halte Hobbemastraat. De haltes die nu al niet op maaiveldniveau liggen, houden een lift (en een trap). Deze liften worden gerenoveerd en transparant gemaakt. Dit betreft de haltes Uilenstede, Onderruit, Oranjebaan, Ouderkerkerlaan en Meent. De haltes die nu op maaiveldniveau liggen, maar straks alleen ongelijkvloers te bereiken zijn, krijgen naast een trap een nieuwe, transparante lift. Dit zijn de haltes Kronenburg, Zonnestein en Sportlaan.

De Amstelveenlijn moet net als het overige openbaar vervoer toegankelijk en vindbaar zijn voor mensen met een functie-

beperking die zelfredzaam zijn. Dit is geregeld in de *Wet gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten* die vanaf voorjaar 2012 ook voor het openbaar vervoer geldt. Bij de ombouw van de Amstelveenlijn worden de haltes en voorzieningen aan de nieuwe eisen aangepast.

Zie voor meer informatie over de nieuwe eisen: www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/toegankelijk-openbaar-vervoer.

II.6. Ongelijkvloerse kruisingen

Op drie kruispunten in Amstelveen worden verkeersstromen gescheiden door ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. Het betreft de kruispunten van de Beneluxbaan met de Oranjebaan, Zonnestein en Rembrandtweg. Door de tram te scheiden van ander verkeer worden de kruispunten veiliger én stroomt het verkeer beter door, zowel tram als auto en fiets. In Buitenveldert is het wegennet fijnmaziger en zijn meer alternatieve routes voor het verkeer, waardoor er geen noodzaak is om de kruispunten ongelijkvloers te maken. Wel wordt bekeken welke maatregelen hier kunnen worden getroffen om de veiligheid te verbeteren.

Er is voor halfhoge viaducten gekozen omdat deze bij een hoge verkeersintensiteit zoals het geval is op de bovengenoemde kruisingen, de veiligste oplossing bieden en bijdragen aan een vlottere doorstroming van het verkeer. Ook is hiermee de helling voor voetgangers en fietsers te overzien. Bij het ongelijkvloers maken van de kruisingen wordt de toegankelijkheid gewaarborgd (zie ook paragraaf II.5).

II.7. HOV-knoop Amstelveen

De Amstelveense plannen voor een HOV-knoop hebben tot doel verbetering en verdere ontwikkeling van het openbaarvervoernetwerk in en rond Amstelveen. Dit betreft een knooppunt waar de Zuidtangent, de Amstelveenlijn en stads- en streekbussen bij elkaar komen. Er werd in eerste instantie onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een OV-tunnel, toen er nog sprake van was dat de Amstelveenlijn een metro zou worden en de A9 ondertunneld (in het kader van project corridor Schiphol–Amsterdam–Almere). Echter, de plannen voor deze projecten zijn gewijzigd, waardoor de optimale verknoping van het openbaar vervoer in Amstelveen decentraal vorm moet krijgen. Dit betekent dat op meerdere plekken langs de Amstelveenlijn hoogwaardige overstapmogelijkheden moeten komen. In het bijzonder gaat het hierbij om een aansluiting tussen de Amstelveenlijn en de Zuidtangent. Bij de plannen voor ombouw van de Amstelveenlijn wordt hiermee rekening gehouden.

Deel III. Nota van wijziging

III.1. Inleiding

Van 9 juni tot en met 21 juli 2012 lag het voorstel voor de ombouw van de Amstelveenlijn in de inspraak. Dit voorstel is beschreven in het *Inspraakdocument Ombouw Amstelveenlijn* (Stadsregio Amsterdam, 7 juni 2012) en de achterliggende documenten.

De ingediende reacties hadden voor het grootste deel betrekking op nut en noodzaak, de lijnvoering en dienstregeling, het laten vervallen van haltes, overstappen en toegankelijkheid. In deel II van de Nota van Beantwoording geeft de Stadsregio Amsterdam haar algemene reactie op de veelvoorkomende vragen en opmerkingen. De individuele inspraakreacties worden beantwoord in deel IV.

De inspraakreacties en aanvullend onderzoek gaven aanleiding om de plannen op een aantal onderwerpen aan te passen. In dit hoofdstuk worden deze wijzigingen beschreven.

III.2. Wijzigingen

III.2.1. Tramlijnen

In het voorstel van juni 2012 werd uitgegaan van twee hoogwaardige tramlijnen:

- Westwijk – Station Zuid – Leidseplein.
- Binnenhof – Station Zuid – Station Amstel.

Uit de inspraakreacties en recent uitgevoerd aanvullend onderzoek blijkt echter dat inpassing van een hoogwaardige tramverbinding binnen de Ring A10 complex is en andere problemen met zich brengt, waardoor het ook op weinig draagvlak kan rekenen. Daarom is besloten voor een hoogwaardige tramvariant buiten de Ring en een 'reguliere' tram daarbinnen. In het aangepaste voorstel blijft lijn 5 rijden (met regulier trammaterieel) tussen Binnenhof en CS, en komt in plaats van lijn 51 één hoogwaardige tramlijn tussen Station Zuid en Westwijk.

Dit leidt tot het volgende aangepaste voorstel voor de lijnen:

- Tramverbinding Binnenhof – Centraal Station.
- Hoogwaardige tramverbinding Westwijk – Station Zuid.

III.2.2. Wijzigingen traject Zuid-Amstel

Een consequentie van de aanpassing van de tramlijnen zoals beschreven is dat er geen rechtstreekse verbinding meer zal zijn tussen Westwijk en stations RAI en Amstel. Ook vervalt de hoogwaardige tramverbinding tussen de stations Zuid en Amstel. Een overstap op Station Zuid zal dan nodig zijn. In tegenstelling tot het eerdere plan komt er wel een metroverbinding tussen Station Zuid en Amstelstation. Dit sluit aan op geuite wensen in de inspraak en biedt voordelen op het gebied van vervoerswaarde, snelheid en kosten.

Het laten vervallen van het plan voor een hoogwaardige tram tussen de stations Zuid en Amstel betekent dat de volgende voorgenomen maatregelen niet worden getroffen:

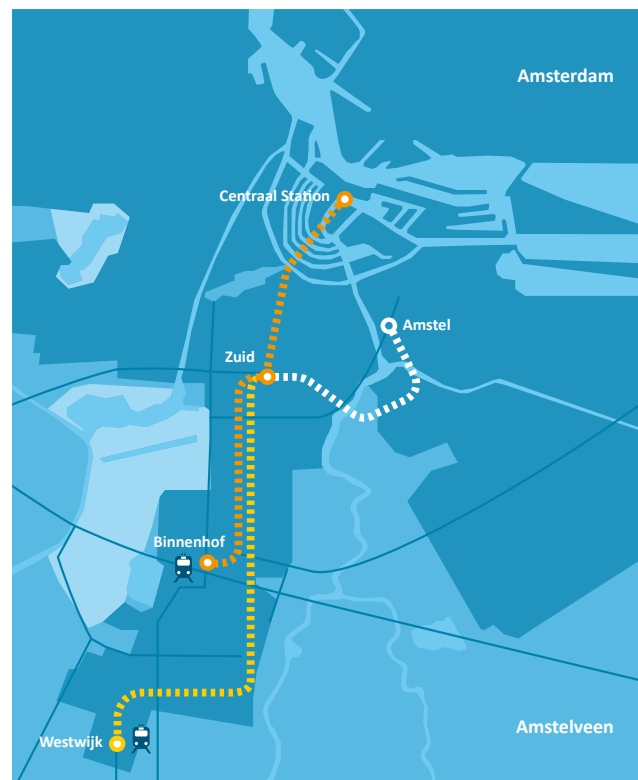
- Opheffen haltes Dintelstraat, Waalstraat, Amsteldijk.
- Realisatie vrije baan Vrijheidslaan.
- Keervoorziening tram Amstel.

III.2.3. Zuid-Leidseplein

Ook in het aangepaste voorstel waarin tramlijn 5 wordt gehandhaafd, blijft een deel van de maatregelen staan. Zoals het opheffen van de haltes Apollolaan en Stadionweg en de maatregelen in de Beethovenstraat worden uitgewerkt met stadsdeel Zuid.

De volgende voorgenomen aanpassingen in de omgeving van het Leidseplein en op het traject Zuid-Leidseplein vervallen:

- Eindpunt in de buurt van het Leidseplein.
- Verlengen haltes.
- Opheffen halte Van Baerlestraat.
- Eenrichtingsverkeer Beethovenstraat.
- Ingrepen haltes na Roelf Hartplein.
- Wijzigen route lijn 2.



Aangepaste lijnvoering Ombouw Amstelveenlijn

Deel IV. Ingediende inspraakreacties en antwoorden

Inspreker 1 Reactie 1

Ben van oordeel dat tussen Amstelveen Westwijk een directe verbinding via Station Amsterdam Zuid met CS in stand moet worden gehouden. Het kan niet zo zijn dat alle reizigers voortaan moeten overstappen voor bestemmingen verder dan Leidseplein of bestemmingen als RAI, Amstelstation of de stations in de metrobus.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding met Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Er zal dus een overstap nodig zijn op Station Zuid om naar Station Amstel of verder te reizen. Maar de reistijd naar Amstel is ten opzichte van de oorspronkelijke inspraakvariant is in dit voorstel verbeterd. Daarbij zal het belang van Station Zuid toenemen. Door de groei van Station Zuid gaat dat station voor mensen uit Amstelveen (deels) de rol van CS overnemen. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 2 Reactie 2

Waar zadel je iedereen mee op om te spreken van een tramlijn eindigen op het Leidseplein. Net of daar de ruimte is om een lijn te eindigen.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding tussen Amstelveen en Amsterdam CS gehandhaafd blijven. Een eindpunt op het Leidseplein is dus niet meer nodig.

Inspreker 2 Reactie 3

Ruim het eindstation Amstelveen Centrum op en verhuis het busstation naar die plek.

Antwoord

Zie Deel II.7 van het Eindverslag.

Inspreker 2 Reactie 4

Creëer een goede overstap bij Station Zuid/VU voor een lijn 5 naar Centraal via huidige loop.

Antwoord

In het kader van de ontwikkelingen van Station Zuid wordt onderzoek gedaan naar de beste locatie voor de tram en tramhaltes. Op dit moment lijkt een halte op het dak van de zuidelijke A10-tunnel de meest optimale locatie. Door openbaar vervoer te concentreren rond de Minerva-as, ontstaat op Station Zuid een compacte overstap tussen trein, tram en bus. In de aangepaste voorkeursvariant wordt Lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd. Deze tramverbinding blijft vanaf Amstelveen Binnenhof via Station Zuid naar Amsterdam CS rijden en vice versa. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een metro richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 2 Reactie 5

Laat de Noord/Zuidlijn doorlopen over traject 51, maar dan wel doortrekken naar Uithoorn (N201) met een goede parkeergelegenheid voor regioforensen en haal lus Middenhoven uit dit traject en los dit op met busvervoer. Zeker met het voorstel ongelijkvloerse kruisingen en aanbieden van een hoge frequentie.

Antwoord

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn over het traject van de 51 is in de plannen van de Zuidas niet haalbaar. Hiervoor zou een nieuwe metroboog moeten worden aangelegd. Die moet dan onder de nieuw aan te leggen tunnel van de A10 komen (heel diep) of over de bestaande verhoogde treinsporen heen (heel hoog). De aanleg van een dergelijke boog wordt duur: zo'n 180 miljoen euro. Dit weegt niet op tegen de extra reizigersinkomsten. De lus door Middenhoven wordt door veel bewoners erg gewaardeerd. Het in de toekomst doortrekken van de metro wordt door de ontwikkelingen op de Zuidas niet onmogelijk gemaakt, er is daarvoor een ruimtelijke reservering gedaan. De mogelijkheid om de tram door te trekken naar Uithoorn wordt op dit moment onderzocht.

Inspreker 2 Reactie 6

De aangeboden oplossingen zijn slechts voor de korte termijn zinvol.

Antwoord

Om een kortetermijnoplossing te voorkomen, is een 'toekomstvast voorstel' gedaan. Het voorstel is voorbereid op een berekende groei van het reizigersverkeer tot 2020, verhoogd met 30%.

Inspreker 2 Reactie 7

Denk in de functionaliteit van de toekomst en laat in de kosten ook de regio/het rijk delen, die hebben zeer zeker ook de voordelen ervan.

Antwoord

In het voorstel wordt ervan uitgegaan dat de regio (Stadsregio, gemeente Amsterdam en gemeente Amstelveen), € 225 miljoen bijdraagt. Ook komt zij in aanmerking voor een Rijksbijdrage van € 75 miljoen.

Inspreker 2 Reactie 8

Overstappen is helemaal geen punt als het aanbod en de frequentie op elkaar aansluit. Kijk eens in andere grote steden; twee, drie keer overstappen om een theater te bereiken is niet erg als het goed op elkaar aansluit.

Antwoord

Overstappen is inderdaad minder erg als aanbod en frequentie op elkaar aansluiten. In het voorstel wordt hier zo goed mogelijk aan tegemoet gekomen.

Inspreker 2 Reactie 9

Als het argument moet zijn van al deze veranderingen 'of ik zonder overstappen op het Leidseplein terecht moet komen', is het diep treurig gesteld met de beleidsmakers en dan moet ik wel opmerken dat deze geen visionair toekomstbeeld hebben en zich slechts laten leiden door mensen die kosten wat het kost vast willen houden aan verworvenheden.

Antwoord

Het doel is een goed openbaar vervoerssysteem te ontwerpen dat zo veel mogelijk mensen vervoert. Daarbij wordt er in de eerste plaats gekeken naar vervoerswaarde, veiligheid en doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Maar we willen daarbij niet voorbij gaan aan de wensen van reizigers.

Inspreker 3 Reactie 10

Gezien het grote succes van de Zoetermeerlijn (de lijnen 3 en 4 tussen Den Haag en Zoetermeer) en de IJburglijn 26 in Amsterdam lijkt het mij verstandig de huidige Amstelveenlijn om te bouwen, zodat er vanaf het jaar 2020 'hoogwaardig tramverkeer' kan plaatsvinden tussen Amstelveen en de hoofdstad. Geen peperdure metroconstructie zoals de Oostlijn en de Noord/Zuidlijn maar een veel goedkopere tramlijn waarmee de reiziger straks met vrijwel dezelfde reistijd als met de metro zich kan verplaatsen zonder al te grote loopafstanden en diepgelegen stations (min 20 tot 25 meter onder het straatoppervlak!).

Antwoord

Het voorstel heeft dat inderdaad voor ogen; de huidige Amstelveenlijn ombouwen tot een hoogwaardige tramlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 3 Reactie 11

Eindpunt Elandsgracht. Daar mag misschien wel ruimte zijn (op de plaats van het huidige busstation) maar het is niet bepaald een OV-knooppunt. Is het wellicht logischer de Amstelveenlijn vanaf het Leidseplein via de Marnixstraat, Rozengracht en Nieuwezijds Voorburgwal door te trekken naar het Centraal Station? De trams blijven dan tot het eindpunt goed bezet. Eindigt de Amstelveenlijn bij de Elandsgracht dan denk ik

dat de trams bij het Leidseplein grotendeels leeglopen en het gedeelte tot het eindpunt vrijwel leeg rijden. Natuurlijk kunnen we hier overstappen op tramlijn 17 naar de binnenstad en op lijn 7 naar de Kinkerbuurt, enz. Het doorrijden naar de Elandsgracht kost naar mijn mening een dienstwagen extra terwijl er vrijwel geen extra inkomsten tegenover staan! Voorwaarde is wel dat Rozengracht en Raadhuisstraat (eindelijk) een vrije trambaan krijgen! Een andere voorwaarde is dat de bussen van Connexion uit de binnenstad verdwijnen en hun eindpunt krijgen bij station Zuid. Maar dit geldt voor het hele verhaal van de Amstelveenlijn. Een andere voorwaarde is dat de trambaan door de Haarlemmer Houwtuinen aangesloten wordt op het tramnet, al zou het alleen maar zijn voor omlieggingen van de tramlijnen die via de Rozengracht naar het Centraal Station rijden. Een stremming op dit traject legt thans het hele tramverkeer op deze route vast!

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding tussen Amstelveen en Amsterdam CS gehandhaafd blijven. Een eindpunt op het Leidseplein of de Elandsgracht is dus niet meer nodig.

Inspreker 3 Reactie 12

Omlieggingen van de Amstelveenlijn binnen de Ring A10. Wat zijn de procedures bij een stremming op bijvoorbeeld het traject Beethovenstraat – Museumplein? Bijvoorbeeld omrijden via de Stadionweg, Amstelveenseweg, C. Krusemanstraat en De Lairessestraat? Dan zullen wel een aantal vluchtheuvels op deze route aangepast moeten worden aan de lengte van de Amstelveentrans!

Antwoord

In de volgende fase wordt nader onderzoek verricht naar calamiteitenroutes en eventuele aanpassingen aan de infrastructuur. Volgens de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven.

Inspreker 3 Reactie 13

Komen er overloopwissels op de route naar het Leidseplein en het Amstelstation zodat de tweerichting-wagens bij stremming terug kunnen rijden?

Antwoord

In de volgende fase wordt nader onderzoek verricht naar calamiteitenroutes en eventuele aanpassingen aan de infrastructuur. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven.

Inspreker 3 Reactie 14

De route van Station Zuid naar het Amstelstation. Komen op de Rooseveltlaan en de Vrijheidslaan 'echte' vrije trambanen? Niet alleen een doorgetrokken witte lijn maar een verhoogde trambaan of een trambaan in het gras zoals op de Churchillaan. De ervaring is dat veel automobilisten (zeker taxi's) zich niet houden aan de witte lijnen.

Antwoord

Een hoogwaardige tramlijn richting Station Amstel maakt geen onderdeel meer uit van het huidige voorstel. Daarmee komen ook de maatregelen die daar nodig zijn voor hoogwaardigheid te vervallen. Op Station Zuid kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 3 Reactie 15

De lijn door Amstelveen. Waarom is er niet gedacht aan AHOB's (Automatische Halve Overweg Bomen) zoals bij NS en de Nieuwegeintramlijn? Veel goedkoper dan (halfhoge) viaducten. De automobilist hoeft amper te wachten bij het sluiten van de overwegbomen en de reiziger van de Amstelveenlijn kan op straatniveau op de tram wachten. Voor de reiziger voelt dit veel veiliger aan (zien en gezien worden). Bovendien hoeft hij geen trappen te lopen.

Antwoord

AHOB's zijn inderdaad veel goedkoper dan (halfhoge) viaducten. Maar AHOB's werken alleen in situaties waarin slechts sprake is van tram versus overige weggebruikers. In deze omgeving is sprake van veel meer kruisende verkeersstromen. Er is voor halfhoge viaducten gekozen omdat deze in een omgeving met zo'n hoge verkeersintensiteit en zo veel verschillende kruisende verkeersstromen de meest veilige oplossing bieden en bijdragen aan een betere doorstroming van al het verkeer. Uiteraard zullen de viaducten wel sociaal veilig worden uitgevoerd en zullen de hoger liggende perrons makkelijk toegankelijk zijn, ook voor mindervaliden.

Inspreker 3 Reactie 16

Minder haltes. Mijn vraag geldt hierbij voor de trajecten binnen de Ring A10. Als sommige haltes opgeheven worden (of voorbijgereden worden) geldt dit ook voor de stadstramlijnen? Gebeurt dit niet dan is de kans groot dat een tram van de Amstelveenlijn achter een stadstram blijft 'hangen'. We kunnen dit vergelijken met de NS: als een Intercity vertraging heeft is de kans groot dat deze trein achter een stoptrein gaat rijden waardoor de vertraging nog groter wordt.

Antwoord

Volgens de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Zie voor de opheffing van haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 3 Reactie 17

Doortrekken Amstelveenlijn. Het huidige eindpunt van de Amstelveenlijn (Westwijk) is gelegen op het baanlichaam van de vroegere Haarlemmermeerspoorlijn. Het lijkt mij daarom logisch – aangezien de remise en opstelsporen voor het materieel van de Amstelveenlijn in de Legmeerpolder komen – de lijn via het vroegere baanlichaam van de spoorlijn door te trekken naar Uithoorn. Dit zal de waarde van de Amstelveenlijn zeker verhogen (en de opbrengsten).

Antwoord

Op dit moment is het oude baanlichaam gereserveerd voor een nieuwe busbaan van Uithoorn naar Amstelveen. Het spoor voor de tram ligt er in het voorstel dus naast. Momenteel wordt inderdaad onderzocht of doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn zinvol is. In dat geval wordt de busbaan overbodig en ligt het voor de hand de Amstelveenlijn over het oude baanlichaam te laten rijden.

Inspreker 3 Reactie 18

Opwaarderen tot 'Regioliijn'. Een goed idee; abri's van hoge kwaliteit, vertrektijden aangeven, enz.

Antwoord

De Amstelveenlijn wordt een hoogwaardige tram met hoogwaardige haltes. Onderdeel daarvan zijn voldoende en goede abri's, actuele vertrektijden van de tram en op overstaphaltes ook van de bussen en andere trams.

Inspreker 3 Reactie 19

Lijnkleuren. Gezien de Amsterdamse traditie is het een wens de lijnkleuren (b.v. lijn 5 groen/geel) te handhaven!

Antwoord

Het voorstel is om R-net toe te passen en dit wordt in de volgende fase uitgewerkt. De kleurstelling van materieel en infrastructuur wordt hierbij meegenomen.

Inspreker 3 Reactie 20

Lijnnummers. Een tip: Geef de lijn naar het Leidseplein het nummer 5, de lijn naar het Amstelstation het nummer 15 en de spitslijn het nummer 25. Aan de 5 herkent de reiziger de lijn naar Amstelveen!

Antwoord

Nummering van lijnen doet elke vervoerder zelf in haar concessiegebied. De vervoerders kijken wel naar lijnnummers in de omliggende gebieden, zodat er geen dubbelingen ontstaan. (NB: de lijnnummers 15 (bus) en 25 (tram) zijn al in gebruik in Amsterdam).

Inspreker 3 Reactie 21

Halteheuvels. Verhoog de haltes in de stad (binnen de A10) zodanig dat rolstoelgebruikers zonder hulp van derden de tram kunnen in- en uitrijden. Dat is nu bij de verhoogde haltes in de stad bij het in- of uitgaan van de Combinotrams nog steeds onmogelijk. Vergelijk dit bijvoorbeeld met de halteheuvels langs de tramlustramlijnen in Rotterdam waar dit wèl mogelijk is.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven en er wordt gebruik gemaakt van het zelfde materieel. Zie ook Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 3 Reactie 22

Verkeerslichtenbeïnvloeding. Een voorwaarde voor het op tijd rijden van de trams is wel dat de verkeerslichten bij kruispunten – waar het maar mogelijk is – te laten beïnvloeden door de trams. Zo niet, dan gaat de reistijdwinst dankzij de vrije trambaan direct weer verloren door het wachten bij een kruispunt.

Antwoord

Een voorwaarde voor het op tijd rijden van de trams is inderdaad dat de trams bij verkeerslichten bij kruispunten – waar het maar mogelijk is – voorrang krijgen in de verkeersregeling. In een volgende fase wordt dit nader onderzocht.

Inspreker 3 Reactie 23

Ook zullen de openingstijden van de Berlagebrug – zo mogelijk – afgestemd moeten worden op de dienstregeling van de tram.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Hiermee vervalt de hoogwaardige tramvariant tussen Station Zuid en Amstel waardoor de openingstijden van de Berlagebrug niet meer relevant zijn. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 3 Reactie 24

Servicemedewerkers. Bij de huidige lijn 5 en 51 worden reizigers slechts sporadisch gecontroleerd op het in het bezit hebben van een geldig vervoerbewijs. Gevolg: zwart- en grijsrijden komt vaak voor! Daarom is mijn advies meer te controleren door het instellen van 'Serviceteams'. Verhoogt niet alleen de 'pakkans', maar verhoogt zeker ook de opbrengsten en de reiziger krijgt meer kwaliteit (hij of zij kan vragen stellen over b.v. dienstregeling, soorten vervoerbewijzen, enz.).

Antwoord

Dit is geen onderdeel van dit project. Het voorkomen van reizen zonder geldig vervoersbewijs op de lijn is de verantwoordelijkheid van de vervoerder.

Inspreker 3 Reactie 25

Plaatsing OV-chipkaartlezers. Plaats de OV-chipkaartlezers over de gehele lengte van de lijn (dus ook binnen de Ring A10) op de vluchtheuvels, net als bij de Nieuwegeintramlijn, niet in de trams. Dit versnelt het in- en uitstappen bij de haltes. En ik denk dat ook het zwart- of grijsrijden minder wordt!

Antwoord

Een goede suggestie. In de volgende fase zal bekeken worden in hoeverre dit (overall) inpasbaar is.

Inspreker 3 Reactie 26

Op bladzijde 17 van het Inspraakdocument Ombouw Amstelveenlijn staat onder het kopje 'Gelderlandplein' dat er onderzoek is gedaan naar een mogelijke tramontsluiting van het Gelderlandplein. Bovendien staat daarbij dat de eerste resultaten van deze Quick Scan positief zijn. Mijn vraag is: welke tramlijn gaat mogelijk in

de nabije toekomst naar het Gelderlandplein? Is dat een doorgetrokken lijn 4 (vanaf het station RAI) of moet ik toch aan een andere lijn denken?

Antwoord

De Stadsregio Amsterdam onderzoekt de mogelijke tramontsluiting van het Gelderlandplein.

Inspreker 4 Reactie 27

Bij deze wil ik u vragen om het voornemen de haltes Gondel en Marne te schrappen te herzien. Graag zou ik willen voorstellen om bij het kruispunt Beneluxbaan–Gondel een halfhoge viaduct-/tunnelconstructie aan te leggen en daarbij een nieuwe halte 'Gondel–Marne' te realiseren. Ik begrijp inderdaad dat beide haltes afzonderlijk relatief weinig reizigers heeft en de afstand tussen de haltes relatief gering is. Door de combinatie vermindert het aantal haltes met 1, neemt het aantal reizigers voor de halte toe en hoeven trambestuurders niet meer te wachten op het autoverkeer van de Beneluxlaan. Afzonderlijk hebben beide haltes een belangrijke functie voor de woonwijken Middenhoven, Waardhuizen en Groenelaan. Daarnaast verstrekt halte Marne een functie in de bereikbaarheid van de kantoren en middelbare scholen aan de Startbaan en het sportgebied Startbaan/Sportlaan Oost. Halte Gondel heeft een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van het gelijknamige kantorencomplex. Ik vrees voor toename van het autoverkeer als de halte gondel wordt geschrapt, gezien het hoge aantal forenzen dat nu gebruik maakt van deze halte. Tevens zal met de ontwikkeling van het gebied Middenwaard, waar behalve 200 woningen ook nog een gezondheidscentrum wordt gebouwd, het gebruik van de halte toenemen.

Antwoord

Van de haltes Gondel en Marne wordt op dit moment relatief weinig gebruik gemaakt en er zijn andere haltes in de buurt die als alternatief kunnen dienen. De aanleg van een nieuwe halte is kostbaar en lijkt (met de huidige reizigersaantallen op deze haltes) daarom niet te rechtvaardigen. De kruising Beneluxbaan – Gondel is nu en in de voorzienbare toekomst geen knelpunt voor de doorstroming van het auto- of tramverkeer. Ook is de verkeersveiligheid geeft geen aanleiding om voor een andere oplossing te kiezen. De beperkte omvang van de problemen op deze kruising rechtvaardigen niet een grote investering in een ongelijkvloerse kruising. De Middenwaard valt voor een groot deel binnen het bedieningsgebied van halte Marne. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 5 Reactie 28

Het is mij nog niet geheel duidelijk waarom de Noord/Zuidlijn niet gekoppeld kan worden aan dit project. Het zou duurder zijn, zoals ook in het document beschreven, maar nu volgens PvdA-raadslid Luud Schimmelpennink toch weer niet... Heeft het te maken met de beveiligingssysteem, ongelijkvloerse kruisingen en/of materieel? Ik denk dat de lijnen elkaar kunnen versterken. Zowel de Amstelveenlijn als de Noord/Zuidlijn krijgen denk ik meer potentie door er één lijn van te maken. Door extra reizigersinkomsten kunnen misschien investeringskosten weer gecompenseerd worden. Kunnen jullie daar iets uitgebreider op ingaan?

Antwoord

Om de Amstelveenlijn aan de Noord/Zuidlijn te koppelen zou een nieuwe metroboog moeten worden aangelegd. Die moet dan onder de nieuw aan te leggen tunnel van de A10 komen (heel diep) of over de bestaande verhoogde treinsporen heen (heel hoog). De aanleg van een dergelijke boog wordt duur: zo'n 180 miljoen euro. Dit weegt niet op tegen de extra reizigersinkomsten.

Inspreker 5 Reactie 29

De haltes Uilenstede en Van Boshuizenstraat liggen erg dichtbij elkaar (ook ca. 350 meter). Misschien kan er gecombineerd worden om de snelheid voor doorgaande reizigers te verhogen.

Antwoord

Halte A.J. Ernststraat heeft relatief weinig in- en uitstappers en ligt dicht bij halte VU/Boelelaan. Er wordt nog onderzocht of deze halte met halte VU/Boelelaan dan wel de van Boshuizenstraat wordt samengevoegd. De halte Van Boshuizenstraat ligt goed gesitueerd bij de winkels. De halte Uilenstede heeft een ongelijkvloerse toegang, waardoor ze erg verkeersveilig is en heeft een belangrijke functie voor de studenten campus Uilenstede. Het behouden van deze beide haltes heeft dan ook voordelen. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 5 Reactie 30

Ten aanzien van de sociale veiligheid is het misschien aan te raden een (service)winkel te plaatsen op (het liefst) alle haltes. Als er minder haltes zijn, zullen de overgebleven haltes meer reizigers trekken en door een reizigersgroei op de lijn nog meer. Daardoor wordt het ook interessanter om een winkel te hebben op de halte.

Antwoord

In het vervolg van dit project zal uitgebreid aandacht worden besteed aan de sociale veiligheid op haltes. Die sociale veiligheid zal waarschijnlijk niet door een (service-)winkels kunnen worden geborgd. De ervaring is dat deze winkels niet rendabel zijn, aangezien er voor winkels te weinig klandizie is op tramhaltes. Dat zou betekenen dat er geld bij moet, en dat gaat ten koste van het geld dat beschikbaar is voor het reguliere openbaar vervoer.

Inspreker 5 Reactie 31

Kies een duidelijke huisstijl met eenduidig kleurgebruik. Nu zijn de metro's en trams blauw/wit, maar op de perrons zie je gele tinten.

Antwoord

Het voorstel is om de stijl van R-net toe te passen en dit wordt in de volgende fase uitgewerkt. De kleurstelling van materieel en infrastructuur wordt hierbij meegenomen.

Inspreker 5 Reactie 32

Als ik de tram neem, zie ik ook heel veel grauwe kleuren, niet alleen op haltes, maar ook langs de spoorbaan (bestrating, flats, viaducten, tunnels, bijna alleen grijs). Dat spreekt mij niet aan. Als reiziger krijg ik een deprimerend beeld van Amstelveen. Daarentegen vind ik het wel positief dat er daarnaast redelijk veel beplanting is rond de spoorbaan. Maar in het plaatje dat een impressie geeft van de nieuwe situatie zie ik weer veel grijs terugkomen. In combinatie met punt 4.): Kies een aansprekende kleur (die ook gunstig is voor de sociale veiligheid) en voer die door voor materieel, haltes en liefst ook omgeving. En behoud de beplanting.

Antwoord

Sociale veiligheid en uitstraling zijn een belangrijk aspect voor dit project. In de volgende fase zal hieraan verder invulling worden gegeven. De kleurstelling van materieel en infrastructuur wordt hierbij meegenomen.

Inspreker 6 Reactie 33

Voor mij, met enige verbazing gelezen dat bij de realisering van een nieuwe Amstelveenlijn de halte bij Amstelveen Centrum komt te vervallen. Dichtstbijzijnde haltes worden dan Oranjebaan en Ouderkerkerlaan, duidelijk op grotere loopafstand gelegen van het Stadshart. Wat de reden is voor opheffing van de halte Amstelveen Centrum lees ik niet in de krant. Mijn vrouw is een rolstoelgebruikster, maar denk ook aan de buggy's etc. Dit zou voor ons een grote achteruitgang betekenen.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 7 Reactie 34

Ik spreek als voorzitter van de bewonerscommissie aan de Van Heuvengoedhartlaan, waar wij ons grote zorgen om maken is de geluidsoverlast die wij als bewoners hebben van de trams en sneltram (5 en 51). In de beginfase is samen met de gemeente geluidsmetingen verricht door een extern bureau, toen (15 jaar geleden) werden de normen net niet overschreden. Ik denk dat we er nu dik boven liggen. Als straks de beide lijnen worden aangepast verzoeken wij ook rekening te houden met de geluidsoverlast voor de alle flats langs deze lijn, en zondig aanpassingen te plegen aan de flats of geluidswallen te plaatsen om de geluidsoverlast tot een minimum te beperken.

Antwoord

Het voorstel moet uiteraard voldoen aan de wettelijke eisen voor geluidsoverlast. Ook bij de keuze voor nieuwe voertuigen en rails wordt hier rekening mee gehouden (geluidsarm). In de volgende fase worden

geluidsonderzoeken gedaan om te bepalen of de geluidhinder binnen de wettelijk grenzen blijft. Als dit niet zo blijkt te zijn, worden er geluidsbeperkende maatregelen genomen.

Inspreker 7 Reactie 35

Dan nog even over het laten vervallen van diverse stations, onze voorkeur gaat ook uit naar het sluiten van halte Onderuit. De flats hebben zeker daar ook last van; overlast met stoppen en optrekkende trams, tevens is de overlast van de jeugd met vernielingen ook over met het sluiten van halte Onderuit.

Antwoord

Door halte Onderuit op te heffen zouden de haltes Zonnestein en Oranjebaan ver uit elkaar komen te liggen en worden de loopafstanden te groot. Ook heeft de halte Onderuit een ongelijkvloerse toegang waardoor ze erg verkeersveilig is. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 8 Reactie 36

Na het lezen van het plan m.b.t. lijn 5 en 51 ben ik wel geschrokken van het idee van opheffen halte A.J. Ernststraat. Bij deze halte die veel wordt gebruikt zijn veel mensen op leeftijd. Dit kan ook niet anders omdat er in deze buurt veel woningen zijn voor 55-plussers. Stel je woont in de buurt van het Gelderlandplein of in deze buurt dan loop je nu via de A.J. Ernststraat naar de halte. U kunt dan wel aangeven dat de tram sneller rijdt maar als je vijf minuten langer moet lopen is het NIKS sneller. Daar komt bij dat de volgende halte de VU is en ja daar staan voor 99% studenten. Dus samenvattend ZEER slecht plan dus a.u.b. overweeg om deze halte NIET te laten vervallen.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Daarnaast wordt reeds onderzocht of er een tramlijn kan worden aangelegd naar het Gelderlandplein.

Inspreker 9 Reactie 37

Halte Sportlaan. Tot nu toe gelijkvloers en dus uitermate makkelijk bereikbaar voor reizigers met rolstoelen, rollators, kinderwagens en fietsen en mensen die moeilijk trappen kunnen lopen. Nu komen er vaak veel reizigers, die geen gebruik kunnen of willen maken van trappen of van een kleine (vaak vervuilde) lift bij de haltes Marne en Ouderkerkerlaan naar halte Sportlaan. Vraag: Komt er bij de nieuwe 'verhoogde' perrons een soort hellingbaan? Of zoals gebruikelijk een trap en een lift, met dezelfde problemen ?

Antwoord

Toegankelijkheid is voor het project een belangrijk uitgangspunt. Zie hiervoor Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 10 Reactie 38

Met schrik las ik in het Amstelveen Weekblad dat de nieuwe tramlijn niet meer stopt bij halte Centrum omdat Ouderkerkerlaan dichtbij het Centrum was. Echter nu ga ik regelmatig met de tram i.p.v. met de auto naar het Stadshart om boodschappen te doen. Als ik met uw idee komende jaren eerst naar Onderuit moet en daar tram 5 pakken of vanaf Ouderkerkerlaan moet lopen dan weet ik nu al dat ik in het vervolg niet meer naar het Stadshart ga om boodschappen te doen en naar een beter bereikbaar centrum ga!

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 11 Reactie 39

Waarom wordt de Amstelveenlijn niet doorgetrokken tot het Centraal station? Waarom 'overstappen' op het Amstel Station? Dit is toch onnodig tijdverlies. De verbinding nu, lijn 51, naar het Centraal Station is PRIMA. Minder haltes en vrije kruisingen is inderdaad een verbetering en geeft tijdwinst.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste

voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Er zal dus een overstap nodig zijn op Station Zuid om naar Station Amstel of verder te reizen. Maar de reistijd naar Amstel is ten opzichte van de oorspronkelijke inspraakvariant is in dit voorstel verbeterd. De huidige situatie van lijn 51 kan niet blijven bestaan. Zie hiervoor Deel II.2 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 11 Reactie 40

Waarom is lijn 50 geen echte ringlijn, zie bijvoorbeeld Berlijn en andere 'grote steden'. Het blijft maar weer aanmodderen met onnodig overstappen en lijnen die niet op het 'eindpunt' komen wat toch gewenst is.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 12 Reactie 41

Vervallen.

Inspreker 13 Reactie 42

Ik heb vandaag uw inspraakdocument Amstelveenlijn met interesse gelezen. Echter in uw document staan een aantal zaken die mij zeer verontrusten. Er valt te lezen dat het doel van het project betreft: Realisatie van 'een kosteneffectieve, hoogwaardige, verkeersveilige en toekomstvaste railverbinding als vervanging van de huidige Amstelveenlijn'. Nu vraag ik mij af in hoeverre dit project aan de gewenste doelstellingen beantwoord, immers: De totale kosten zijn geraamd op het enorme bedrag van EUR 300.000.000,-; de tijdswinst voor de meeste bewoners van Amstelveen is echter zeer gering.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 13 Reactie 43

Uit tabel 9.4 reistijden (pagina 22) nu en straks blijkt dat de tijdswinst minimaal is en in een aantal gevallen gaan de burgers er in Amstelveen zelfs flink op achteruit. Burgers verliezen een direct verbinding met het Centraal Station. Met de overstap op Station Zuid kunnen we toch niet blij zijn? Overstappen kost gemiddeld toch een aantal minuten (gem. 1.5 minuten) waardoor de gewenste zogenaamde tijdswinst naar Amsterdam CS verdampt.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Er zal dus een overstap nodig zijn op Station Zuid om naar Station Amstel of verder te reizen. Maar de reistijd naar Amstel is ten opzichte van de oorspronkelijke inspraakvariant is in dit voorstel verbeterd. Door de groei van Station Zuid gaat dat station voor mensen uit Amstelveen (deels) de rol van CS overnemen. Bovendien kan de huidige situatie niet blijven bestaan, zie Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 13 Reactie 44

Er valt te lezen dat er een opstel terrein komt voor de trams in de Legmeerpolder! Dit lijkt mij een directe aanslag op de schaarse openbare ruimte? De realisatie van een opstel terrein in de Legmeerpolder betekent tevens direct verlies aan recreatieruimte; immers waar de tram straks gaat rijden en wordt gestald zal niet meer gebruikt kunnen worden voor buitenactiviteiten.

Antwoord

Gestreefd wordt naar een zorgvuldige inpassing van het opstel terrein. Het opstel terrein is gepland net ten noorden van de omgelegde/nieuwe N201 op gronden waar in de toekomst een bedrijventerrein komt (zie toekomstvisie gemeente Amstelveen) en die op dit moment agrarisch in gebruik zijn. Het opstel terrein gaat dus niet ten kosten van openbare of recreatieve ruimte.

Inspreker 13 Reactie 45

Naast andere negatieve effecten zoals lawaai-overlast vraag ik mij af of dit soort zaken wel in de kosten-batenanalyse zijn meegenomen?

Antwoord

Gestreefd wordt naar een zorgvuldige inpassing van het opstel terrein. Naar verwachting zal het overgrote deel van dit opstel terrein op gepland bedrijventerrein gerealiseerd worden. Het opstel terrein is immers gepland net ten noorden van de omgelegde/nieuwe N201. Het tramtracé naar het opstel terrein is gepland op/nabij het oude spoortracé. Dit kent momenteel een recreatieve wandelfunctie. Er wordt naar gestreefd deze wandelverbinding zo goed als mogelijk terug te brengen. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse zijn onder andere de effecten op verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluidhinder en woongenot meegenomen.

Inspreker 13 Reactie 46

De frequentie van de trams wordt flink opgevoerd, op welke wijze wordt omgegaan met verkeerspunten die niet worden aangepakt, met andere worden niet worden verbeterd en ongelijkvloers worden aangelegd? Bij dit soort punten wordt het alleen maar gevaarlijker. Helaas heeft u mij niet kunnen overtuigen van het nut en de noodzaak van de ombouw van de Amstelveenlijn.

Antwoord

De frequentie op het tracé in Amstelveen blijft bij in gebruikname van de lijn gelijk. Wel is de lijn voorbereid op een hogere frequentie in de toekomst.

Inspreker 13 Reactie 47

Op dit moment functioneert de lijn prima en lijkt de enorme investering van EUR 300.000.000 niet of nauwelijks meer (maatschappelijk) rendement op te leveren. Dit is kwalijk want we zitten midden in een recessie die zijn weerga niet kent, Nederland kan zijn geld maar één keer uitgeven en daarvoor is het belangrijk niet ons kapitaal vast te leggen in laag renderend vastgoed en trambanen maar te investeren in onderwijs, innovatie en kennis. Alleen op die manier gaan we het in dit landje redden. Ik zou u daarom als burger van Amstelveen nogmaals willen vragen om goed naar alternatieven te kijken. Ik begrijp dat met de komst van de Zuidas en de nieuwe Amsterdam Metro iets moet gebeuren aan de huidige lijn 51 en 5. Maar wellicht kunnen de lijnen met een kleine update nog jaren vooruit.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 14 Reactie 48

Met deze brief wil ik mijn mening over de ontwikkeling van de Amstelveenlijn doorgeven. Ten eerste ben ik blij dat er eindelijk een min of meer vast en reëel plan is. Ik ben met u eens dat Amstelveense trams sneller, betrouwbaarder en veiliger moeten worden.

Antwoord

Hartelijk dank voor uw mening.

Inspreker 14 Reactie 49

Ten tweede heb ik een paar opmerkingen over hoe dat wordt berekend. Dat we een paar haltes moeten schrappen begrijp ik goed. De vraag is welke haltes? Twee haltes achter elkaar zoals het geval is met Gondel en Marne is niet de beste oplossing. Wij gebruiken Gondel bijna elke dag, maar ik ben het er toch mee eens

dat deze weg mag, want deze ligt vlak bij Meent. En Meent moet natuurlijk blijven niet alleen voor omwonenden, maar ook voor gebruikers van twee scholen, naschoolse opvang en het buurtcentrum. Denkend over mijn punt 3 en 2 denk ik dat het beter is om Meent te verbouwen zodat de ingang lager en naar het noorden verplaatst wordt (naar de Jol). Daar is de huidige constructie al laag genoeg en de ingang komt een beetje dichterbij de wijken Logger en Meent. Aan de andere kant levert dat misschien meer lawaai op voor Jol.

Antwoord

Aanpassing van halte de Meent is eerder onderzocht, maar bleek geen haalbare optie, doordat er erg veel (kostbare) aanpassingen aan de halte en aan de inrichting van de weg bij nodig zouden zijn. De hoge investeringen wegen daardoor niet op tegen de voordelen. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 uit het Eindverslag.

Inspreker 14 Reactie 50

Voor mij persoonlijk is Meent dichterbij dan Gondel. Toch gebruik ik vaak Gondel want de lift op Meent is vaak stuk en dan kan ik niet deze halte bereiken met mijn babywagen. En denk a.u.b. over bereikbaarheid van deze soort hogere haltes voor mindervaliden!!! Want alternatief lage halte Gondel verdwijnt straks.

Antwoord

Bij de vervanging van de liften zal goed worden gekeken naar de betrouwbaarheid en zullen met het onderhoudsbedrijf goede afspraken worden gemaakt over hoe snel ze moeten worden gerepareerd. Zie ook Deel II.3 en II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 14 Reactie 51

Dat de Marne verdwijnt is zeer erg, want deze wordt gebruikt niet alleen door omwonenden, maar voor KDV Marne en straks voor de nieuwe Zorgcentrum. Als je bij de Marne woont en moet paar minuten verder lopen naar de Sportlaan dat is jammer, maar niet zo erg als voor ouders die komen van andere wijken even zijn kind naar de creche te brengen, want voor deze groep is de reistijd naar de werk al langer dan toen ze geen kinderen hadden. En natuurlijk paar honderd meter afstand meer lopen is vermoeiend voor de ouderen die naar de huisarts of apotheek moeten, die worden in de nieuwe Zorgcentrum/gezondheidscentrum gevestigd.

Antwoord

Van halte Marne wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Het invloedsgebied rondom de halte wordt grotendeels bedekt door de haltes Sportlaan (die aan de zuidzijde van de kruising komt te liggen) en Brink. Er zijn dus alternatieven voor het vervallen van de halte Marne. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag. Het zorgcentrum heeft vooral een wijkgebonden functie. Dit betekent dat mensen uit de directe omgeving hiervan gebruik maken en gebruik maken van OV in de wijk. De Amstelveenlijn is gericht op wijkoverstijgend vervoer. Het aandeel mensen dat gebruik maakt van OV om naar kindercrèches is te gaan is naar verwachting beperkt.

Inspreker 14 Reactie 52

In een artikel in de krant staat dat Sportlaan mogelijk naar het zuiden wordt verplaatst. In een ander artikel staat dat het al is besloten. Mijn vraag is, is dat al zeker of niet? Naar zuiden verplaatsen is natuurlijk van belang voor de wijken bij de Meent, maar de nieuwe halte moet de weg naar het sportcentrum en de Meerkamp niet langer maken.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Bij de verplaatsing van de halte Sportlaan naar het zuiden, zal deze halte in elk geval een toegang krijgen vanaf de Sportlaan. De looproute naar de halte Sportlaan verandert dus niet wezenlijk, maar komt alleen aan de andere kant van de weg te liggen. Bij het vaststellen van de voorkeursvariant zal hierover een besluit worden genomen, het voorstel ligt nog niet vast.

Inspreker 14 Reactie 53

Paar woorden over de andere haltes. A.J. Ernstraat ligt natuurlijk te dicht bij De Boelelaan, maar vergeet niet dat deze ook wordt gebruikt door mensen die naar het Gelderlandplein of naar het tenniscentrum gaan.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Daarnaast wordt door de Stadsregio onderzocht of er een tramlijn kan worden aangelegd naar het Gelderlandplein, dit is geen onderdeel van het project Ombouw Amstelveenlijn.

Inspreker 14 Reactie 54

Aan de andere kant ligt Van Boshuizenstraat te dicht bij Uilenstede. Waarom blijft deze? Voor de winkels?

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. De halte Van Boshuizenstraat blijft onder andere omdat hij goed gesitueerd ligt bij de winkels.

Inspreker 14 Reactie 55

Misschien is de beste oplossing om beide haltes weg te doen en een nieuwe halte in het midden te maken?

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Het samenvoegen van haltes betekent een nieuwe halte aanleggen tussen de twee oude haltes in. Dat kost meer geld. De halte Van Boshuizenstraat ligt goed gesitueerd bij de winkels. De halte Uilenstede heeft een ongelijkvloerse toegang, waardoor ze erg verkeersveilig is en heeft een belangrijke functie voor de studenten campus Uilenstede. Het behouden van deze beide haltes heeft dan ook voordelen.

Inspreker 14 Reactie 56

Ook Kronenburg ligt te dichtbij Uilenstede. En Zonnestein bij Kronenburg. Dus het is slim om meerdere haltes te schrappen en blijvende te verplaatsen. Natuurlijk kost dat meer geld. Maar het is zeker goedkoper en gemakkelijker voor mensen alles in een keer goed te maken dan in 5 jaar weer iets te veranderen. Ik denk dat het is belangrijk om uw bestuit per halte te publiceren. Voor elke halte duidelijk punten opschrijven waarom deze blijft of waarom deze moet weg.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Uw suggestie om per halte te beargumenteren waarom deze wordt opgeheven, is meegenomen in het Eindverslag.

Inspreker 14 Reactie 57

Om niet te vergeten wil ik uw aandacht krijgen voor de veiligheid van de haltes die overblijven. Meent bijvoorbeeld. Als Gondel en Marne verdwijnt gaan meer mensen deze halte gebruiken. En dat betekent dat u moet de looppaden naar deze halte nakijken. Want meer mensen gaan de autoweg en het fietspad oversteken. En of het een veilige en makkelijke weg van wijk Marne naar de Sportlaan is? Anders gaan lopende mensen het fietspad gebruiken.

Antwoord

Dank voor uw suggestie. In de volgende fase zal nog eens goed worden gekeken naar de routes naar de haltes die reizigers 'overnemen' van te vervallen haltes. Als de toegang tot de halte aan de zuidzijde van de Sportlaan wordt gemaakt, is de route voor de vroegere gebruikers van de halte Marne veiliger.

Inspreker 14 Reactie 58

Nu over de nieuwe lijnen. Ik ben verbaasd dat de nieuwe lijn 51 zal naar het Leidseplein gaan en niet naar Amstel. Waarom is dat? Mensen die al in Amstelveen woonden en een nieuwe baan in Amsterdam zochten hebben natuurlijk gerekend op lijn 51 die nu rechtstreeks van Westwijk naar de CS gaat. Mensen als ik, die al werk in Amsterdam hadden en dachten een familiehuis te kopen in de buurtgemeente hebben voor Amstelveen gekozen en niet voor Haarlem bijvoorbeeld want je rijdt vanaf Amstelveen Zuid lang (30 minuten

in de 51) maar zonder de overstappen. En in de nieuwe situatie moet ik twee keer overstappen voor het Waterlooplein!!!

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes op het traject Westwijk station Zuid zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 14 Reactie 59

Aan de andere kant hebben de mensen die nu naar binnenstad van Amsterdam gaan met tram 5 straks een nieuw, snel alternatief met de Noord/Zuidlijn die langs het Damrak gaat. En er zijn nog trams 16 en 24 die vanaf De Boelelaan rijden naar de Amsterdamse binnenstad.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 gehandhaafd blijven en rijdt de hoogwaardige tram tussen Westwijk en Station Zuid. We denken dat dit voorstel voor zoveel mogelijk mensen positief uitpakt (er rekening mee houdend dat de huidige situatie niet kan blijven bestaan). Maar uiteraard zullen er ook mensen zijn die in de nieuwe situatie vaker moeten overstappen of langer onderweg zijn. Dit is helaas onvermijdelijk. Voor meer informatie over overstappen zie Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 14 Reactie 60

Ik ben het er mee eens dat tram 5 niet naar het CS hoeft, want als je daar heen wilt is per Noord/Zuidlijn sneller. Als Station Zuid groter wordt, moeten Amstelveeners misschien helemaal niet naar het CS. Ook nu pak ik sneller mijn trein op Schiphol dan op Station Zuid.

Antwoord

Vanaf station Zuid is de reiziger straks inderdaad sneller met de Noord/Zuidlijn op het Centraal Station. Door de groei van station Zuid gaat dat station inderdaad voor mensen uit Amstelveen (deels) de rol van CS overnemen.

Inspreker 14 Reactie 61

Volgens mij is halte Centrum belangrijk. Maar tram 5 met de halte op de Handelsplein mag verdwijnen. Het is volgens mij beter om als beide nieuwe trams vanaf Westwijk rijden. Dan kunnen mensen zonder overstappen naar Amstel en naar Leidseplein. En dan hoeft geen derde ondersteunende lijn komen voor de spitsuren.

Antwoord

Beide trams naar Westwijk laten doorrijden is minder efficiënt. Daarvoor zijn op dit traject te weinig reizigers. Er is voor gekozen om de halte op het Handelsplein (halte Binnenhof) te behouden en halte Amstelveen Centrum te laten vervallen. Halte Binnenhof brengt reizigers dichtbij het Stadshart dan de halte Amstelveen Centrum. Bovendien zijn er voor Amstelveen-Centrum nog twee alternatieven relatief dichtbij: de haltes Ouderkerkerlaan en Oranjebaan. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 14 Reactie 62

Waarom eigenlijk moet deze derde lijn alleen tussen Westwijk en Zuid rijden? Waarom niet tussen Westwijk en Amstel? Naar Amstel en niet naar Leidseplein, want daar gaan ook trams 16 en 24 heen.

Antwoord

Er zullen in de aangepaste plannen slechts twee lijnen gaan rijden. Zie voor de Nut en Noodzaak van het project Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 14 Reactie 63

In principe is traject tussen Zuid en Museumplein niet zo belangrijk voor Amstelveners als voor de Amsterdamse mensen die bijvoorbeeld rond Beethovenlaan wonen. En in de toekomst voor de nieuwe school bij Zuid.

Antwoord

Uit onze gesprekken met inwoners van Amstelveen en een studie naar de reizigersbehoeften blijkt dat mensen uit Amstelveen de directe verbinding naar de voorzieningen rond het Museumplein zeer waarderen en vaak gebruiken. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS dan ook gehandhaafd blijven. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 14 Reactie 64

Dat er ongelijke kruisingen komen ben ik ook blij mee. Dat is veilig. Ik denk alleen dat alle kruisingen ongelijk moeten worden zodat de nieuwe trams echt afgesloten van het andere verkeer kunnen rijden. Ik heb al paar keer meegemaakt dat 51 moest remmen omdat er auto's of fietsers op de spoorweg komen. In de huidige situatie rijdt 51 vaak langzamer dan hij kan, want de conducteur moet op het andere verkeer letten.

Antwoord

Ongelijkvloerse kruisingen zijn veilig, maar ook duur. Daarom is er, waar het mogelijk en noodzakelijk is vanwege de verkeersveiligheid en verkeersdrukke, gekozen voor ongelijkvloerse kruisingen. Er wordt ook aan de verkeersveiligheid gewerkt door de trambaan ten zuiden van Station Zuid voor het overgrote deel af te schermten van het overige verkeer. Ten noorden van station Zuid is dat niet mogelijk, omdat ander verkeer de trambaan moet kunnen oversteken. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 14 Reactie 65

Ik hoop dat mijn punten zullen bijdragen aan beter openbaar vervoer voor Amstelveen en dat u gaat nadenken over mijn ideeën. Als u vragen heeft naar aanleiding van deze brief, kunt u contact met mij opnemen via e-mail of post.

Antwoord

Dank voor uw reactie en betrokkenheid.

Inspreker 15 Reactie 66

Graag wil ik reageren op de totstandkoming van de toekomstige Amstelveenlijn. Ik vind de Amstelveenlijn een verslechtering t.o.v. de huidige metrolijn 51.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 15 Reactie 67

Ik woon in Amstelveen Noord (wijk Elsrijk) en werk bij de gemeente Amsterdam (Waterlooplein). Zo mogelijk fiets ik elke dag naar mijn werk, maar bij slecht weer of winterse vrieskou neem ik de metro. Het is dan erg prettig om de fiets in de metro mee te kunnen nemen: als het weer 's middags is verbeterd heb ik de mogelijkheid om naar huis terug te fietsen. Bij de Amstelveenlijn bestaat niet langer de mogelijkheid om de fiets mee te nemen en dat betreurt ik. Ook zal ik in ieder geval één overstap moeten maken, hetzij op Amsterdam Zuid of op Amstelstation. Nu is het nog zo dat ik vanaf halte Kronenburg een rechtstreekse verbinding heb met halte Waterlooplein, zonder overstap.

Antwoord

Fietsen meenemen in de tram is een handige extra mogelijkheid voor reizigers. Maar het veroorzaakt ook minder ruimte voor reizigers, langere halteringstijden en gevaarlijke situaties bij calamiteiten (bij noodzaak tot snelle ontruiming van de tram). Na een zorgvuldige afweging van deze belangen is in dit voorstel besloten om geen fietsen op de tram toe te staan. Wel worden bij elke halte fietsenstallingen gemaakt.

Inspreker 16 Reactie 68

Als Amstelvener maak ik zowel gebruik van de lijnen 5 en 51 als van de wegverbindingen tussen Amstelveen en Amsterdam. Daarom heb ik met belangstelling kennisgenomen van het Inspraakdocument van 7 juni 2012. In deze reactie wil ik me richten op het punt: **ongelijkvloers maken van drie kruispunten**. Dat heeft zijn pluspunten, daar hoeft ik u niets over te vertellen. Maar het heeft volgens mij ook minder positieve kanten als

er in Amstelveen drie van zulke punten bijkomen, die min of meer gaan lijken op het kruispunt Oranjebaan:

1. Sterkere scheiding tussen de Amstelveense wijken/buurtten aan weerszijden van de Beneluxbaan.
Er komen immers flinke dijklichamen.
2. Er komen voor al het verkeer hellingen bij. Dat is vooral vervelend voor fietsers en rampzalig bij gladheid.
Ook meen ik dat het voor energieverbruik en vervuiling per saldo ongunstig is.
3. Het wegverkeer op de Beneluxbaan komt op de drie bedoelde punten minstens 3 meter hoger te rijden dan nu en hoeft geen snelheid te minderen. Het lijkt me dat daardoor de geluidshinder voor de omwonenden toeneemt.
4. Het dwarsverkeer profiteert allesbehalve van een snellere doorstroming. Het krijgt te maken met twee kruisingen, waar nu één kruising is: de eerste voordat men onder het viaduct doorrijdt en de tweede erna. De tekenaar van het plaatje op p. 23 heeft de voetgangers en fietsers die hier de dwarsweg in beide richtingen gaan kruisen, gemakshalve weggelaten!
5. De Beneluxbaan gaat nog meer dan nu op een snelweg lijken en het is de vraag of je dat binnen de bebouwde kom moet willen. Veel mensen zijn alleen gewend om – of durven zelfs alleen – te rijden binnen hun woonplaats. De Beneluxbaan kan op de drie bedoelde punten alleen opgereden worden via opritten als bij een snelweg; waar dat nu al zo is, kun je heel wat gevaarlijk gestuntel zien...
6. Met drie meter verzonken wegen onder de viaducten vraagt men om moeilijkheden bij zware regenval.
7. Dijklichamen voor wegeaanleg moeten, naar ik weleens gelezen heb, eerst een jaar of twee inklinken. Ook als dat in dit geval niet van toepassing zou zijn: iedereen weet zo langzamerhand dat zulke projecten langer duren (en meer kosten) dan gepland. Dit project zal hoe dan ook langdurig zeer verstorend zijn voor openbaar vervoer én wegverkeer. Hoe kan de schade beperkt worden? Door de drie kruisingen zelf niet ongelijkvloers te maken, maar ter plaatse alleen de tram een kleine 5 meter boven het maaiveld te laten rijden, op zijn eigen smalle viaduct, waarin ook de halte kan worden verwerkt, tussen de sporen, zodat er maar één lift nodig is. Iets heel nieuws is dat niet: tussen Overamstel en Spaklerweg rijdt de sneltram een stuk op pijlers; iets dergelijks heb ik voor ogen. Daar is ook een geluidsafscherming aangebouwd. Ik meen wel dat er naast de rails een beetje ruimte zou moeten zijn om te lopen (met de geluidsafscherming als hek), zodat de passagiers in geval van nood de tram kunnen verlaten. De pijlers, trappen, liften etc. zouden zo moeten worden gepositioneerd dat de kruisingen desgewenst nog in rotondes kunnen worden veranderd. Een pluspunt van een tramviaduct is dat onder de trambaan ruimte ontstaat voor de steeds belangrijker wordende fietsenrekken-/stallingen en zelfs voor winkeltjes e.d. Aanleg van drie tramviaducten (tegelijk natuurlijk en zoveel mogelijk identiek!) zal uiteraard het tramverkeer tijdelijk platleggen, maar het wegverkeer, inclusief vervangend busvervoer, zal er véél minder hinder van ondervinden dan van het voorliggende plan. Met vriendelijke groet en dank voor uw leesbereidheid.

Antwoord

Op de huidige kruispunten wordt de drukte en onveiligheid niet alleen door de tram veroorzaakt, maar ook door de andere soorten verkeer. Daarom is een oplossing die slechts de tram scheidt van het overige verkeer onvoldoende. Als er niets aan de kruisingen wordt gedaan, staat het verkeer daar in 2020 vast, ook zonder tram. Uw voorstel (tram op een viaduct met daaronder het kruispunt) is op termijn daardoor geen oplossing. De verwachting is dat in het voorstel opgenomen ongelijkvloerse kruisingen tegemoet komen aan de doorstroming en veiligheid van alle verkeersstromen, nu en in de toekomst. Op de schets op pagina 23 van het inspraakdocument zijn de fietspaden niet opgenomen, in het ontwerp zijn deze wel opgenomen. Doordat de kruisende wegen half verhoogd en half verdiept worden aangelegd worden de hellingen voor fietsers en voetgangers te overzien. Zie ook Deel II.6 van het Eindverslag.

Inspreker 17 Reactie 69

Bezwaar dat er geen fietsen meer met de tram mee kunnen worden genomen, zoals nu in lijn 51.

Antwoord

Fietsen meenemen in de tram is een handige extra mogelijkheid voor reizigers. Maar het veroorzaakt ook minder ruimte voor reizigers, langere halteringstijden en gevaarlijke situaties bij calamiteiten (bij noodzaak tot snelle ontruiming van de tram). Na een zorgvuldige afweging van deze belangen is in dit voorstel besloten om geen fietsen op de tram toe te staan. Wel worden bij elke halte fietsenstallingen gemaakt.

Inspreker 17 Reactie 70

Bezwaar dat er geen haltes in Buitenveldert ongelijkvloers worden gemaakt. Daarmee blijft de doorstroming voor het overige verkeer slecht en blijven de gelijkvloerse kruisingen verkeersonveilig. In Buitenveldert vallen immers de meeste dodelijke slachtoffers.

Antwoord

In Buitenveldert zijn er meer alternatieve routes voor het verkeer. Daarom is er voor de doorstroming geen noodzaak om de kruispunten (en de haltes) ongelijkvloers te maken. Hoewel de kruisingen in Buitenveldert niet ongelijkvloers worden uitgevoerd, zullen we wel nader uitwerken welke andere maatregelen kunnen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bovendien wordt bij de keuze van het materieel (bijvoorbeeld de lage instap) ook rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Zie ook Deel II.6 van het Eindverslag.

Inspreker 18 Reactie 71

Het is een schande dat de lijn op deze wijze wordt ingekort en daarmee gedevalueerd. Alle argumenten tonen mij dat het bedrijf beslissingen neemt op eigen ambities en niet op de behoefte van de reizigers. Kortom, schrijnend dat Amstelveen hiermee akkoord zou gaan.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de Nut en Noodzaak Deel II.2 van het Eindverslag. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie hiervoor Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 19 Reactie 72

De Stadsregio Amsterdam heeft als insteek 'hoogwaardige en snellere' tramverbindingen! Een snellere tramverbinding wil men bereiken door bestaande haltes te laten vervallen, wat resulteert in kortere rijtijden. Echter de passagier is daarmee niet geholpen. Door het wegvallen van haltes moet de passagier meer tijd uittrekken om naar een andere halte – die verder wegligt – te lopen; dus daarmee wordt de totale reistijd voor de passagier niet verkort! We worden ouder – we worden a.h.w. doodgegooid met het woord 'vergrijzing' – en een langere afstand lopen zal niet meevallen.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. In deze aangepaste voorkeursvariant vervallen ook de voorgestelde maatregelen, zoals het opheffen van haltes, binnen de ring. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 19 Reactie 73

Met de lijn (ook nog over de weg) tot het Amstelstation wordt de Centrum-Oost verbinding niet optimaal of nog sterker slecht. In het centrum is het Waterlooplein nu een belangrijke muziek- en museumbuurt; een buurt die niet alleen voor de toerist van buiten Amsterdam bestemd is, maar toch ook voor de Amsterdammer zelf. Vanuit Amstelveen en het Zuidelijk deel van Amsterdam (Zuid, Rivierenbuurt, Buitenveldert) veel moeilijker bereikbaar.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 20 Reactie 74

Hereby I appeal to the closing of the Spinnerij sneltram station.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 21 Reactie 75

I would be quite unhappy if the stop was to be closed down. What is the reason for this? We are hundreds of employees (Canon Europe N.V. and Canon Nederland) using this stop every day...

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 22 Reactie 76

We use the metro stop all the time that you want to close. I come and go to work from here and into the city. Therefore I do not understand what is the problem, why close this stop if so many people use it?

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 23 Reactie 77

Please do not close this station, it's the quickest way to get to Canon office. Thank you.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 24 Reactie 78

Geachte lezer, ik werk voor Canon Europa en als ik gebruik maak van openbaar vervoer zou ik graag zo dicht mogelijk voor de deur van mijn werkgever willen uitstappen. Het opheffen van de halte die ik dan gebruik is voor mij nog meer reden om dan maar met de auto te gaan. Groeten.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 25 Reactie 79

This is not something that I would agree with, working at Canon the closure of this station will mean that on bad weather days (and let's be honest there are more bad than good in Holland) we will be very inconvenienced. Time to get to work will increase.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 26 Reactie 80

We have been informed that the Spinnerij metro station will possibly be closed. Therefore I would like to use this opportunity to object to this. So many people need this station to commute to work!

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 27 Reactie 81

I am the employee of Canon Europa. Closing Spinnerij station will bring not only me, but also other colleagues big inconvenience. Especially, we have lots of business partner visiting us every day by commuting with N0.51. Such action will definitely affect our business, Canon contributes lots of tax to this city, and such effectation should be avoided as much as possible. I sincerely request to consider your intention again.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 28 Reactie 82

I would like to appeal to the intended close down of the Spinnerij sneltram station. I strongly recommend to not close down Spinnerij station since this would encourage more people to use the car instead the sneltram. The Spinnerij station is a clear benefit for all persons employed or living in this area.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 29 Reactie 83

Dear Sir/Madam, was recently made aware that there are plans to close Spinnerij sneltram station. I would like to write and express my dissatisfaction with this decision. The introduction/extension of the 51 line some years ago has had a positive benefit for office commuting and sincerely encourages the use of public transport my myself and colleagues. To discontinue this service/station after the investment has already been made and the benefits brought is quite saddening. Not least due to the fact that it is counter-productive in encouraging people to use public transport. I sincerely hope you reconsider this proposal and continue to maintain this service.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 30 Reactie 84

I was recently made aware that there are plans to close Spinnerij sneltram station. I would like to write and express my dissatisfaction with this decision. The introduction/extension of the 51 line some years ago has had a positive benefit for office commuting and sincerely encourages the use of public transport my myself and colleagues. To discontinue this service/station after the investment has already been made and the benefits brought is quite saddening. Not least due to the fact that it is counter-productive in encouraging people to use public transport. I sincerely hope you reconsider this proposal and continue to maintain this service.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 31 Reactie 85

Bij deze wil ik mijn ongenoegen uiten met Uw voornemen de halte 'Spinnerij' te sluiten. Ik neem elke dag de metro van station Amsterdam-Zuid naar de metro halte Spinnerij omdat deze bij ons achter het Canon gebouw stopt en ik zou het zeer spijtig vinden als U deze halte niet meer gaat gebruiken. Indien U meer informatie van mij nodig heeft kunt U mij bereiken op onderstaand telefoonnummer.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 32 Reactie 86

Ik ben sterk tegen het verwijderen van haltes. Er is over nagedacht toen deze werden aangelegd. De Sacharovlaan is van belang voor o.a. Canon en het bedrijventerrein, en wie heeft bedacht om Amstelveen Centrum weg te halen is helemaal op z'n hoofd gevallen. Lijn 51 is een stuk betrouwbaarder dan bussen en wordt door heel veel mensen bijna dagelijks gebruikt. Als hier haltes wegvallen zijn veel Amstelveners hier de dupe van.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon. Halte Amstelveen centrum ligt dicht bij twee andere haltes: Oudekerkerlaan en Oranjebaan. Veel reizigers van en naar het Stadsdhart maken gebruik van het busstation. Voor de oostzijde van het Stadshart is de tramhalte Binnenhof een alternatief.

Inspreker 33 Reactie 87

Could you please not remove the Spinnerij station? I use public transportation for the purpose of travelling to this station every day. If the station is gone, I need to walk 15 minutes more. During bad weather conditions, it'll be a bigger problem for me. Probably I'll have to consider other options for travelling. Besides, I am on the metro every day, and I can see much more people get on and get off at spinnerij than people getting on/off at Poortswacht and Sacharov. More people will be impacted if this station is gone.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 34 Reactie 88

I take the metro every morning along with my 500 colleagues when we go to work at Canon, and I would be very sad to see Spinnerij metro station be closed.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 35 Reactie 89

It is inconvenient for us and our customers who will use tram which we are depending on. Please continue the current service which you provide us.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 36 Reactie 90

We have been informed by our HR department that there is the intention of closing down the Spinnerij metro stop. Could I ask why? This is a problem for all the people working in this and surrounding companies, especially when there is bad weather not to mention when traveling with small kids which need to be dropped or pick up at the baby care/school. Please reconsider your intentions as it would have a big impact on all of us.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 37 Reactie 91

Is het niet mogelijk om een flexibeler schema op te stellen voor de nieuwe Amstelveenlijn, een waarin tijdens de spits wél gestopt wordt op de haltes Spinnerij en Gondel, waar veel forensen in- en uitstappen voor woon-werkverkeer? Op deze haltes zou alleen in de ochtend tussen 7.30 en 9.30 uur gestopt hoeven worden in de richting Westwijk, en alleen tussen 16.00 en 18.00 uur in de richting Amsterdam, om een groot deel van de reizigers die deze haltes nu aandoen goed te blijven bedienen. Een verbeterd OV lijkt me niet alleen sneller, frequenter, betrouwbaarder, comfortabeler en veiliger, maar ook flexibeler en rekening houdend met het specifieke reizigersaanbod per halte.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. De halte alleen gebruiken tijdens de spits is niet voorgesteld. Omdat dit onduidelijkheid geeft voor de reiziger, zowel die in de tram als die op de halte. Dit speelt vooral als er wordt overgegaan van wel stoppen naar doorrijden. Ten tweede is het onveilig. Voetgangers en fietsers kunnen ervan uitgaan dat de tram stopt. Dan wordt het gevaarlijk als hij toch door blijkt te rijden.

Inspreker 38 Reactie 92

Beste meneer of mevrouw, in de nieuwe plannen voor de Amstelveenlijn komt de halte Spinnerij voor de Amstelveenlijn te vervallen. Ik werk bij Canon en reis elke dag van en naar deze halte. Dit zou voor mij tien tot vijftien minuten extra reistijd betekenen. Ik wil hierbij schriftelijk bezwaar maken tegen het voorstel dat de halte Spinnerij wordt opgeheven.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 39 Reactie 93

Belangrijk is dat de aansluiting op de verbindingen op trein (NS) stations RAI en Zuid goed geregeld gaan worden. Het is niet duidelijk uit de plannen hoe dit nu wordt gedaan. Het lijkt erop meerdere keren overstappen noodzakelijk gaat worden met alle gevolgen voor overstapvertragingen. De huidige lijn 51 is zeer onbetrouwbaar en de reis tussen RAI en Westwijk neemt erg veel tijd in beslag door de vele in- en uitstapstations. Verminderen van deze stations is goed, als dit de snelheid en frequentie van de verbinding verhoogd tussen RAI en Westwijk. Hoe eerder met deze vernieuwing begonnen kan worden, des te beter, aangezien de huidige OV dienstverlening ver beneden verwachting en afspraak is.

Antwoord

Door minder vaak te stoppen en door een aantal kruisingen ongelijkvloers te maken wordt ernaar gestreefd de nieuwe tramverbindingen sneller en betrouwbaarder te maken. Volgens de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 40 Reactie 94

Geachte heer, mevrouw, hierbij teken ik bezwaar aan tegen het laten vervallen van metrohalte Spinnerij. Voor woon/werkverkeer gebruik ik (bijna) dagelijks lijn 51 – halte Spinnerij.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt.

Inspreker 41 Reactie 95

Beste Lezer, helaas kan ik mij geenszins vinden in uw voorstellen. Ik kan een lang verhaal houden met al mijn inhoudelijke argumenten, maar zal mij gelet de effectiviteit beperken tot één kernpunt. Dit is het feit dat Amstelveen Centrum en Amsterdam Centrum en CS geen directe verbinding meer zullen hebben. Dit vind ik voor een hemelbrede afstand van slechts 9 km schrijnend. Op dit moment kent Amstelveen centrum twee directe verbindingen te weten tramlijn 5 en sneltram 51, u ongetwijfeld bekend. Waarom dit beëindigen? Argumenten als hoogwaardigheid slaan bij mij niet aan. Ik verwacht van elke vervoerder dat hij mij ten principale vervoert in hoogwaardig materieel en met optimale efficiëntie. Dit kan dus geen argument zijn. Daarenboven zal niet alleen Amsterdam CS niet meer direct bereikbaar zijn maar ook het winkelhart van Amsterdam. Het Koningsplein is alleen nog maar bereikbaar via overstap evenals bijvoorbeeld de Dam. Wat ik helaas moet vaststellen is een nadrukkelijk achteruitgang in mogelijkheden om belangrijke punten in Amsterdam direct en zonder overstap te bereiken. Daar waar ik tot dusver tevreden was over hetgeen mij aan openbaar vervoersmogelijkheden vanuit Amstelveen geboden werd kan ik slechts constateren dat de bewoners uit Amstelveen ernstig in de kou worden gezet. In plaats van een verbetering is er voluit sprake van een verslechtering. Als alternatief voor de auto lijkt het OV voor mij niet meer interessant te gaan zijn. Jammer, het ging jaren goed.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. Volgens de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven en via de Dam blijven rijden. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. De huidige situatie kan niet blijven bestaan, zie Deel II.2 van het Eindverslag. Daarbij zal het belang van station Zuid toenemen. Door de groei van station Zuid gaat dat station voor mensen uit Amstelveen (deels) de rol van CS overnemen.

Inspreker 42 Reactie 96

Wij gebruiken Spinnerij stop elke dag. Het is een van de meest gebruikte stops van de lijn.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt.

Inspreker 43 Reactie 97

I don't use every day but sometimes I use Spinnerij station. Because my company is just in front of the station. Amstelveen central station is very important to access to Amstelveen Central. My argument is that if no station this moment I may not ask but currently the station is there why we can't continue. Less station then less people use it. I'd hope you will change the decision.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Halte Amstelveen centrum ligt dicht bij twee andere haltes: Oudekerkerlaan en Oranjebaan. Veel reizigers van en naar het Stadsdhart maken gebruik van het busstation. Voor de Oostzijde van het Stadshart is de tramhalte Binnenhof een alternatief.

Inspreker 44 Reactie 98

It has come to my attention that there is the intention to close the Spinnerij metro station in Amstelveen and that the public has been giving right of response. For this reason, I would like hereby add my vote to those against this plan. For those coming daily to work, over a period of years and in all seasons, ease of access is essential to ensure productivity. A proper, effective, public transportation is a key contributor and facilitator.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Halte Amstelveen centrum ligt dicht bij twee andere haltes: Oudekerkerlaan en Oranjebaan. Veel reizigers van en naar het Stadsdhart maken gebruik van het busstation. Voor de Oostzijde van het Stadshart is de tramhalte Binnenhof een alternatief.

Inspreker 45 Reactie 99

Ik vind het geen goed idee om de halte Amstelveen Centrum te laten vervallen. Mijn kinderen kunnen nu zelfstandig naar het Stadshart maar als zij straks een stuk moeten lopen in hun eentje zal ik dit, in verband met hun veiligheid, niet meer kunnen toestaan. Verder zitten er veel bedrijven waarvan het personeel snel op het werk moeten kunnen zijn. Voor de winkels op het Stadshart lijkt het mij ook niet verstandig omdat zij omzet gaan missen. Met de auto naar het Stadshart komen is voor veel mensen niet meer te doen door de parkeertarieven en als mensen ook nog een stuk verder moeten lopen kan het zomaar zijn dat ze afhaken. Met de teruglopende uitgaven op het Stadshart is dit niet handig. Verder gaan mijn kinderen soms met de tram naar school (HWC) via de halte Marne (of Gondel, dat weet ik niet zeker). Ik zou daarom graag deze haltes willen behouden. Maar vooral Amstelveen Centrum.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 46 Reactie 100

Wat is het doel van OV, snelheid? Tip: Hef alle haltes op. Of is het doel het vervoeren van passagiers?

Lijn 51: Waarom niet deze lijn van het bestaande tracé na halte RAI af geleiden bij de Beethovenstaat naar beneden, en aansluiten op het bestaande spoor van lijn 5. Beetje omgekeerd aan de oude situatie toen lijn 5 naar boven ging Station Zuid in. De 'vertraging' van 1 extra halte wordt gecompenseerd door de voorgestelde kruisingsvrije oplossingen.

Antwoord

In Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag wordt uitgelegd wat het doel van het project is en welke balans er gezocht wordt tussen halte-afstand en snelheid om zoveel mogelijk reizigers te vervoeren. Daarnaast wordt ook toegelicht waarom lijn 51 op de Zuidas niet meer het metronet op kan rijden. Uw voorstel gaat ervan uit dat lijn 51 op Station Zuid het metronet oprijdt. Dat is in de voorstellen voor de Zuidas niet mogelijk en wenselijk. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 46 Reactie 167

Sneller OV op de middellange afstand? Helaas is dit slechts voor een klein deel waar, namelijk alleen voor diegenen die zonder overstap direct de nieuwe lijnen kunnen benutten. Voor alle anderen wordt de reistijd juist langer: wachten op het 'lokale' OV, en dan overstappen. Ook dat kost tijd. Dus voor de grote groep reizigers die via een overstap het nieuwe vervoer moeten benutten wordt de reistijd onweerlegbaar verlengd. Ik acht de kreet 'sneller OV' derhalve misleidend.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 46 Reactie 168

Kostenaspect. Er lijkt mij een veel simpeler oplossing mogelijk die de huidige sneltram wel intact laat, maar geheel buiten het station Zuid/WTC houdt. Vroeger ging lijn 5 in de Beethovenstraat omhoog Station Zuid in. Dus moet het mogelijk zijn lijn 51 ná station RAI naar beneden – onder de A10 door – de Beethovenstraat in te leiden. En vervolgens aan te sluiten op de bestaande route van lijn 5, de Strawinskylaan. Dus zo verder de bestaande route met bestaand materieel te vervolgen. Inderdaad een iets langere route door o.a. de 2 bochten en één halte meer. Maar die vertraging kan geneutraliseerd worden door de door u voorgestelde kruisingsvrije oplossingen op 3 plaatsen om de veiligheid en snelheid te verhogen. Voordelen: minimale kosten m.b.t. de aanleg van een klein stukje nieuw spoor (was de oude rails van lijn 5 maar niet verwijderd), en het wagenpark updaten/vernieuwen. De sneltram 51 is een goede lijn, geeft goede verbindingen, en vervoert zéér veel klanten, wat het ultieme doel is van Publiek Transport, oftewel OV. Waarom kiezen voor een moeilijke, dus dure oplossing die tijdens de constructie veel overlast zal geven.

Antwoord

Het niet aandoen van Station Zuid is onverstandig, want Station Zuid wordt in de toekomst een groot OV-knooppunt met veel overstapmogelijkheden. Ook kunnen de sneltramvoertuigen geen steile hellingen nemen of krappe bochten maken. Daarom is uw voorstel niet mogelijk.

Inspreker 47 Reactie 101

Hierbij wil ik bezwaar aantekenen tegen het sluiten van de sneltramhalte aan de Spinnerij. Wat jammer nou weer, eerst veel geld besteden om deze halte te bouwen en dan nu er over denken om deze sneltramhalte te sluiten... Dit soort bezuinigingen kan ik niet begrijpen: waarom is die halte ooit aangelegd? Daar is bij het aanleggen toch over nagedacht en er is een beslissing over genomen, daar op die plek een halte plaatsen, dat was een goede plek en dat blijft het, er werken veel mensen op het industriegebied. MOEDIG HET OPENBAAR VERVOER AAN: LAAT DEZE HALTE BLIJVEN BESTAAN!

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt.

Inspreker 48 Reactie 102

I have been informed that you intend to close the Spinnerij tram station. I would urge you not to do this as it is used by a great many people here at Canon Europe/Nederland and also the surrounding businesses.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 49 Reactie 103

I am a Canon employee and commute in from Amsterdam on the 51 daily. I and the many colleagues who also use this route find the Spinnerij station extremely convenient. Using either of the other stops is fine in nice weather, but in the winter or on rainy days it can be difficult to get to the entrance of our property. I hope you reconsider this potential closer as I can imagine Canon are a valued resident in Amstelveen and contribute heavily to many aspects of the city's economy.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 50 Reactie 104

Alles bijeen is het nieuwe plan op alle genoemde punten slecht doordacht en veel te duur. Bovendien hebben de winkeliers langs de Noord/Zuidlijn en langs de huidige tramroute naar Amstelveen niets aan een bouwput

van vele jaren voor de deur. De voorgestelde plannen ontluisteren het stadsbeeld en maakt de gedistingeerde, prettig leefbare en recreatief aantrekkelijke positie van Amstelveen eenvoudig kapot. Veeg de plannen van tafel.

Antwoord

Zie voor de Nut en Noodzaak van het project Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 51 Reactie 105

Ik ben het niet eens met het voornemen de sneltram halte 'Spinnerij' te sluiten. Voor werk maak ik regelmatig gebruik van de sneltram en als deze halte gesloten wordt, zal de reistijd/looptijd met 10 minuten verhoogd worden waardoor ik mij genoodzaakt zal zien om vaker de auto te nemen. Graag deze halte NIET sluiten.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 52 Reactie 106

Namens de Sociale Verzekeringsbank. Ik maak bezwaar tegen het opheffen van de halte Amstelveen Centrum. De bereikbaarheid van het hoofdkantoor van de SVB, voor klanten en medewerkers, wordt hierdoor minder. Als de halte Binnenhof blijft bestaan, is de bereikbaarheid vanaf het noorden nog voldoende, maar de bereikbaarheid vanaf het zuiden wordt in hoge mate verminderd. Men zal dan eerst moeten overstappen op Oranjebaan, om dan vervolgens terug te reizen. Dit geldt ook voor bezoekers van het winkelcentrum Binnenhof.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 52 Reactie 107

Daarnaast heb ik een vraag over de OV-hub die er zou komen ter hoogte van de halte Amstelveen Centrum. Ik begrijp dat dit samenhangt met de nog te kiezen route van de Zuidtangent, maar deze keuze wordt natuurlijk beïnvloed door het wel of niet handhaven van de halte Amstelveen Centrum. Graag hoor ik wat de plannen van de OV-hub zijn.

Antwoord

Voor meer informatie over dit HOV-knooppunt wordt verwezen naar Deel II.7 van het Eindverslag.

Inspreker 53 Reactie 108

Nu de toekomstige uitvoering van de Amstelveenlijn meer zijn definitieve vorm krijgt vind ik het raadzaam om nogmaals het te verwachten bereikbaarheidsprobleem in onze wijk Bankras/Kostverloren aan de orde te stellen. Actuele situatie: De wijk heeft o.m. meer dan 8000 bewoners, ruim 2000 studenten, 4 grote supermarkten welke dagelijks worden bevoorrad, een tankstation, aan de noordkant vele grote kantoren, en grote sportfaciliteiten (All Sports, voetbal, hockey). In het ontwerpplan staat vermeld dat de werkzaamheden op/aan de Beneluxbaan voor de aanleg wel 2 jaar in beslag kunnen nemen en in die tijd busvervoer geregeld zal worden. Echter, hoe staat het dan met de bereikbaarheid van onze wijk?? Dit onderwerp is in het verleden al meerdere malen aan de orde geweest tijdens de z.g. koffietafelgesprekken, en op een presentatie in het wijkcentrum "Alleman", toen georganiseerd door het wijkplatform Bankras/Kostverloren (dat helaas niet meer functioneert door ander gemeentebesleid). Toen werd gesteld/toegezegd dat deze problemen alle aandacht zouden krijgen en dat er een voor de bewoners een duidelijk plan van uitvoering zal/moest komen. Ook de inrichting van de bouwplaats was ter discussie wegens de beperkte "beschikbare ruimte in de omgeving en de mogelijke overlast voor de omwonenden. Bij de aanleg van de twee "halfhoge" kruispunten Zonnestein en Rembrandweg zal in deze periode linksaf verkeer vanuit Amsterdam en vanuit Amstelveen Zuid en het oost-west verkeer op de Beneluxbaan waarschijnlijk NIET mogelijk zijn en zal veel verkeer aangewezen zijn op het viaduct Oranjebaan. Nu al is het zo dat bij een calamiteit op één van deze genoemde kruispunten, er grote opstoppingen zijn op de overblijvende kruising/rotonde met het gevolg veel langere rij wachtende auto's bij kruising/rotonde en op de aansluitende straten en een veel groter verkeersaanbod (dat rijdt door de wijk!)

ook op de kruising Oranjebaan/Camera Obscuralaan en dit kruispunt kan het NIET aan! Tevens wordt de bereikbaarheid voor nooddiensten, Ambulance, Brandweer en Politie zeer moeilijk en kan dit tot onacceptabele vertraging leiden. Ik verzoek u om een duidelijk, goed gefundeerd antwoord hoe deze komende problemen t.z.t. zullen worden opgelost, dat de bewoners en andere betrokkenen hierover tijdig worden geïnformeerd en dat er vooroverleg plaats vindt met alle partijen.

Antwoord

Uw zorgen over de bereikbaarheid van de wijk en de overlast die de werkzaamheden aan de tram kunnen veroorzaken voor de wijk en voor de doorstroming van het verkeer, verdienen zeker aandacht. Voorafgaand aan de uitvoeringsfase van dit project zal hier terdege over nagedacht moeten worden. Uw suggestie om bewoners hierover te consulteren, wordt meegenomen in een volgende fase van het project.

Inspreker 54 Reactie 109

Ik heb kennis genomen van uw voornemens t.a.v. Lijn 51 naar Amstelveen Westwijk. Terwijl ik het van harte toejuich dat er een plan wordt ontwikkeld om de tram betrouwbaarder en sneller te maken ben ik het oneens met het voornemen de halte Spinnerij te sluiten. Deze halte wordt door veel medewerkers van Canon Europa en Canon Nederland gebruikt. Sluiting van de halte leidt voor deze mensen tot langere reistijd en vooral looptijd naar ons kantoor. De route leidt bovendien langs de drukke en onplezierige Bovenkerkerweg. Dit maakt de tram tot een minder aantrekkelijk alternatief voor Canon medewerkers, dat kan leiden tot de keuze voor alternatief vervoer, in veel gevallen de auto. Dit geldt in ieder geval voor mijzelf, maar ik vind dit ook een slechte keuze vanuit mijn rol als milieumanager van Canon Europa. Door verschillende maatregelen stimuleren wij onze medewerkers te kiezen voor openbaar vervoer, de fiets, thuiswerken en flexibele werkuren om de belasting van de wegen in de Randstad (en de gemeente Amstelveen) te beperken. Het is bijzonder jammer als een besluit juist van de Stadsregio dit beleid zou ondermijnen. Het is ook in tegenspraak met het Duurzaamheidsakkoord dat wij in 2011 met de Gemeente Amstelveen hebben afgesloten. Ik wil de Stadsregio er toe oproepen om van sluiting van de halte Spinnerij af te zien en in plaats daarvan de tram in ieder geval tijdens de spits (7 – 10 en 15.30 – 18.30) op deze halte te laten stoppen ten behoeve van medewerkers van Canon en de andere bedrijven van het bedrijventerrein Legmeer. Graag hoor ik een persoonlijke reactie van uw kant.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. De halte alleen gebruiken tijdens de spits is niet voorgesteld. Omdat dit onduidelijkheid geeft voor de reiziger, zowel die in de tram als die op de halte. Dit speelt vooral als er wordt overgegaan van wel stoppen naar doorrijden. Ten tweede is het onveilig. Voetgangers en fietsers kunnen ervan uitgaan dat de tram stopt. Dan wordt het gevaarlijk als hij toch door blijkt te rijden

Inspreker 55 Reactie 110

Ik let bij de beoordeling van het projectvoorstel op handhaving en bevordering van de menselijke maat voor mensen die wonen of voor werk of bezoek moeten in de wijken waar de Amstelveen lijn door heen loopt. Uit dat gezichtspunt lijkt het van belang er met nadruk op te wijzen dat in de inspraaknota geen aandacht wordt geschonken aan het belang van de Amstelveenlijn voor de bewoners en bezoekers van deze wijken. Dit betekent dat loopafstanden minder groot moeten worden gekozen en minder haltes moeten worden opgeheven. Ook de belangen van bestaande winkelcentra's, ook kleine, tellen daarbij mee.

Antwoord

Zie voor de Nut en Noodzaak van het project Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 55 Reactie 111

Uit dezelfde optiek moet bezwaar gemaakt worden tegen het belang dat gehecht wordt aan reistijdverkorting en de luchtige manier waarmee in de inspraaknota over overstapnoodzaak wordt geschreven. Ervaring en onderzoek wijzen uit dat reizigers veel meer bezwaar hebben tegen overstapnoodzaak (met looptijden, aansluitproblemen en langere wachttijden) dan tegen enkele minuten langere reistijd.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 55 Reactie 112

Waarom moet lijn 5 eigenlijk worden opgeheven? Als ook lijn 2 niet meer door de Leidsestraat zou rijden is er misschien voldoende plaats voor handhaving van lijn 5.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 55 Reactie 113

Eventueel kan lijn 5 via het Olympiaplein worden geleid (een stukje spoor erbij was ook voor de lijnen 16 en 24 geen probleem en ging politiek geruisloos). Een voordeel van dit laatste zou zijn dat er een vlotte overstap naar of van trein en (omgeklapte) metro op de Parnassus weg kan worden gerealiseerd, nadeel dat de Prinses Irene buurt niet meer wordt bediend.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 55 Reactie 114

Niet duidelijk is het belang van de regiotram naar het Amstel station. Als die regiotram er toch komt waarom dan niet doorgetrokken naar het Waterlooplein?

Antwoord

De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Hiermee vervalt de hoogwaardige tramverbinding tussen Station Zuid en Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 55 Reactie 115

Als toch naar het Amstelstation: waarom dan niet zowel Westwijk als Binnenhof verbinden met beide bestemmingen?

Antwoord

Beide trams naar Westwijk en Binnenhof laten doorrijden is minder efficiënt. Daarvoor zijn op dit traject te weinig reizigers. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 55 Reactie 116

Een gemiddelde (sic!) loopafstand van 600 m. tot aan de halte is voor de relatief vele ouderen en gehandicapten in Buitenveldert en Amstelveen Noord (denk bijvoorbeeld aan Elisabeth Otter-Knol en Beth Shalom) veel te veel. In dit kader pleit ik er sterk voor halte A.J. Ernststraat te handhaven. Ook opheffing van de halte Van Baerlestraat/Paulus Potterstraat vlak voor van Gogh Museum en Stedelijk lijkt mij een slecht idee (kijk maar eens naar de rijen voor het Van Gogh).

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. In deze aangepaste voorkeursvariant vervallen ook de

voorgestelde maatregelen, zoals het opheffen van haltes, binnen de ring. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 55 Reactie 117

Een instaphoogte van 30 cm. is voor rolstoelen en rollators te veel (ter vergelijking: die instaphoogte van 51 en 5 in Buitenveldert en Amstelveen is nu).

Antwoord

De trams krijgen een lage instap. Wanneer zij langs haltes staan, is de instap gelijkvloers. De tram wordt dus goed toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Zie ook Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 55 Reactie 118

Hoofdaanbeveling: minder focus op reistijdverkorting, meer op overstapproblematiek en loopafstanden. Niet alleen kijken naar gemiddelden maar ook naar spreiding.

Antwoord

Er wordt gestreefd naar een combinatie van veel verschillende factoren: naast verkorten van de reistijd proberen we met de nieuwe Amstelveenlijn ook de spreiding in de reistijd te verminderen. Er worden maatregelen voorgesteld die de betrouwbaarheid van de lijn doen toenemen.

Inspreker 55 Reactie 151

Ik heb gisteren 27-5-12 een uitgebreide reactie ingestuurd met commentaar, vragen en suggesties. De kern daarvan is dat ik aandacht mis voor de bewoners en bezoekers van de wijken waar de lijn door heen loopt, veel ouderen en gehandicapten, o.m. bij keuze van de gemiddelde afstand tot haltes (met verwaarlozing van de spreiding daarin) en de overschatting van het belang dat reizigers hechten aan enkele minuten reistijdverkorting en onderschatting van de problemen die reizigers ervaren bij overstap noodzaak en de storingen en wachttijden daarbij. Hieraan wil ik graag de opmerking toevoegen dat, als de regiotram er komt, de lijnen naar het Leidseplein worden doorgetrokken naar het CS (wat ik zou bepleiten dit gebeurt via de Rozengracht) eventueel niet verder dan de Dam. Dit geeft Amstelveen een rechtstreekse verbinding met het Amsterdamse stadhart.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Een eindpunt op het Leidseplein is dus niet meer aan de orde. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 56 Reactie 119

Perron Spinnerij moet blijven bestaan. Er is voldoende activiteit op dit station.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt.

Inspreker 57 Reactie 120

Op 25 juni, heb ik de inloopavond betr. de Amstelveenlijn bezocht. Heel veel gehoord over de nieuwe verbindingen die er gaan komen. Waar ik niets over hoorde is hoe gaan we de overlast van het geluid en werkzaamheden bestrijden. Mijn flat, 4e etage (laagbouw Theems, afstand tot de Benelux.= 53 mtr) hoek Sportlaan/Beneluxbaan, nu al hebben wij veel last van tram en verkeer. Het geluid gaat omhoog zoals u weet. Als de plannen gerealiseerd worden dan gaat de halte verplaatst worden naar Zuid, dat wil zeggen dat we nog meer geluid te verwerken krijgen! Stoppen en optrekken, en op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond laat, jongelui die vervelend doen en toegesproken worden door de trambestuurder. Dit geluid, nu al zeer goed

hoorbaar, komt dan nog dichterbij. Graag zou ik willen weten: Wat gaat er gedaan worden om overlast van de tram te doen verdwijnen?

Antwoord

Het voorstel moet uiteraard voldoen aan de wettelijke eisen voor geluidsoverlast. Ook bij de keuze voor nieuwe voertuigen en rails wordt hier rekening mee gehouden (geluidsarm). In de volgende fase worden geluidsonderzoeken gedaan om te bepalen of de geluidhinder binnen de wettelijk grenzen blijft. Als dit niet zo blijkt te zijn, worden er geluidsbeperkende maatregelen genomen. Tijdens de ombouwwerkzaamheden zal er inderdaad sprake zijn van overlast. Vanuit het project is de insteek om deze zoveel mogelijk te beperken.

Inspreker 57 Reactie 121

Hoe lang gaan de werkzaamheden duren op de kruising Sportlaan/Beneluxbaan, Werkzaamheden zullen veel derving van woonplezier geven; wordt er iets voor de bewoners gedaan?

Antwoord

In het uitvoeringsplan staat dat het maken van ongelijkvloerse kruising circa 3 jaar gaat duren. Dit is echter een eerste inschatting. Er wordt onderzocht of dit slimmer en sneller kan.

Inspreker 57 Reactie 122

Hoe hoog komt het viaduct, ik lees -3 meter en +3 meter, hoe moet ik dit lezen?

Antwoord

De ongelijkvloerse kruisingen worden gerealiseerd door de Beneluxbaan met 3 meter te verhogen en de kruisende straten met 3 meter te verlagen. De Beneluxbaan komt dus op een viaduct te liggen. Zie ook Deel II.6 van het Eindverslag.

Inspreker 57 Reactie 123

Waarom is er niet voor gekozen de tram onder de kruising door te laten lopen?

Antwoord

Als de trambaan onder de kruising door zou lopen, zou het tramtraject en de tramhalte verdiept moeten worden aangelegd. Een tram heeft meer hoogte nodig onder een viaduct dan het overig verkeer. Een half verdiepte trambaan is technisch complexer en daardoor duurder. Half verdiepte tramhaltes kunnen daarnaast sociaal onveilig zijn.

Inspreker 58 Reactie 124

Wordt er rekening gehouden met schade aan gebouwen door de werkzaamheden (hijen) tegenover het appartementencomplex aan de Sportlaan?

Antwoord

Tijdens de uitvoering wordt uiteraard alles in het werk gesteld om geen schade te laten ontstaan aan de omgeving. Dit soort risico's worden in de volgende fase van het project (wanneer de uitvoering dichterbij komt) in kaart gebracht en onderzocht. Met concrete bouw- en planschade zal op de gebruikelijke manier rekening worden gehouden in de volgende fase.

Inspreker 59 Reactie 125

De geluidsoverlast bij de halte Sportlaan – Beneluxbaan is op dit moment al onacceptabel (waarschuwingssbel van tram en auto's op 15 banen), het is het enige stuk zonder geluidswal of andere geluidsbeperkende maatregel, waar vrachtwagens rijden en waar 70 km de maximaal toegestane snelheid is. Juist deze huizen (drive-inwoningen) staan direct aan de Beneluxbaan. Het dringende verzoek namens de bewoners is om nu al wat te doen aan de geluisoverlast en dit in ieder geval mee te nemen in de nieuwe plannen. Het gaat om de tram die in beide richtingen minstens een keer in de 3 minuten langskomt.

Antwoord

Het voorstel moet uiteraard voldoen aan de wettelijke eisen voor geluidsoverlast. Ook bij de keuze voor nieuwe voertuigen en rails wordt hier rekening mee gehouden (geluidsarm). In de volgende fase worden geluidsonderzoeken gedaan om te bepalen of de geluidhinder binnen de wettelijk grenzen blijft. Als dit niet zo blijkt te zijn, worden er geluidsbeperkende maatregelen genomen. Voor de huidige situatie adviseren wij u dit te melden bij de gemeente Amstelveen.

Inspreker 59 Reactie 126

Wat wordt gedaan tegen bouwoverlast (hijen, stof). Wordt er gehijd? Zo ja, wordt er van te voren gekeken naar mogelijke schade aan de woningen? Het verzoek is om bouwoverlast te beperken en de toestand van de woningen van te voren op te nemen.

Antwoord

Tijdens de uitvoering wordt uiteraard alles in het werk gesteld om geen schade te laten ontstaan aan de omgeving. Dit soort risico's wordt in de volgende fase van het project (wanneer de uitvoering dichterbij komt) in kaart gebracht en onderzocht. Met concrete bouw- en planschade zal op de gebruikelijke manier rekening worden gehouden in de volgende fase.

Inspreker 60 Reactie 127

Er wordt te weinig rekening gehouden met ouderen, mensen met een beperking, rolstoelgebruikers. Overstappen kost veel tijd en energie voor deze mensen. Je kunt geen overstap maken met 51 op tram of bus met een scootmobiel. Als er geen rechtstreekse verbinding is, is het niet meer mogelijk naar het centrum van Amsterdam te komen. Niveauverschillen kosten extra tijd waardoor aansluiting met ander vervoer gemist wordt. Wat wordt eraan gedaan? Het plan zorgt ervoor dat mensen met een beperking beknot worden in hun bewegingsvrijheid.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor de toegankelijkheid van de hoogwaardige tram voor ouderen en mensen met een beperking zie Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 61 Reactie 128

In Bovenkerk is geen enkele verbinding met de metro. Westwijk is veel te ver. De Sportlaan is 1 kwartier fietsen. Vanaf busstation in Amstelveen is het nog 10 minuten lopen naar het begin van lijn 5.

Antwoord

Bovenkerk ligt inderdaad niet zo dicht bij een metrohalte. Halte Sacharovlaan en Poortwachter liggen nog het meest dicht bij Bovenkerk. Verder kunnen reizigers gebruik maken van bussen. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 62 Reactie 129

Liften bij ongelijke kruisingen in de huidige situatie bij lijn 51 zijn nu al regelmatig defect en er wordt in geplast. Bovendien duurt reparatie vaak een paar dagen. Dat is onacceptabel. Aandachtspunt: er komen meer ongelijkvloerse kruisingen en dus meer liften en roltrappen. Bij defect moet er een telefoonnummer zijn naar een 24-uurs service die direct beschikbaar is. Er moet een garantie zijn dat reparatie direct plaatsvindt. Anders is overstappen onmogelijk.

Antwoord

Toegankelijkheid is voor het project een belangrijk uitgangspunt. De wijze waarop dit vorm krijgt, inclusief de bijbehorende service, zal in de volgende fase uitgewerkt worden. Zie ook Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 62 Reactie 130

Ten aanzien van het vervangend vervoer twee jaar lang: het zijn alleen bussen, geen trams. Er moet gezorgd worden voor chauffeurs die ter zake kundig zijn en Nederlands spreken. Ook moeten ze bekend zijn met de route en advies kunnen geven over overstappen. Want er sprake van een nieuw traject.

Antwoord

In de volgende fase zullen de eisen aan het vervangend vervoer worden opgesteld. Daarbij zal worden geprobeerd dit zo hoogwaardig mogelijk te krijgen, bijvoorbeeld door trams in te zetten. Uiteraard is het ook belangrijk dat de chauffeurs en bestuurders in staat zijn om de reizigers goed te informeren.

Inspreker 62 Reactie 131

Ziekenhuis Amstelveen heeft een regiofunctie. Hoe is de bereikbaarheid tijdens en na de verbouwing? Is er al overleg met de directie van het ziekenhuis geweest? Nu al komen veel mensen met het OV naar het ziekenhuis, o.a. ouderen. Bovendien is het parkeerterrein te klein. Het ziekenhuis moet ten alle tijden, ook 's avonds vanwege de avondapotheek, goed bereikbaar zijn met het OV.

Antwoord

Op de Amstelveenlijn is de halte Ouderkerkerlaan het dichtst in de buurt van Ziekenhuis Amstelland. Die halte blijft gewoon bestaan. Daarnaast is het ziekenhuis bereikbaar met meerdere bussen.

Inspreker 63 Reactie 132

Er moet een middenstuk komen voor fietsers, rolstoelgebruikers en kinderwagens.

Antwoord

Fietsen meenemen in de tram is een handige extra mogelijkheid voor reizigers. Maar het veroorzaakt ook minder ruimte voor reizigers, langere halteringstijden en gevaarlijke situaties bij calamiteiten (bij noodzaak tot snelle ontruiming van de tram). Na een zorgvuldige afweging van deze belangen is in dit voorstel besloten om geen fietsen op de tram toe te staan. Voor rolstoelgebruikers en kinderwagens komt er natuurlijk een voorziening in het nieuwe materieel. Wel worden bij elke halte fietsenstallingen gemaakt.

Inspreker 63 Reactie 133

Er zou een busstation komen bij omgeving Stadshart, wat gebeurt hiermee?

Antwoord

Zie Deel II.7 van het Eindverslag.

Inspreker 64 Reactie 134

Lijnen 5 en 51 Handhaven en de nieuwe sneltram Amstelveen centrum – Amsterdam Noord via de Noord/Zuidtunnel.

Antwoord

Zie Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 64 Reactie 135

Na 2 jaar evaluatie; welke aanpassingen moeten worden gedaan.

Antwoord

Uw voorstel om te evalueren lijkt zeer verstandig.

Inspreker 64 Reactie 136

Een onafhankelijk onderzoek, bijvoorbeeld TU Delft over het voorstel.

Antwoord

Om te bepalen of de baten van het voorstel opwegen tegen de kosten is een maatschappelijke kostenbatenanalyse uitgevoerd, volgens de regels van het Rijk. Deze analyse is gecontroleerd door een onafhankelijk bureau (Ecorys) en wordt momenteel ook nog door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gecontroleerd. Ook de kostenraming en het aspect verkeersveiligheid zijn door onafhankelijke bureaus gecontroleerd. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 64 Reactie 137

Reistijdwinst die in de folder vermeld staat is dermate miniem, dat het overstappen voor de reiziger een groter bezwaar is dan de langere reistijd.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing overstappen en de te vervallen haltes Deel II.3 en II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 64 Reactie 138

Tevens de vraag of de reistijdmetingen juist zijn. De kosten van 300 miljoen zijn veel te laag ingeschat. Denk bijv. aan de brug over de Amstel. Zijn deze meegenomen in de 300 miljoen (voor het langzame verkeer).

Antwoord

De weergegeven reistijden zijn gebaseerd op de huidige rijsnelheid, realistische loop- en wachttijden en realistische prognoses van de toekomstige snelheid. Er is een uitvoerige en gedegen kostenraming gemaakt. Een aparte brug voor langzaam verkeer (bij de Berlagebrug) maakt geen deel van het voorstel en is daarom ook niet meegenomen in de kostenraming. In de aangepaste voorkeursvariant vervalt overigens het tracé van station Zuid naar Amstel. In plaats hiervan is er een metroverbinding tussen station Zuid en station Amstel.

Inspreker 64 Reactie 187

Petitie uitgedeeld in Amstelveen en ondertekend.

Antwoord

Zie antwoorden bij inspreker 84

Inspreker 65 Reactie 139

Graag ontvang ik een kostenuitsplitsing van de 300 miljoen investeringen verdeeld over:

- aanpassing kruisingen,
- aanpassingen per halte (lager maken, transparanter maken liften),
- rails (tussen A'veen Centrum en Westwijk is nieuw type rails nodig i.v.m. stachtram,
- langzaam verkeer brug bij Berlagebrug e.d.

Antwoord

De ramingen worden niet openbaar gemaakt omdat dit project moet worden aanbesteed. Uiteraard is er in de ramingen wel rekening gehouden met het aanpassen van de haltes en kruispunten, tevens is er geld gereserveerd is voor de risico's, e.d.

Inspreker 65 Reactie 384

Hierbij teken ik bezwaar aan tegen de in de inspraak gebrachte variant voor de Amstelveenlijn waarbij de huidige sneltram verbinding 51 van Westwijk met Amsterdam Zuid. RAI, Amstelstation en Amsterdam Oost komt te vervallen.

Ik ben voorstander van het handhaven van een cross platform overstap van lijn 51 op de metroringlijn met daaraan toegevoegd de nieuwe Noord/Zuidlijn. Dat is dé manier om het hoogwaardige openbaar vervoer van de zuidlob van Amsterdam te handhaven, te verbeteren en voldoende toekomstvast te maken.

Dit in tegenstelling tot het nu gepresenteerde plan met het uitplaatsen van lijn 51 naar de zuidzijde van station Zuid. Deze uitplaatsing leidt, naast het verlies van een snelle rechtstreeks verbinding met RAI, het Amstelstation en Amsterdam Oost, tot extra loop- en overstaptijd op station Zuid. Gevolg is verlies van reizigers en grote overstapstromen door het station.

Het voorstel dat ter inspraak is voorgelegd wil het reistijdverlies compenseren door 300 miljoen te investeren in het opheffen en ombouw van haltes en aanleg van ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen. Dat levert dan 2 minuten minder reistijdverlies op, maar deze investering compenseert slechts een deel van het reistijdverlies als gevolg van uitplaatsen van de 51. Tevens wordt het vervallen van de snelle betrouwbare rechtstreekse verbinding met Amstel en Oost hiermee niet gecompenseerd.

Indien een deel van de 300 miljoen euro niet aan het opheffen en de ombouw van haltes en ongelijkvloerse kruisingen wordt besteed maar aan inpassing van lijn 50, 51 en de Noord/Zuidlijn op de bestaande metro-perrons van zuid, ontstaat voor de o.v. reiziger een verbetering in plaats van achteruitgang.

Dit kan door:

- het handhaven van de metroperrons aan de oostzijde van de perrontunnel van station Zuid tbv van lijn 50, 51 en nz lijn) in plaats van omklappen naar de westzijde.
- het aanpassen van de sporen lay-out van de metro ivm het feit dat nu vooruitlopend op definitieve besluitvorming daarover, mijns inziens ten onrechte wordt voorgesorteerd op het verdwijnen van lijn 51.
- het aanpassen van de transfercapaciteit van de bestaande metroperrons op station Zuid¹ (openwerken ruimte onder de metroperrons richting WTC en stationshal ivm extra stijpunten en ruimte voor poortjes).

Investeringskosten

In de stukken wordt geen inzicht geboden in de investeringskosten en de onderbouwing daarvan.

Hoofdstuk 8 planning, kosten en opbrengsten bevat op dat punt vreemd genoeg geen enkel cijfer.

Hoofdstuk 7 over de kruispunten noemt een getal van 35 miljoen euro per kruising voor qua omvang zeer verschillende kruisingen. Kosten voor tijdelijke maatregelen, 2 jaar bussen in plaats van trams, zijn volgens hoofdstuk 7 niet geraamd.

Ik verzoek u een volledig beeld te geven van de investeringskosten inclusief de bandbreedte/onzekerheids-marge die bij deze fase van een ontwerp hoort. Tevens is van belang of alle risico's zijn afgeprijsd middels een zogenaamde probabilistische raming. Gezien de ervaringen met de investeringsramingen voor de Noord/Zuidlijn acht ik dit laatste een must. Graag zou ik deze ramingen ontvangen.

Kosten-Batenanalyse

In Hst 8.2 wordt verwezen naar een rapport met een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Uit dit rapport blijkt dat als referentievariant voor 2020 lijn 5 tussen Amstelveen Centrum en Leidseplein wordt genomen aangevuld met busbediening naar Westwijk.

Een variant die geen recht doet aan het uitgangspunt dat bij dit soort studies een nulvariant cq. referentie-variant de variant dient te zijn die zich voordoet als er niets wijzigt; dwz als lijn 5 en 51 blijven bestaan.

In dit geval eventueel aangevuld met de Noord/Zuidlijn aangezien dat de lijn is die in 2017 wordt toegevoegd tussen Centraal en Zuid (0-plusvariant). Het nu gekozen uitgangspunt is m.i. onjuist en verdient aanpassing.

Het berekenen van de kosten-batenverhouding van andere varianten ten opzichte van deze variant bestaande uit een korte lijn 5 en enkele buslijnen, leidt tot een volledig fictieve verschillenanalyse en contante waarde berekening. Het uitgangspunt bij de referentievariant, voor zover dat uit de stukken valt op te maken, is dat bus 65 en 66 en lijn 199 al het vervoer ten zuiden van Amstelveen Centrum zullen verwerken. Dit is ondenkbaar en aan deze variant kan dan ook geen realiteitswaarde worden toegekend. Op dit punt dienen de berekeningen op reële leest te worden geschoeid.

Het is overigens storend dat de verschillen-analyse in de rapportage niet consequent wordt volgehouden en dat de uitkomsten in de samenvatting van het kosten-baten rapport (tabel1) en de tekst als absolute getallen worden gepresenteerd in plaats van als verschillen met een fictieve situatie.

Gegeven het bovenstaande wil ik u verzoeken de voorbereidingen voor de huidige ombouwvariant op te schorten. De variantenafweging dient mijns inziens opnieuw en nu volledig (met inachtneming van bovengenoemde opmerkingen) te worden uitgevoerd d.w.z met een variant met handhaving lijn 5 en 51.

¹ Deze maatregel verdient overigens in de door u voorgestelde variant met het oog op de afwikkeling van grote overstapstromen ook aanbeveling aangevuld met de verbreding van de hele stationstunnel. Dit aangezien de overstapstroom tussen de trams aan de zuidzijde van station Zuid en lijn 50 en de Noord/Zuidlijn in uw variant geheel door de stationstunnel lijken te lopen.

Antwoord

Zie Deel II.2 van het Eindverslag. Door een foutje in de lay out zijn de kosten in hoofdstuk 9 terecht gekomen i.p.v. hoofdstuk 8. De 35 mio voor de ongelijkvloerse kruisingen is een orde van grootte bedrag dat uiteraard in de uitwerking verschilt. Voor de beslissers zijn de raming en dergelijke wel beschikbaar maar u begrijpt dat wij niet onze raming vrij kunnen geven voor een project dat wij nog gaan aanbesteden. De kosten voor tijdelijke maatregelen worden wel inzichtelijk gemaakt. Lijn 51 in huidige vorm kan niet kan blijven bestaan, daarom kon dit ook niet als referentie-alternatief dienen. Het gekozen referentie-alternatief is de meest voor de hand liggende situatie indien er nu niets besloten wordt. De presentatie van de getallen is een gebruikelijke manier bij een MKBA.

Inspreker 66 Reactie 140

Wij wensen op Station Zuid overstap korter dan 100 meter + gelijkvloers.

Antwoord

Afhankelijk van op welk vervoermiddel wordt over gestapt zijn de loopafstanden op Station Zuid langer of korter. Op de bus kan binnen 100 meter gelijkvloers worden overgestapt, de reïnsporten liggen ook binnen 100 meter maar die liggen verhoogd en zijn bereikbaar met (rol)trap en lift. De metroperrons liggen op maximaal 150 van de tramhalte en zijn ook bereikbaar via een (rol)trap en lift.

Inspreker 67 Reactie 141

Ongelijkvloerse perrons aan beide zijden liften + roltrap omhoog/omlaag. Denk aan de mensen met een beperking en ouderen.

Antwoord

Het zou erg kostbaar worden om alle perrons aan beide zijden van liften + roltrap te voorzien. Uiteraard worden wel alle ongelijkvloerse perrons met een hellingbaan of met een lift minimaal aan één zijde bereikbaar zijn. Zie ook Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 67 Reactie 142

De totale kosten zijn 300 miljoen. Zijn de kosten voor ongelijkvloerse kruisingen hierin meegenomen?

Antwoord

Ja, de kosten voor de ongelijkvloerse kruisingen zijn meegenomen in de raming. Zie ook Deel II.6 van het Eindverslag.

Inspreker 67 Reactie 143

Luisterend naar de reacties; veel mensen willen haltes Gondel en Marne behouden. Is het een idee om de halte Gondel en Marne samen te voegen tot 1 halte? 2e suggestie; zou het een idee zijn om uitsluitend in de daluren daar te stoppen en in de spits deze over te slaan en door te rijden? Zou ook kunnen gelden voor andere haltes in de stad die opgeheven moeten worden? Dus in daluren haltes meenemen.

Antwoord

Bij de aanleg van een snelle tramverbinding wordt gestreefd naar minder haltes, op grotere afstand van elkaar. Daarbij blijft wel de eis dat ieder adres binnen 400 meter een OV haltes heeft, hetzij een bus- tram- of metrohalte. Bij het voorstel voor de inrichting van de lijnen is geprobeerd steeds de grootste stromen reizigers het snelst en meest makkelijk te vervoeren. We denken dat dit voorstel voor zo veel mogelijk mensen positief uitpakt, er rekening mee houdend dat de huidige situatie niet gehandhaafd kan blijven. Maar uiteraard zijn er ook mensen die er met dit voorstel op achteruit gaan. Zie Deel II.2 van het Eindverslag.

Alleen tijdens de spits bij haltes stoppen veroorzaakt veel onduidelijkheid voor reizigers. Het is reizigers bijna niet uit te leggen dat haltes voorbij worden gereden, zowel op straat als in de tram. Zeker rondom de momenten dat er over wordt gegaan van doorrijden naar stoppen en omgekeerd. Het gevolg is vaak agressie naar het personeel van de vervoerder. En als het haltes zijn die wel door andere trams worden aangedaan, is de kans groot dat de Amstelveenlijn alsnog achter deze trams moet wachten voor de halte. Daarmee wordt de snelheidswinst teniet gedaan. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 67 Reactie 189

Petitie uitgedeeld in Amstelveen en ondertekend.

Antwoord

Zie antwoorden bij inspreker 84.

Inspreker 68 Reactie 144

In hoeverre worden de liften vandalisme bestendig? Denk aan camera's en bewaking. Hoe ga je beveiligen?

Antwoord

De liften zullen transparant worden, zodat de sociale veiligheid toeneemt en vandalisme afneemt. Zie Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 69 Reactie 145

Mevrouw zou graag les willen geven aan de bestuurders, zodat ze beter kunnen inspelen op de moeilijkheden die gehandicapten ondervinden, bijv. met deuren open doen. Dus gemakkelijker maken om de deuren op te doen. Bij het CS is het vaak te veel moeite. De bestuurders moeten van voor naar achteren lopen bij de heen en weer tram, maar ze kijken niet om naar de tram. Ze kijken de andere kant uit of lopen om de tram heen. Het komt vriendelijker over als je door de tram loopt, je bent toch verantwoordelijk voor je tramstel. Ze maken geen contact (meer) met de passagiers. Mijn vraag is hoe bestuurders geïnstrueerd worden en of er aandacht wordt besteedt aan de invalide medemens bij instructie van nieuwe bestuurders. Door de tram lopen kost geen geld, maar passagiers krijgen dan wel aandacht.

Antwoord

De bestuurders worden geïnstrueerd door de vervoerder, niet door de Stadsregio Amsterdam. In de huidige situatie is het GVB verantwoordelijk voor de bestuurders. De Stadsregio kan u in contact brengen met het GVB.

Inspreker 69 Reactie 146

Ik wil graag overleg met GVB om de mogelijkheid te bespreken om les te gaan geven aan bestuurders. Vroeger hielden de bestuurders wel rekening met passagiers welke niet snel ter been zijn. Nu hebben zij daar geen aandacht voor. Bestuurders zitten te bellen, ze rijden door als ze geen groen hebben.

Antwoord

De bestuurders worden geïnstrueerd door de vervoerder, niet door de Stadsregio Amsterdam. In de huidige situatie is het GVB verantwoordelijk voor de bestuurders. De Stadsregio kan u in contact brengen met het GVB.

Inspreker 69 Reactie 147

Je moet je vingers gebruiken om de deurknoppen te bedienen. Deze werken niet (meer) met een stok of handschoen aan.

Antwoord

Uw opmerking wordt meegenomen bij de volgende fase wanneer de gedetailleerde eisen voor het materieel worden vastgelegd.

Inspreker 69 Reactie 148

Wat zijn de regels en richtlijnen op gebied van (halte)toegankelijkheid?

Antwoord

Zie Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 69 Reactie 149

Aandachtspunt: Vóór aanschaf van nieuw materieel dient deze getest te worden door gehandicapten.

Antwoord

Uw voorstel om nieuw materieel door gehandicapten te laten testen is waardevol en wordt meegenomen in de volgende fase van dit project.

Inspreker 70 Reactie 150

I am appealing for the possibility that Spinnerij sneltram station will be closed as I come every day by metro 51 from RAI Station to Spinnerij (working 5 days a week) I am already so delighted that metro stops nearby our office.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt.

Inspreker 71 Reactie 152

Hartelijk dank voor de uitstekende communicatie en inspraak. Ik vind het erg fijn dat er rationele keuzes gemaakt worden.

Antwoord

Dank u wel voor uw reactie.

Inspreker 71 Reactie 153

De mogelijke tram bij Gelderlandplein en de mogelijke verlenging Leidseplein naar CS lijken mij wenselijk.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metro-verbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Daarnaast wordt door de Stadsregio onderzocht of er een tramlijn kan worden aangelegd naar het Gelderlandplein, dit is geen onderdeel van het project Ombouw Amstelveenlijn.

Inspreker 72 Reactie 154

Ten koste van een minime tijdswinst worden veel reizigers van behoorlijk vervoer uitgesloten. Dit door het opheffen van bepaalde haltes. Slecht plan.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 73 Reactie 155

Er wordt veel geld gespendeerd om A'dam Noord bij de stad te betrekken via een metrolijn. Daar ben ik het mee eens. Nu is de tijd rijp en is het stedenbouwkundig mogelijk om de metro door te trekken naar Buitenveldert en A'veen. Dat kost 1 miljard euro en kan 100 jaar blijven liggen of langer. Nu besteden ze 300 miljoen aan een lijntje dat 30 jaar kan blijven liggen en dat is weggegooid geld. Waarom Noord wel een metro en Buitenveldert en A'veen niet? Terwijl de aanleg veel minder gecompliceerd is.

Antwoord

Het doortrekken van de metro naar Amstelveen was lang de ambitie van de Stadsregio en de gemeenten Amsterdam en Amstelveen. In 2010 is het project Amstelveenlijn gestart om deze doortrekking nader te onderzoeken. In 2011 bleek dat de benodigde financiële middelen niet beschikbaar zijn en dat het doortrekken van de metro moeilijk te integreren is in de ontwikkelingen rond de Zuidas. Mede daarom is besloten alternatieven te gaan onderzoeken.

Inspreker 74 Reactie 156

Hoe denkt men de lijn Amstelstation/A'veen (lijn 8?) hoogwaardig te maken bij de Berlagebrug. Komen er afspraken over openen en sluiten van de brug?

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant komt de hoogwaardige tram tussen station Zuid en Station Amstel (en dus over de Berlagebrug) niet meer voor. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 74 Reactie 157

Wanneer een eindpunt op Leidseplein komt en lijn 2 niet meer via de Hobbemastraat gaat, ontstaat er een zeer grote overstap op het Leidseplein van lijn 1 op lijn 5 richting Museumkwartier en Concertgebouw.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding tussen Amstelveen en Amsterdam CS gehandhaafd blijven. Een eindpunt op het Leidseplein is dus niet meer nodig. De lijnvoering van lijn 2 is als eerste een verantwoordelijkheid van de vervoerder.

Inspreker 74 Reactie 158

De tunnel in Uithoorn in de busbaan bij het busstation die net gebouwd is, is ongeschikt voor de tram. Maar waarom eerst weer een busbaan Legmeerpolder als het baanlichaam voor tram (ex. Haarlemmermeer-spoorlijn) reeds aanwezig is?

Antwoord

Op dit moment is het oude baanlichaam gereserveerd voor een nieuwe busbaan van Uithoorn naar Amstelveen. Het spoor voor de tram ligt er in het voorstel dus naast. Momenteel wordt inderdaad onderzocht of doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn zinvol is. In dat geval wordt de busbaan overbodig en ligt het voor de hand de Amstelveenlijn over het oude baanlichaam te laten rijden.

Inspreker 74 Reactie 159

Waarom de remise in de Legmeerpolder als ook de Havenstraat kan worden uitgebreid op het terrein van de museumtram. Deze kan samengaan, qua stalling, met A'veen-, stads- en museumtram. De werkplaats tram is reeds in de remise Havenstraat.

Antwoord

Het voorstel behelst een opstel terrein in de Legmeerpolder. Er vindt nog onderzoek plaats over de locatie van de werkplaats voor regulier en groot onderhoud van de nieuwe trams van de Amstelveenlijn. Daarbij worden ook de (on)mogelijkheden van gebruik maken van de remise Havenstraat en Diemen betrokken.

Inspreker 75 Reactie 160

Het OV in Buitenveldert is nu heel goed, je hoeft nooit over te stappen als je naar CS reist. Alles wat er gaat gebeuren maakt dan ook voor ons dat het vervoer slechter wordt. Ik wil in overweging geven dat alles goed is zoals het nu is. Ik begrijp heel goed dat er door de NZ-lijn zaken veranderen en dat overstappen onvermijdelijk is, maar ik wil pleiten voor maximaal 1 x overstappen.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn, met maximaal 1 overstap. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel of CS. Daarbij zal het belang van station Zuid toenemen. Door de groei van station Zuid gaat dat station voor mensen uit Amstelveen (deels) de rol van CS overnemen. Zie ook Deel II.2 en II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 75 Reactie 161

Graag aandacht voor het reizen naar de oostkant en westkant van Amsterdam. De bereikbaarheid in de gepresenteerde plannen is een aandachtspunt.

Antwoord

De Amstelveenlijn maakt onderdeel uit van het regionale OV netwerk. De visie op dit netwerk is verwoord in de Regionale OV-visie 2010–2030 van de Stadsregio Amsterdam. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 76 Reactie 162

In alle stukken wordt gezegd dat er een rechtstreekse verbinding naar CS niet meer zo belangrijk is omdat er vanaf Station Zuid veel rechtstreekse intercityverbindingen zijn naar het hele land, dus belang CS neemt af. Dat is ook zo. Maar daarnaast zie je het CS als bestemming steeds belangrijker worden door de toename van een aantal vervoersaantrekkelijke locaties rondom het station, bijvoorbeeld IJoevers, de bibliotheek, Eye, de muziekschool en een aantal hotels en andere voorzieningen. CS en omgeving als bestemming zullen dus steeds belangrijker worden.

Antwoord

U heeft gelijk dat het aantal voorzieningen rond CS toeneemt. Een goede verbinding met CS blijft om die reden belangrijk. Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 76 Reactie 163

Uitgangspunt is, je kunt het niet iedereen naar de zin maken. Maar door het opheffen van haltes, ga je de mensen langer laten lopen om uiteindelijk een kortere rijtijd te realiseren! Mensen worden ouder en dus is niet de rijtijd voor deze groep maar de reistijd belangrijk. Mensen worden steeds ouder en daarmee ook slechter ter been. Hier dient rekening mee gehouden te worden in de uitwerking van de plannen.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes op het traject Westwijk station Zuid zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 77 Reactie 164

Het rapport Amsterdam d.d. 10 september 2010 genaamd HOV Buitenveldert moet gelezen worden door de projectgroep.

Antwoord

Dit document is bekend en sluit in hoge mate aan bij het voorstel voor de hoogwaardige tramverbinding. Belangrijk verschil is dat het plan HOV Buitenveldert ervan uit gaat dat de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken tot de VU. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 77 Reactie 165

Ik sta volledig achter dit rapport waarbij de kern is dat in de bewoonde gebieden de trams gewoon rijden en buiten de bewoonde gebieden de trams sneller rijden; dat is een prima idee.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. De snelheid van de Amstelveenlijn in Buitenveldert en Amstelveen is inderdaad ook in de aangepaste variant hoger dan binnen de Ring A10.

Inspreker 78 Reactie 166

Buitenveldert is een wijk met veel bejaarden en mensen die slecht ter been zijn. Er moet OV zijn en er moet ook een tram zijn die als stoptram fungeert. Ik pleit juist voor meer haltes. Dit geldt zeer ook voor de AJ Ernststraat, want er zijn 6 bejaardencentra gesitueerd rond het Gelderlandplein.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen Deel II.3 van het Eindverslag. Daarnaast wordt door de Stadsregio onderzocht of er een tramlijn kan worden aangelegd naar het Gelderlandplein, dit is geen onderdeel van het project Ombouw Amstelveenlijn.

Inspreker 79 Reactie 169

I'm a regular user of Metro 51 and I work at Canon. I was recently informed of your intentions on closing Spinnerij metro stop and I was immediately concerned with this situation, considering the alternatives. As you know Poortwachter is the closer metro stop before Spinnerij and it's not far but when you reflect on the amount of time that one spends in the public transports (in my case one hour from door to door) plus the small walk until you actually get in the building, crossing a road with traffic without a crosswalk and most of the time under miserable weather conditions that doesn't make it appealing. For these reasons I kindly ask you to reconsider your decision on closing the Spinnerij metro stop.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 80 Reactie 170

Voorstel: geen eindpunt bij het Leidseplein, maar deze lijn doortrekken via Marnixstraat, Haarlemmerplein, Singel naar Centraal Station. Rails tussen Haarlemmerplein en bijna bij het Centraal Station liggen er al jaren ongebruikt.

Antwoord

Volgens de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding tussen Amstelveen en Amsterdam CS gehandhaafd blijven. Een eindpunt op het Leidseplein is dus niet meer nodig.

Inspreker 81 Reactie 171

Graag wil ik reageren op deze lijn. Waarom moet in hemelsnaam de halte A.J. Ernststraat vervallen? De oudere Amsterdamer die altijd op deze halte opstapt moet straks te ver lopen. Dit lijkt nergens op! Is deze lijn alleen voor Amstelveners? Graag uw reactie hierop.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Daarnaast wordt door de Stadsregio onderzocht of er een tramlijn kan worden aangelegd naar het Gelderlandplein, dit is geen onderdeel van het project Ombouw Amstelveenlijn.

Inspreker 82 Reactie 172

Ik wil hiermee protesteren tegen het sluiten van deze halte. Als ik me goed kan herinneren is het gebouwd voor het personeel van kantoren in deze regio, vooral ons kantoor. Tram zal sneller zijn op eind bestemming, maar als je daarna 350 meter of meer moet lopen, ben je even ver. Ik begrijp ook niet waarom Amstelveen Centrum gesloten wordt.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 83 Reactie 173

Bewoners van Westwijk met bestemming Centraal Station bespaart het nog maar 2.5 minuut reistijd. Als 80+er met beperkte actieradius maar met op de hele route bestemmingen heb ik groot bezwaar tegen de opheffing van haltes. 600 meter is al een hele tippel. Ooit was 400 meter loopafstand de limit. In een stedelijke agglomeratie is 'hemelsbreed' alleen een bruikbaar begrip voor vogels en engelen en die hebben geen openbaar vervoer nodig.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes op het traject Westwijk station Zuid zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 174

Petitie uitgedeeld in Amstelveen en ondertekend: Hierbij maak ik bezwaar tegen het inkorten van lijn 5 tot het Leidseplein en het opheffen van lijn 51 en het vervangen door een regiotram om de volgende redenen.

Antwoord

Dank voor uw reactie en betrokkenheid. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 175

Door het vervallen van 4 haltes neemt de reistijd toe in plaats van af. Veel burgers moeten nu verder lopen om bij een halte te komen.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 176

De gemeenteraad van Amstelveen heeft zich uitgesproken voor behoud van zoveel mogelijk haltes.

Antwoord

Dat klopt maar daarmee is niet gezegd dat er geen haltes kunnen verdwijnen. De Gemeenteraad van Amstelveen moet zich nog uitspreken over dit voorstel na afronding van de inspraak. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 177

Er is geen rekening gehouden met het psychologische effect dat Amstelveen geen directe verbinding met het centrum van Amsterdam krijgt. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de huizenprijzen. Reizigers willen niet overstappen.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. De reistijd naar Amstel is ten opzichte van de oorspronkelijke inspraakvariant is in dit voorstel verbeterd. De huidige situatie kan niet blijven bestaan. Zie ook Deel II.2 en II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 178

Voor ouderen en gehandicapten is overstappen een extra belasting. Het aantal ouderen neemt de komende 20 jaar sterk toe.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 179

Het is een ondemocratisch besluit omdat de gemeenteraad van Amstelveen zich heeft uitgesproken voor minimaal één directe verbinding met Amsterdam Centrum.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. De huidige situatie kan niet blijven bestaan. Zie ook Deel II.2 en II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 180

Bij navraag van deskundigen is gebleken dat lijn 51 wel gehandhaafd kan blijven en de capaciteit van de oostbuis voldoende is.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 181

Op het traject van de nieuwe tram Amsterdam Zuid naar Amstelstation hebben maar liefst 87 ongelukken plaatsgevonden volgens informatie van het projectbureau. Er is dus geen sprake van een betrouwbare verbinding met het Amstelstation.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. De hoogwaardige tramverbinding tussen station Zuid en station Amstel uit het oorspronkelijke voorstel vervalt hierdoor. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 182

De kosten van het project zijn kunstmatig laag gehouden. Denk bijvoorbeeld aan de nieuwe brug voor het langzame verkeer over de Amstel.

Antwoord

Er is een uitvoerige en gedegen kostenraming gemaakt. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. In de aangepaste voorkeursvariant komt de hoogwaardige tram tussen Station Zuid en Station Amstel (en dus over de Berlagebrug) niet meer voor. In het aangepaste voorstel gaat de hoogwaardige tram rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Op Station Zuid kan overgestapt worden op een nieuwe metroverbinding naar station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 183

Het projectbureau gaat alleen van hun model uit. Andere varianten worden niet onderzocht.

Antwoord

Het voorstel dat ter inspraak heeft gelegen is het resultaat van een uitvoerige studie naar verschillende varianten. Sinds begin 2011 is er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de Amstelveenlijn om te

bouwen. Hierbij is naar veel verschillende varianten gekeken. Daarover is diverse malen gerapporteerd, onder andere in de Tussenrapportage van mei 2011 en de Projectupdate van oktober 2011. Naast onze eigen varianten is daarbij ook een variant van de initiatiefgroep regiotram 51 meegenomen. Varianten, anders dan in het inspraakdocument genoemd, zijn bekeken en bleken niet te voldoen aan de aan ons opgelegde kaders. Wel nemen we van deze varianten onderdelen mee in ons voorstel. Na het sluiten van de inspraak is het beleidsvoornemen aangepast. Volgens de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 184

De tunnel bij Station Zuid kan gehandhaafd blijven omdat de komende jaren de behoefte aan kantoorruimte sterk verminderd. De gemeenteraad van Amstelveen heeft zich uitgesproken voor behoud van de tunnel.

Antwoord

Voor een toelichting waarom de Amstelveenboog niet gehandhaafd kan blijven, zie Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 84 Reactie 185

Om bovengenoemde redenen is hier sprake van onjuist informeren van de politiek en de burgers.

Antwoord

Het is spijtig als dit beeld is ontstaan, dit is noch onze opdracht noch onze intentie.

Inspreker 84 Reactie 186

De geraamde 300 miljoen aan kosten worden niet efficiënt gebruikt.

Antwoord

Zie Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 85 Reactie 188

Petitie uitgedeeld in Amstelveen en ondertekend. Zie nr. 174 t/m 186.

Antwoord

Zie antwoorden bij inspreker 84

Inspreker 86 Reactie 190

Petitie uitgedeeld in Amstelveen en ondertekend. Zie nr. 174 t/m 186.

Antwoord

Zie antwoorden bij inspreker 84.

Inspreker 87 Reactie 191

Petitie uitgedeeld in Amstelveen en ondertekend. Zie nr. 174 t/m 186.

Antwoord

Zie antwoorden bij inspreker 84

Inspreker 88 Reactie 192

Petitie uitgedeeld in Amstelveen en ondertekend. Zie nr. 174 t/m 186.

Antwoord

Zie antwoorden bij inspreker 84

Inspreker 89 Reactie 193

Petitie uitgedeeld in Amstelveen en ondertekend. Zie nr. 174 t/m 186.

Antwoord

Zie antwoorden bij inspreker 84

Inspreker 90 Reactie 194

In het voorstel met betrekking tot de haltes vervalt de halte Amstelveen Centrum, waar thans sneltram 51 stopt. Concreet betekent dit dat het Stadshart van Amstelveen vanuit Amstelveen-Zuid en aangrenzende gemeentes per saldo minder goed bereikbaar wordt door het vergroten van de loopafstand bij gebruik van de meest nabije vorige en volgende haltes, respectievelijk Ouderkerkerlaan en Oranjebaan. De afstand tussen de huidige halte Centrum en het Stadshart is voor winkelend publiek al zodanig groot dat in eerder overleg met gemeente, de eigenaar van het winkelcentrum en een vertegenwoordiging van de aldaar gevestigde ondernemers en de VAT, is gesproken over de noodzaak van een aantrekkelijke verbinding tussen Stadshart en halte. Bij het vervallen van de halte Centrum wordt de noodzaak van een aantrekkelijke looproute naar het Stadshart nog groter, maar is zij ook moeilijker te realiseren door de afstand tot de meest nabije halte en vraagt dit dus grotere investeringen. Uit consumentenonderzoek blijkt steeds weer dat de aantrekkingskracht van het Stadshart Amstelveen in hoge mate mede bepaald wordt door de goede bereikbaarheid. In het licht van rentabiliteit en duurzaamheid dient een goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer van het winkelcentrum dan ook hoog in het vaandel te staan bij alle stakeholders. Wij vragen u dan ook met klem bij uw afwegingen over de planvorming voor de Amstelveenlijn deze bereikbaarheid zwaar te laten meewegen.

In het voorstel met betrekking tot de haltes vervalt de halte Amstelveen Centrum, waar thans sneltram 51 stopt. Concreet betekent dit dat het Stadshart van Amstelveen vanuit Amstelveen-Zuid en aangrenzende gemeentes per saldo minder goed bereikbaar wordt door het vergroten van de loopafstand bij gebruik van de meest nabije vorige en volgende haltes, respectievelijk Ouderkerkerlaan en Oranjebaan.

De afstand tussen de huidige halte Centrum en het Stadshart is voor winkelend publiek al zodanig groot dat in eerder overleg met gemeente, de eigenaar van het winkelcentrum en een vertegenwoordiging van de aldaar gevestigde ondernemers en de VAD, is gesproken over de noodzaak van een aantrekkelijke verbinding tussen Stadshart en halte.

Bij het vervallen van de halte Centrum wordt de noodzaak van een aantrekkelijke looproute naar het Stadshart nog groter, maar is zij ook moeilijker te realiseren door de afstand tot de meest nabije halte en vraagt dit dus grotere investeringen.

Uit consumentenonderzoek blijkt steeds weer dat de aantrekkingskracht van het Stadshart Amstelveen in hoge mate mede bepaald wordt door de goede bereikbaarheid. In het licht van rentabiliteit en duurzaamheid dient een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer van het winkelcentrum dan ook hoog in het vaandel te staan bij alle stakeholders.

Wij vragen u dan ook met klem bij uw afwegingen over de planvorming voor de Amstelveenlijn deze bereikbaarheid zwaar te laten meewegen.

Antwoord

Het creëren van een aantrekkelijke looproute van het Stadshart naar het oosten, was gekoppeld aan het realiseren van een HOV-knooppunt ter hoogte van de Carmenlaan. Voor meer informatie over dit HOV-knooppunt wordt verwezen naar Deel II.7 van het Eindverslag.

Inspreker 91 Reactie 195

Wijkplatform bestuur Waardhuizen–Middenhoven pleit voor behoud van Station Gondel in Amstelveenlijn project. Voor de wijk Waardhuizen–Middenhoven geldt dat het nu voorliggende plan Amstelveenlijn een veel betere oplossing lijkt dan het voorgaande plan waarbij de Noord/Zuidlijn als Metro zou worden doorgetrokken naar Westwijk. In dit laatste geval zou lijn 51 de wijk niet meer aandoen en via de Beneluxbaan richting Westwijk (visa versa) tijden. Met het nu voorliggende plan blijft de directe railverbinding met Amsterdam gelukkig behouden.

Antwoord

Het voorstel houdt inderdaad in dat de route door de wijk Middenhoven blijft lopen. Het alternatief voor de halte Gondel is de halte Meent. Deze halte is voor een beperkt deel van de wijken Waardhuizen en Middenhoven verder weg dan Gondel. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 91 Reactie 196

Echter... het nieuwe plan omvat ook het laten vervallen van o.a. de stations Gondel en Marne. Twee stations, vlak naast elkaar gepositioneerd en tussen de stations Meent en Sportlaan. Dat een van deze stations, gezien de geringe afstand van elkaar, staat aangegeven als zijnde te moeten verdwijnen lijkt logisch, maar allebei is onlogisch en voor omwonenden moeilijk te accepteren. Bij een keuze tussen deze twee zou station Gondel de voorkeur moeten genieten om behouden te blijven en wel om de volgende redenen: het kantoorcomplex Gondel (Maarsen Bouw BV) is het enige gebouw in Amstelveen en misschien wel in de regio, met een eigen OV aansluiting. Het gebouw staat helaas al jarenlang nagenoeg leeg maar zou in een andere (publieke) functie qua bereikbaarheid uniek kunnen zijn. Ook de voorgenomen bebouwing van de naastgelegen Middenwaard is cruciaal bij de afweging van de aansluiting op het OV netwerk van een mogelijke nieuwe woonwijk in Amstelveen. Het mag worden aangenomen dat onze lokale bestuurders hun plannen goed coördineren en duidelijk afstemmen met hun collegae regiobestuurders.

Antwoord

De halte alleen gebruiken tijdens de spits is niet voorgesteld. Omdat dit onduidelijkheid geeft voor de reiziger, zowel die in de tram als die op de halte. Dit speelt vooral als er wordt overgegaan van wel stoppen naar doorrijden. Ten tweede is het onveilig. Voetgangers en fietsers kunnen ervan uitgaan dat de tram stopt. Dan wordt het gevaarlijk als hij toch door blijft te rijden. Bij het maken van de afweging is niet alleen gebruik gemaakt van de tellingen maar is gekeken naar de functies in de directe omgeving van de haltes en de toekomstige ontwikkelingen. De nieuwbouw in de Middenwaard valt voor een groot binnen het invloedsgebied van de haltes Meent en Sportlaan. Zie voor de onderbouwing van het opheffen van haltes ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 92 Reactie 197

Ik heb het inspraakdocument Ombouw Amstelveenlijn gelezen en vraag mij af wat voor voordelen dit heeft voor mij als bewoner van Buitenveldert. Ik woon aan het begin v/d A.J. Ernststraat (bij het Novotel en bij het Amstelpark) nu moet ik ca. 7 minuten lopen naar station RAI en kan dan metro 51 nemen naar de stad. (bijvoorbeeld halte Waterlooplein of CS) ik ben dan daar met de metro binnen 10 minuten. Totale reistijd zonder wachten is dus ca. 17 minuten. Als ik de plannen zo zie moet ik straks eerst naar Station Zuid (= lopen 15 minuten of tram vanaf RAI) daar met de nieuwe verbinding naar het Leidseplein en dan kan ik daar overstappen op een tram richting CS. Dit wordt volgens mij een reistijd van wel 3 kwartier en 3x overstappen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Niet echt voordelig voor mij. Ik zou graag zien dat er meer rekening wordt gehouden met de inwoners van Buitenveldert die niet vlakbij station Zuid wonen maar bij station RAI. Dus svp de rechtstreekse verbinding RAI–A'dam CS instant houden en/of tram bij Gelderlandplein is ook prima idee. Dit zijn goede plannen voor inwoners uit Amstelveen maar niet voor inwoners van Buitenveldert.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Er zal dus een overstap nodig zijn op station Zuid om naar Station Amstel of verder te reizen. Maar de reistijd naar Amstel is ten opzichte van de oorspronkelijke inspraakvariant is in dit voorstel verbeterd. De huidige situatie kan niet blijven bestaan. Zie ook paragraaf 2 in Deel I van de Nota van Beantwoording.

Inspreker 93 Reactie 198

Hoewel ik en mijn man zeer tevreden zijn over de plannen die er nu liggen heb ik toch enkele puntjes die aandacht behoeven. De gemoederen liepen in Buitenveldert hoog op. Één van de oorzaken was volgens mij de aanpak van de avond. Er ontstond nogal wat irritatie omdat gestelde vragen over het algemeen niet werden beantwoord. Voor een antwoord werd doorverwezen naar een deskundige. Op een inspraakavond, wil je zowel de vragen van anderen als de antwoorden daarop kunnen aanhoren. Je kunt de verkregen informatie dan verwerken om er zelf weer op te kunnen reageren. Dat is volgens mij inspraak. Ook voor diegenen die niet op de avond zelf willen reageren moet er de mogelijkheid zijn om alle op die avond verkregen antwoorden op zich in te laten werken, zodat zij deze kunnen gebruiken bij het samenstellen van een visie of zienswijze. Het was onaangenaam om zoveel agressie en boosheid te moeten aanhoren. De vragenstellers raakten gefrustreerd en zowel de vragers als de toehoorders ergerden zich aan het omzeilen van de antwoorden. De avond werd daardoor ervaren als een teleurstelling! Misschien kan de formule bij volgende nog te komen inspraakavonden worden aangepast??

Antwoord

Wij delen uw mening dat het vragen beantwoorden op 2 juli niet goed verliep. Op 25 juni hadden wij van mensen klachten gekregen dat ze vonden dat het plenaire deel van de vragen te lang duurde en dat mensen niet zaten te wachten op die hele inhoudelijke vragen en antwoorden. De gekozen aanpak op 2 juli ging wat dat betreft juist weer te weinig in op de plenaire vragen. Op 3 en 4 juli hebben we daar een betere middenweg in gevonden.

Inspreker 93 Reactie 199

De afstand tussen halte Van Boshuizenstraat en de VU is zowel op Google maps als op de kaart gemeten 1100 meter en absoluut niet minder zoals door het projectteam wordt voorgesteld. Naar onze mening is deze afstand veel te groot.

Antwoord

De afstand tussen de Van Boshuizenstraat en de Boelelaan is inderdaad ongeveer 1100 m. Toch blijft het aantal adressen beperkt, dat door het opheffen van de A.J. Ernststraat verder dan 600 m van een halte van de Amstelveenlijn komt te liggen. In dit gebied ligt namelijk met name het Gijsbrecht van Aemstelpark. Er wordt nog onderzocht of Halte A.J. Ernststraat halte met halte VU/Boelelaan dan wel de van Boshuizenstraat wordt samengevoegd.

Inspreker 93 Reactie 200

Er ging een stem op om de halte Marne te behouden omdat daar volgens zeggen een artsen-/fysiotherapie gaat komen. Zo'n praktijk is meestal niet bedoeld voor gezonde mensen die best een stuk langer zouden kunnen lopen naar de volgende halte. Het lijkt mij daarom ook zinvol om hier wel een halte te hebben.

Antwoord

Het zorgcentrum heeft vooral een wijkgebonden functie. Dit betekent dat mensen uit de directe omgeving hiervan gebruik maken en gebruik maken van OV in de wijk. De Amstelveenlijn is gericht op wijkoverstijgend vervoer. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 93 Reactie 201

Het Concertgebouw en alle nabijgelegen musea moeten ook direct bereikbaar zijn. Het Concertgebouw maakt zelfs reclame met gratis openbaar vervoer, dat bij de toegangkaart is inbegrepen. In Amstelveen wonen veel ouderen en hun aantal gaat in de toekomst alleen maar groeien. Met name voor personen die slecht ter been zijn, is het ondoenlijk om te moeten overstappen om naar een museum of naar het Concertgebouw te gaan, uitgaan moet immers wel een pleziertje blijven en geen gestress met een moeilijke gang naar overstapplaatsen. Met name op zondagochtenden worden er ochtendconcerten gehouden, die veelvuldig bezocht worden door ouderen omdat de concerten betaalbaar zijn en omdat zij overdag kunnen reizen. Lijn 5 zit op deze ochtenden dan ook altijd stampvol.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding tussen Amstelveen en Amsterdam CS gehandhaafd blijven. Hiermee blijft er dus een directe verbinding (zonder overstap) tussen Amstelveen en het Museumplein.

Inspreker 93 Reactie 202

Veel mensen hebben gelijk als zij zeggen liever geen tijdswinst te hebben van 2,5 minuut. Met veel overstappen is er voor hen geen sprake van tijdswinst, integendeel... (bijvoorbeeld om het Centraal Station in Amsterdam te bereiken). Je bent later op plaats van bestemming en de kans dat je bijvoorbeeld te laat arriveert of een aansluiting mist vanwege oponthoud wordt groter bij overstappen. Weg is de tijdswinst! De snelheid van een paar minuten komt vooral de jongeren ten goede, zij kunnen zich sneller uit de voeten maken. Het is de groep ouderen die in de komende jaren het hardste groeit.

Antwoord

De huidige situatie kan niet blijven bestaan. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag. Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Er zal dus een overstap nodig zijn op station Zuid om naar Station Amstel of verder te reizen. Maar de reistijd naar Amstel is ten opzichte van de oorspronkelijke inspraakvariant is in dit voorstel verbeterd. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 93 Reactie 203

Wordt er op haltes ook gedacht aan het aanbrengen van een lift??

Antwoord

Toegankelijkheid is voor het project een belangrijk uitgangspunt. Zie Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 93 Reactie 250

Bij het nogmaals doornemen van het boekje 'Inspraakdocument ombouw Amstelveenlijn' is mij nu pas echt opgevallen dat het hierna volgende item van groot belang is bij de besluitvorming. Alle getoonde foto's van haltes zoals bijvoorbeeld de foto op de omslag, de foto op bladzijde 10 en de foto's op bladzijde 12, 14 en 15 stralen rust uit en ogen heel normaal. Het valt daarom niet onmiddellijk op dat de foto op bladzijde 18 de kleur weergeeft zoals het in Amstelveen en Buitenveldert gaat worden. Ineens staat daar een foto met daaronder in kleine letterjes dat de wachthokjes in Amstelveen en Buitenveldert knalrood gaan worden. Als we daar nog jaren mee moeten doen dan lijkt mij dat wel erg heftig!! Het kan nu dan wel moderner gevonden worden, maar door de jaren heen is steeds weer bewezen dat alles wat nu modern is, over een paar jaar hopeloos achterhaald is en dan zitten we met de ellende. De kleur rood is zo overheersend, afleidend en ontsierend dat het volgens mij irritant wordt als je daar jaren lang over de hele Beneluxbaan tegenaan moet kijken. Rood is niet voor niets een signaalkleur en het is bepaald niet een kleur die bij Amstelveen past! Het mag dan wel een bij Amsterdam passende kleur zijn maar Amstelveen heeft hier volgens mij toch ook wat over te zeggen?? Amstelveen heeft toch zijn eigen rustige straatbeeld en betaalt toch ook mee?? In een neutrale kleur weten de passagiers heus ook de wachthokjes wel te vinden. Een signaalkleur is hiervoor niet nodig en het straatbeeld wordt er ook een stuk rustiger van. Kan de kleur niet wat gedempter of neutraler?? (zie bovengenoemde foto's) Als het Projectteam Amstelveenlijn hier zelf niet uitkomt dan is het misschien nuttig om hierover een enquête te houden, zodat we niet voor de komende jaren vastzitten aan het onrustige 'amsterdamse' knalrood in het straatbeeld. Ik hoop van harte dat u dit advies wilt meenemen in de besluitvorming.

Antwoord

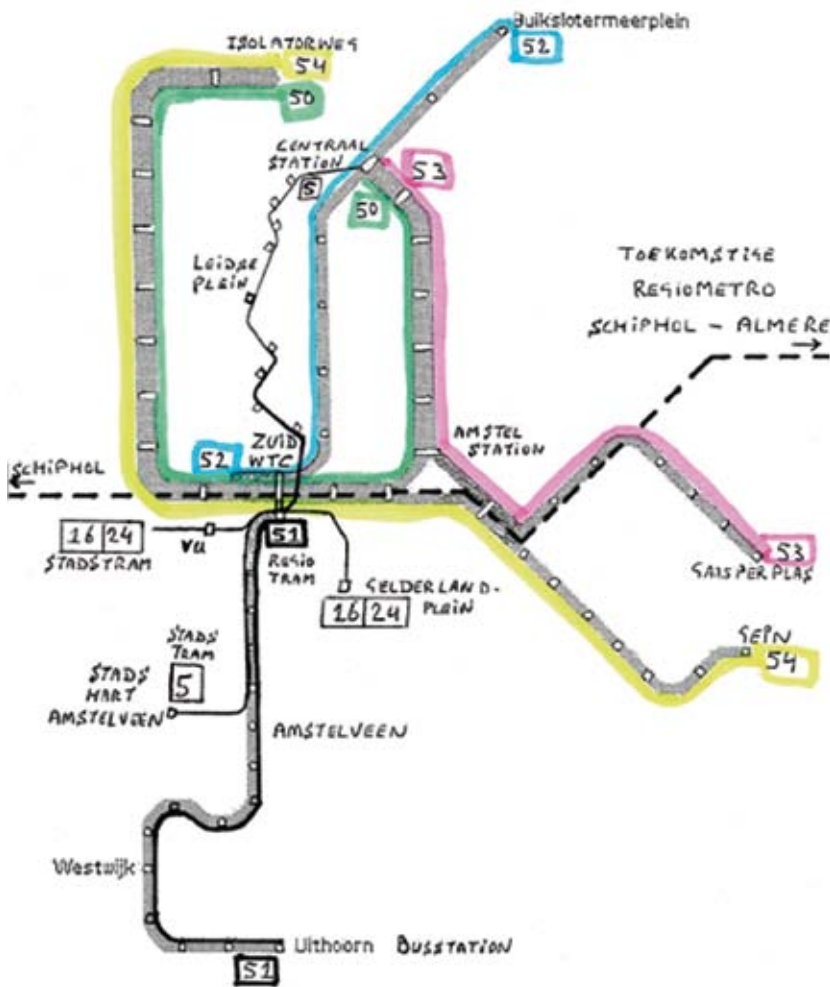
Het voorstel is om de stijl van R-net toe te passen en dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. De kleurstelling van materieel en infrastructuur wordt hierbij meegenomen. De rode accenten kunnen hierbij zwaarder of minder zwaar worden gebruikt.

Inspreker 94 Reactie 204

Metro 50 omlegging en aanpassing metro 54, zonder kosten.

Stadstram 5 via Zuid-WTC. Stadstram 16 en 24 van VU via Zuid-WTC naar Gelderlandplein.

En toekomstige REGIOmetro Almere – Schiphol – Hoofddorp.



Geachte leden van Stuurgroep Amstelveenlijn, regiobesturen, politieke partijen en belangstellenden.

Ik wil u graag informeren over mijn suggesties om de REGIOtram 51 zodanig aan te leggen dat er zowel besparing is op de reistijd als op de kosten die met de aanleg gemoeid zijn. Concreet gaat mijn inspraak over:

- **Tijdsbesparing** door Zuid/WTC het overstap-eind-station te maken voor de REGIOtram 51 in plaats van het Amstelstation
- **Kostenbesparing** door de REGIOtram 51 met een tram regime. Daardoor zijn er geen extra ombouwkosten en lagere onderhoudskosten.

Ik ga achtereenvolgens in op:

- REGIOtram 51: tijdsbesparing
 - Incl. behouden van stadstram lijn 5.
 - Voorbeeldreizigers naar Amsterdam West, Oost, Noord zijn in mijn plan of korter onderweg of hoeven minder over te stappen of beiden.
- Samenvoegen van haltes.
- Kostenbesparingen door behoud cq. inzet van huidige SNELtrams/metro's

Ik volg de indeling van het rapport.

Openbaar vervoer moet aantrekkelijker én efficiënter

Technisch gezien is de geboden oplossing door het regiobestuur mooi: twee gelijke tramlijnen, ieder bijna even lang, waardoor het makkelijker is om diensten, roosters, tramstellen en tramlijnen en tijden op elkaar af te stemmen.

Voor de forensen gezien, en overige reizigers, gelden er andere en belangrijkere reisvoorwaarden: **De reistijd en het aantal keren overstappen**. Ik stel daarom de volgende aanpassingen voor:

- 1 **Eén REGIOtramlijn 51 vanaf Uithoorn via Westwijk tot aan het Zuid/WTC.** Niet naar het Amstelstation: Geen herhaling van de Haarlemtram jaren '50.
 - A De overstaptijd op het Amstelstation van tram naar metro of trein is minimaal 5 minuten. Dat is kostbaar tijdverlies voor elke forens.
 - B De extra rijtijd van 7,5 minuten door de REGIOtramlijn van Zuid/WTC door de stad naar het Amstelstation kan door één overstap op WTC significant verkort worden, door over te stappen op de omgelegde metro 50. Ter vergelijking heeft het toekomstig Zuid/WTC (zie 3.7 van het rapport), 2 minuten overstaptijd.
- 2 **Huidige stadstramlijn 5 behouden.** Er zijn twee opties:
 - A Of de huidige stadstramlijn 5 vanaf Centraal station Amsterdam via Leidseplein en WTC naar Stadshart Amstelveen zoals het nu ook rijdt.
 - B Of de huidige stadstramlijn 5 vanaf Centraal station Amsterdam via Leidseplein en WTC naar VU en nabij door op de oude spoordijk. Waar nu de museumtramlijn 30 rijdt van Station Haarlemmermeer naar Bovenkerk. Hier kan o.a. nabij het Broersepark een halte Centrum komen.
- 3 **De metro 50 in Amsterdam moet worden omgelegd naar een ringlijn.**

Zie het schema voor metro aanpassingen.

 - A Deze metro 50 vervangt de ontbrekende schakel van de huidige metro 51.
 - B Aan de omlegging zijn geen extra kosten voor Amsterdam verbonden, de huidige metro 51 boog kan hiervoor worden gebruikt.
 - C Overige metro lijnen kunnen makkelijk worden aangepast.
 - D De toekomstige REGIOmetrolijn van Almere.
http://www.movares.nl/wp-content/uploads/2011/09/RegioMetroAmsterdamAlmere_Rapportage_20110923_def_lowres.df
 Deze moet als eindpunt Schiphol-centrum of Hoofddorp krijgen. Dat zal voor de meeste forensen uit Almere ook de eind bestemming zijn.
 - E Op deze manier komt er voor de forens uit Amstelveen en omgeving een betere en snelle overstap op WTC naar alle richtingen: noord-oost-zuid-west in Amsterdam.

- 4 **REGIO-net bus 300**, terug verplaatsen naar halte Oranjebaan.
- 5 **GEEN 2 minuten kortere reistijd nastreven op de Amstelveenlijn.**
GEEN 2 lange en dure jaren bouw perikelen voor 2 minuten rijtijd winst!
 Kostenbesparing:
- 1 Een REGIO tram is een tram, er is dus geen dure metroregime nodig.
 - 2 Geen extra hoge kosten voor het slopen en verplaatsen en verbouwen van haltes gemoeid.
 - 3 Geen viaducten bouwen. Deze leiden tot gevoelens van onveiligheid voor de passagiers. Ondanks de toegezegde ruimtelijk ontwerp/schoonmaak e.d..
 - 4 Geen twee lange jaren geen goed alternatief vervoer. De vele keren overstappen op tijdelijke bus en tram, en ergenissen op tijdelijke aansluitingen die mis lopen. Veel langere reistijden en veel overstappen.
 - 5 Groot aantal haltes behouden is belangrijker; dichte en vergrijzende bevolking.
 - 6 Ik stel voor om in de toekomst vast te laten leggen door het Regiobestuur Amsterdam; **dat voor metro 52 (Noord/Zuidlijn) naar Amstelveen als een ondergrondse metro 52 onder de Beneluxbaan/Buitenverdertselaan wordt aangelegd**, waardoor er voor de REGIOtram 51 een perfecte overstap op de snelle metro 52 mogelijk wordt gemaakt.

Concluderend: Als er niet gestreefd wordt naar slechts 2 minuten kortere reistijd op de Amstelveenlijn tussen Uithoorn via Westwijk en Zuid/WTC zijn de voordelen:

- Lagere kosten van verbouwingen, aanleg en onderhoud.
- Behoud van haltes, gezien de vergrijzing en dichte bevolking beter.
- Korte reistijd over het héle traject van Uithoorn via Amstelveen naar Amsterdam door de REGIOtram 51 tot Zuid/WTC.
- Snelle overstap op het metronet eindhalte Zuid/WTC.
- Geen lange en onnodige extra rijtijd REGIOtram 51 met door trekken naar het Amstelstation.

Met kortere reistijden is immers minder materieel en personeel nodig

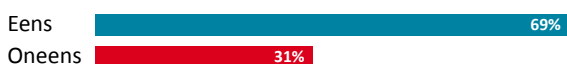
Met reizen houd je rekening met de reistijd die nodig is. 2 minuten in theorie sneller zijn, is in de praktijk verwaarloosbaar. Vooral met overstappen, bv vertragen in andere OV vervoer object. En dit scheelt hoogstens 1 tramstel, op alleen de REGIOtram 51, geen stadstram 5.

Mijn suggesties voor de diverse haltes van de REGIOtram 51:

- 1 **Gondel en Marne:**
Deze twee haltes kunnen gecombineerd worden. Vanaf halte Meent richting Gondel blijft de tram hoog rijden op palen; GEEN DIJK, ruimtelijk vrij gezicht blijft hierdoor, tot over de Sportlaan heen. Bovenop het viaduct over de Beneluxbaan komt 1 nieuwe halte, met toegang naar de oude haltes Gondel en Marne. Zo bespaar je 1 halte. De kruising met de Sportlaan wordt daardoor vrij van REGIOtram 51 verkeer. Hierna zakt de trambaan op palen weer naar maaiveld.
- 2 **Ouderkerkerlaan:**
Halte Ouderkerkerlaan kan vervallen. Dit kan door de R-net bus 300 weer op de oude route terug te zetten. De huidige omgelegde 300 route trekt minder passagiers dan voorspeld, en kost de forens reiziger elke keer extra geld, door de extra rijtijd.
- 3 **Centrum:**
Halte Centrum kan behouden worden, deze halte wordt straks door meer passagiers uit Uithoorn en WTC gebruikt. Hierdoor is er ook geen onnodige extra overstap nodig voor REGIOTram 51 passagiers op bv stadstram 5 naar het Stadshart Amstelveen
- 4 **Oranjebaan:**
Doordat R-net bus 300 weer op halte Oranjebaan stopt, geeft ook de stadstramlijn 5 weer de overstap op R-net bus 300 vanuit Amstelveen-noord.
- 5 Ten overvloede wijs ik er op dat 69% van degenen die de enquête ingevuld hebben op (www.dichtbij.nl/), van mening zijn dat er geen haltes moeten verdwijnen. Mijn plan voorziet in het behoud van de meeste haltes.

Belachelijk dat haltes lijn 51 vervallen.*Stelling, 07 juni 2012*

De Amstelveense haltes van lijn 51 Spinnerij, Gondel, Marne en Amstelveen Centrum vervallen. In Buitenveldert vervalt de halte A.J. Ernststraat. Vind je het niks dat de haltes verdwijnen: stel eens. Maakt het je niet uit, of snap je de beslissing: stem dan oneens.

Resultaat*In totaal hebben 250 bezoekers zijn/haar stem uitgebracht.***Trams komen aan eind van Levensduur**

De Amstelveenlijn is geopend in 1990. Railmaterieel gaat gemiddeld dertig jaar mee.

- 1 Dat betekent dat de stadstrams van lijn 5 kunnen worden vervangen door nieuwe stadstrams (Combino) zoals in de stad Amsterdam zelf ook gebeurt.

Voordelen behoud van de stadstram op de vernieuwde trambaan;

- a Behouden Combino stadstram 5 vanaf stadshart Amstelveen met een directe verbinding naar Amsterdam via WTC en Leidseplein naar het Centraalstation. Geen overstap nodig, vele winkel en uitgaan gebieden langs de trambaan voor de dagjes reizigers.
Ook vele overstappunten in Amstelveen, bv. R-net bus 300, en Amsterdam Zuid/WTC.
- b Geen 'moeilijk' eindpunt lijn 5 nabij het Leidseplein in Amsterdam nodig.
- c Een perfecte Zuid/WTC overstap op de overige metro lijnen. Bv. op de omgelegde metro 50 die de ontbrekende metro 51 route gaat rijden. Als ook op de treinen en de toekomstig Almere REGIOMETRO het land in.
- d Stadstram 16 en 24 doortrekken vanaf de VU naar Zuid/WTC. Stoppen ook op de halte stadstram 5, lijn 16 en 24 rijden door naar het Gelderlandplein, overstap naar een winkelgebied.

Aanvullende ideeën voor meerdere stadstramlijnen naar Amstelveen;

- e Eventueel een stadstramlijn over de oude spoordijk ipv de museumtramlijn 30 naar Bovenkerk/Amstelveen-zuid/west.
- f Eventueel een (extra) stadstramlijn bv lijn 16, ipv de Museumtramlijn 30 naar Bovenkerk erbij. Heeft Amstelveen west ook een goede OV verbinding.

- 2 Sneltramstellen 51 worden omgebouwd, voorstel A.

Voorstel A – ombouw huidige trams 51:

De huidige tramstellen 51 worden semi vast omgebouwd naar hoogwaardige tram.

- 1 De (Metro) uitklapplanken worden overbodig, gaan van de tramstellen af.
- 2 Binnen- en eventueel buiten-, zijde tram word omgebouwd naar hoogwaardig.
- 3 De zijstroomafnemers blijven maar worden normaliter niet meer gebruikt.

Zo kan er tegen lagere kosten een omgebouwde én veelzijdige hoogwaardige REGIOTRAM 51 komen.

De voordelen:

- 1 Omgebouwd en hoogwaardig betekent dat hij sneller, veiliger, betrouwbaarder en comfortabeler en óók efficiënter is in het bestaande onderhoud.
- 2 Deze ombouw is een forse besparing ipv de uitgave voor nieuwe tramstellen (ook niet eens voor 2 tramlijnen.)
- 3 De ombouw kan in eigenbeheer worden gedaan (werkgelegenheid !) en hoeft niet 'snel' te gebeuren. Immers de huidige sneltram 51 kan voorlopig gewoon blijven rijden.

- 4 Flexibel gebruik en ombouwen van metro/sneltram naar REGIOtram. De huidige sneltram 51 is tot het 'einde' toe van de ombouw/verlenging spoor overal in te zetten.
- 5 Bovendien is er geen nieuwe of (grote) aparte remise/opstelplaats nodig in de polder, of er kan worden volstaan met een kleinere opstelplaats in Uithoorn busstation.
- 6 De omgebouwde hoogwaardige REGIOtrams kunnen met de behouden zijstroomafnemer via een apart (dienst) spoor op het metronet komen.
- 7 Op het metronet na dienst tijd naar opstelplaatsen en/of remise voor onderhoud, wat veel efficiënter en kosten besparend is.
- 8 Met de 'teveel' aan omgebouwde REGIO trams 51 kan makkelijker een verlenging naar Uithoorn worden overwogen.
De 'oude' WTC route naar CS benodigde tramstellen zijn 'over' en prima voor de verlenging naar Uithoorn.
- 9 De omgebouwde trams 51 gaan zeker weer 20–30 jaar mee. Zie zo ook de metro's 53 en 54, welke regelmatig zijn opgeknapt.
- 10 Geen nieuwe andersoortige tramstellen welke zorgen voor ander onderhoud, opleiding onderhoudspersoneel, geen extra personeel nodig, en geen veel nieuwe onderdelen voorraad nodig, geen aanloop problemen te verwachten.
- 11 De laatste aangeschafte 'nieuwste' metro stellen (lijn 50) blijven immers ook rijden, welke dezelfde onderdelen heeft als de huidige sneltram 51.
- 12 1.4: De sneltrams met hun hoge vloer zorgen bovendien voor relatief ernstige gevolgen bij ongelukken. Tijdens de ombouw kan dit probleem worden verholpen door extra schermen rondom de tram.
- 3 Nieuwe REGIOtrams aankopen, **voorstel B**.

Voorstel B:

- 1 Er komen nieuwe trams alleen voor de REGIOtramlijn 51.
- 2 Deze moeten robuuster worden gebouwd vanwege het REGIO rijden door bv erg slecht weer zoals (stuif) sneeuw en strenge vorst in het open landschap.
- 3 En met een zijstroom afnemer optie ingebouwd voor onderhoud ritten via een dienstspoor nabij WTC naar bv Diemen remise over het metronet.
- 4 De REGIOtram wordt volgens de huidige hoogte sneltram 51 gebouwd.
- 5 De huidige haltes hoeven niet te worden omgebouwd.

Trambaan is verouderd en toe aan groot onderhoud

Omdat de stads- en snel- trambaan toe is aan groot onderhoud, kan een duidelijke keuze voor een trambaan tezamen met het aanpakken van een aantal haltes en kruisingen zorgen voor een veilige REGIOtram 51 en stadstram 5 in Amstelveen.

De hiervoor genoemde eigen suggesties en deels ombouw van Tram en spoor en haltes aangepast zorgen voor:

- Het in en uitchecken wordt gelijk voor de trams 51 en 5.
- Vlottere doorstroming door nieuwe kruising beveiligingen.
- De nieuwe en krachtige stadstram Combino lijn 5, comfortabeler. Zorgt door sneller optrekken ook voor betere doorstroming.
- 2 minuten kortere reistijd geeft GEEN voordelen.
- Betrouwbare dienstregeling door alleen een tram regime.
- Door niveauverschil van de perrons, is het duidelijker waar welke tram komt.
- Meer comfort door behoud en opgeknapt haltes.
- Meer comfort voor de forens door de omgebouwde of nieuwe REGIOtrams 51.
- Meer comfort voor de forens door de Combino stadstrams van lijn 5.
- Kortere reistijd voor de forens door verlenging tram 51 naar Uithoorn, ondanks de 1 malige overstap op WTC naar omgelegde metro 50. Ipv 2x overstap in het voorgestelde plan Uithoorn tramlijn overstap op tramlijn naar Amstelstation en dan weer op metro. Of Noord/Zuidlijn en weer overstap op 53/54.

9.4 Reistijden nu en straks, voorbeeld reiziger

Zie de voorbeeld reiziger A, B, C, D in de volgende beschrijvingen.

A Voorbeeldreis reiziger A (Huidige sneltram-metro 51)

Reiziger A komt met de bus uit Uithoorn en wil vanaf halte Poortwachter naar zijn stageadres in Artis, Amsterdam-Oost.

Reiziger A kan vanaf halte Poortwachter met sneltram 51 rechtstreeks naar Weesperplein. Hij loopt nog 7 minuten of neemt stadstram 10. Zo is reiziger A zonder overstappen in totaal 31 minuten onderweg van Poortwachter naar het Weesperplein.

Metro 51 (richting Centraal Station)	
12:50	Metrostation Poortwachter, Amstelveen
13:21	Metrostation Weesperplein, Amsterdam

B Voorbeeldreis reiziger B (net als het inspraakdocument)

Reiziger B komt met de bus uit Uithoorn en wil vanaf halte Poortwachter naar zijn stageadres in Artis, Amsterdam-Oost.

Nu kan hij vanaf halte Poortwachter met sneltram 51 naar halte Oranjebaan en gaat overstappen op de tram naar het Amstelstation. Maar doordat sneltram 51 elke 8 tot 10 minuten rijdt, moet hij bij het overstappen op halte Oranjebaan wel eens wachten. De hoogwaardige tram rijdt straks elke 5 minuten. Z'n overstap gaat dan dus sneller. De hoogwaardige tram inclusief de overstap op Oranjebaan brengt de reiziger B in 38 min. inclusief overstap Oranjebaan, van halte Poortwachter naar eindhalte Amstelstation. Vanaf die halte is het nog 3 minuten lopen naar de Metro 53/54. Maar doordat metro 53 en 54 elke 8 tot 10 minuten rijdt, moet hij bij het overstappen op halte Amstelstation nog een keer wachten. Na 3 minuten metro 53/54 rijden is de reiziger B op het Weesperplein en kan kiezen of nog 7 minuten lopen, of met de stadstram 10 richting Artis. Zo is reiziger B inclusief 2 keer overstappen in totaal 44 minuten onderweg van Poortwachter naar het Weesperplein.

C Voorbeeldreis reiziger C (net als inspraakdocument)

Reiziger C komt met de bus uit Uithoorn en wil vanaf halte Poortwachter naar zijn stageadres in Artis, Amsterdam-Oost.

Nu kan hij vanaf halte Poortwachter met sneltram 51 naar halte WTC in 20 minuten, en gaat snel in 2 minuten overstappen op de Noord/Zuidlijn 52 naar het Centraalstation. Z'n overstap gaat dan dus sneller. De Metro 52 brengt de reiziger in 10 minuten op centraal station. Vanaf die halte is het een 2 minuten lopen naar de Metro 53/54. De wachttijd op de Metro 53/54 vertrek is gemiddeld 3 minuten. Na 4 minuten is de reiziger C op het Weesperplein en kan kiezen of nog 7 minuten lopen, of neemt de stadstram 10 richting Artis. Zo is de reiziger C inclusief 2 overstappen totaal 39 minuten onderweg van Poortwachter naar Weesperplein.

D Voorbeeldreis reiziger D (net als eigen ingezonden inspraak voorstel 1.3 punt 1)

Reiziger D komt met de bus uit Uithoorn en wil vanaf halte Poortwachter naar zijn stageadres in Artis, Amsterdam-Oost. (In de toekomst nog sneller rechtstreeks vanaf Uithoorn met de REGIO tram). Nu kan hij vanaf halte poortwachter met de tram 51 naar halte WTC in 20 minuten, en gaat snel in 2 minuten overstappen op de omgelegde metro 50 (route Isolatorweg-WTC-Amstelstation-Centraal station v.v.) richting het Centraalstation. Z'n overstap gaat dan dus sneller. De Metro 50 brengt de reiziger D in 11 minuten op Weesperplein. Kan dan kiezen of nog 7 minuten lopen, of neemt de stadstram 10 richting Artis. Zo is de reiziger D inclusief 1 overstap totaal 33 minuten onderweg van Poortwachter naar Weesperplein.

Concluderend voor de Forens en Dagjes uit mensen:

- 1 Dat omleggen van metro 50 de snelste manier van reizen is om vanaf Amstelveen naar Amsterdam-West of Amsterdam-Oost en vice versa te komen.
- 2 De REGIOtram 51 vanaf WTC laten door rijden naar het Amstelstation is te ingewikkeld. Dit ook vanwege de verbouwde of nieuw gebouwde robuuste en hoge REGIOtram. Ook is het een te lange omweg, met veel

extra reistijd extra overstap en extra reistijd geld. Bovendien kost dit onnodig veel geld; de metro 50 is zonder onkosten om te leggen.

- 3 Stadstram 5 gewoon laten blijven, wel met de verplaatste Zuid-WTC halte. Zeer gemakkelijk om van stadshart naar stadshart te gaan, met vele winkelgebieden en uitgaans mogelijkheden langs de lijn. Zonder 1 overstap, echt stads, zoals het hoort.
- 4 Stadstram 16 en 24 van VU via Zuid-WTC halte lijn 5, 16, 24 naar Gelderland plein. Dat is een perfecte overstap op WTC naar VU en Gelderlandplein.
- 5 Vanaf Zuid-WTC is Centraal station en Amsterdam-noord met de Noord/Zuidlijn 52 het snelste.
- 6 In de toekomst op Zuid-WTC overstap op de Regiometro naar Almere en Schiphol.

Reiziger komt met de bus uit Uithoorn naar halte Poortwachter	Van halte Poortwachter naar Weesperplein (naar Amsterdam-Oost)	
	Aantal minuten	Aantal keren overstappen
A) Sneltram/metro 51 Poortwachter – Weesperplein	31 minuten	Geen overstap
Voorstel rapport:	44 minuten	2 keer overstappen
B) Tram Poortwachter – 1 ^e overstap Oranjebaan – Amstelstation – 2 ^e overstap metro		
Voorstel rapport:	39 minuten	2 keer overstappen
C) Tram Poortwachter – WTC – 1 ^e overstap Noord/Zuidlijn – Centraalstation – 2 ^e overstap metro		
Mijn voorstel:	33 minuten	1 keer overstappen
D) REGIOtram 51 naar WTC – 1 overstap op omgelegde metro 50		

kruisingen hebben als voornaamste doel de knelpunten in de doorstroming van het gehele kruispunt weg te nemen. Daar profiteren ook het openbaar vervoer en de reizigers van het openbaar vervoer van. Anders zouden er namelijk te lange wachttijden ontstaan, ook voor het langzaam verkeer en dus de ov-reizigers die naar de halte toe willen. En dat heeft ook weer nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid. De variant met de trambaan (met halte) op +1-niveau en de rest van de kruising op maaiveld, is in dat kader ook onderzocht. Deze variant levert echter onvoldoende verbetering op van de afwikkeling van het gehele kruispunt en is daarom afgefallen. Sociale veiligheid is bij de uitwerking één van de belangrijkste aandachtspunten. Voor wat betreft de noodzaak van de voorgestelde plannen, zie Deel II.2 van het Eindverslag. Voor wat betreft het opheffen van tramhaltes en het verbindende karakter van de lijn, zie Deel II.3 van het Eindverslag. Uw suggestie om lijn 51 als Regiotram/Sneltram vanaf Uithoorn tot Station Zuid te laten rijden, zien wij als zeer bruikbaar en wij zullen deze meenemen in het vervolgtraject. Het gebruik van het oude enkelsporige spoor is onwaarschijnlijk gezien de benodigde investeringen en de beperkte vervoersvraag aan de rand van Amstelveen. Een enkelsporig tracé met passeerspoorplaatsen heeft vanuit het oogpunt van veiligheid geen voorkeur. Als tweede zuidelijke railverbinding kan dit tracé eventueel een optie zijn in de toekomst. Op korte termijn zien we echter geen financieel perspectief voor een extra metro of andere railverbinding op dit tracé.

Inspreker 94 Reactie 255

Geachte leden van Stuurgroep Amstelveenlijn, regiobesturen, politieke partijen en belangstellenden,

Ik wil u graag informeren over mijn suggesties om de trambaan zodanig aan te leggen dat er zowel besparing is op de reistijd als op de kosten die met de aanleg gemoeid zijn. Deze 2e mail:

Kies voor trambruggen met haltes bij de kruisingen met het wegverkeer:

- Transparant, licht, open.
- Veilig voor ál het verkeer: langzaam en snelverkeer.
- Goedkoper in aanleg dan tunnel-viaducten.
- Attractie voor Amstelveen én Buitenveldert.



Op de Beneluxbaan is de halte direct bovenop de kruising met het wegverkeer te maken

Hieronder een zelfgemaakte schets wat er bedoeld wordt.

Tram baan met korte oprit en afrit en lage brug met halte en een overdekte perron op palen.

Met daaronder de transparante liften en trappen, eventueel af te schermen met glasplaten.

Inclusief fietsstalling onder de trambaan, eventueel kantoor GVB/automaten of dergelijke.

Onder de tram brug halte: autoverkeer lager dan huidig niveau, ca. 1,5 – 2 meter verzonken, voetgangerpaden en fietspaden juist iets hoger dan, of handhaven op standaard niveau.



7.1 Veiligere kruispunten is harde eis

Voor de OV forensen en overige OV reizigers.

Alleen een sneller tramverkeer is van belang!

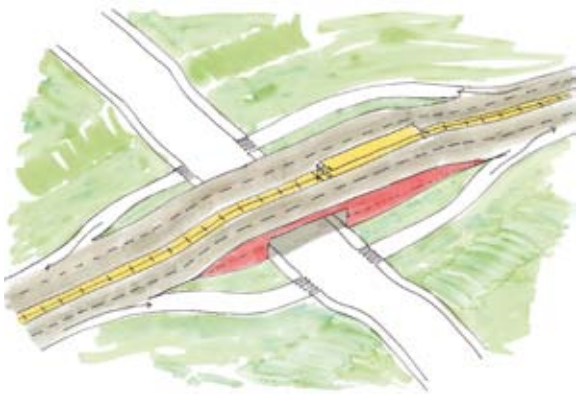
Mijn voorstel is alleen een tram brug over de kruising aanleggen.

Zie de voorbeelden op de eerste en laatste pagina.

Voordelen:

- 1) Alleen een trambaan met halte op een **niet hoge brug** over de kruising bouwen.
- 2) Betekent een kortere oprit en afrit voor de trambaan nodig.
- 3) Autoverkeer 1 a 2 meter lager aanleggen onder de brug.
- 4) Voetganger en fietsverkeer op gelijk niveau of iets hoger.
Dan is er een kortere trap en lift nodig naar perron.

- 5) Trambaan oprit en afrit en halte op palen; voor ruimtelijk vrij uitzicht onderdoor.
- 6) Dit geeft een veel veiliger en open ruimtelijk gevoel.
- 7) Goedkoper en sneller te bouwen, lijkt mij.
- 8) Precies bovenop de kruising met het wegverkeer de tram brug met halte-perron.
- 9) Aan 2 kanten van de brug-halte een toegang met trap en lift voor de passagiers.
- 10) Eventueel een loopbrug over de Beneluxbaan naar de tramhalte.
- 11) Door de tram brug halte geen donkere en dus geen 'enge' onderdoor gang.
- 12) Mogelijkheid om transparante liften en trappen te maken.
- 13) Mogelijkheid om fietsstallingen te maken onder de trambaan op en afritten.
- 14) Mogelijkheid voor een loket voor beveiliging/GVB/automaten.
- 15) Eventueel punten 11, 12, 13 met glas tegen regen en wind af te schermen.
- 16) Trambaan is gemakkelijk geluidswerend te maken met transparante schermen.
- 17) Uitstraling is strak en modern. Zie de pagina's met de voorbeeld afbeelding.
- 18) Deze uitvoering is ook goed toepasbaar in Buitenveldert.
- 19) Tram wint meer snelheid op de route.



Volgens de schets in het inspraakdocument:

- Is de geboden oplossing door het regiobestuur mooi
- Een tunnel-viaduct naar de trambaan en tramhalte
- én doorgaand Beneluxbaan wegverkeer.

Echter:

- 1) De Beneluxbaan is een lokale weg, geen snelweg, is bedoeld als ontsluitingsweg voor vele wijken.
- 2) De Beneluxbaan is niet bedoeld om harder te kunnen rijden in de stad.
- 3) Vanwege milieueisen, en in de bebouwde kom verkeersregels, mag de snelheid niet hoger dan 50 KM of 70 KM zijn.
- 4) De Beneluxbaan heeft geen directe verbinding met een snelweg.

Nadelen van Oranjebaanachtige tunnel-viaducten aanleg voor passagiers van de tram

Maar ook voor de (flat) en wijk omwonenden:

- 1) Grote 3-jarige bouwputten langs de Beneluxbaan en mogelijk tot in de wijken.
- 2) Grote brede dijk met zijkanten van hoge ijzeren wanden door ruimtegebrek, Zie de rode zijkanten in de schets van het inspraakmodel. En zie punt 14.
- 3) Het ruimtelijk overzicht is weg door de hoge ijzeren wanden, zie hetzelfde bij de huidige oprit en afrit van de tram halte de Meent en halte Marne.
- 4) Een grote en brede en lange donkere tunnel-viaduct net als de Oranjebaan.
- 5) Donkere doorgang met liften als illegaal toilet en slaappleats.
- 6) Donkere trappen in het donkere midden van de tunnel-viaduct.
- 7) Donkere ruimtes, ondanks verlichting, wat als 'eng' word ervaren.

- 8) In de donkere tunnel-viaduct komt meer milieu en geluidsoverlast voor de trampassagiers door kruisend verkeer ontstaan door de opritten en afritten.
- 9) Beneluxbaan recht doorgaand verkeer op viaduct gaat harder rijden.
Geeft grotere kans op ongelukken door afleiding tram en mensen op perron.
- 10) Beneluxbaan verkeer naast de trambaan geeft milieu vervuiling op tramperron.
- 11) Beneluxbaan verkeer naast de trambaan geeft geluidsoverlast op tramperron.
- 12) Beneluxbaan (te) hard rijdend wegverkeer is onveilig met de op en afritten.
- 13) Beneluxbaan op hoogte geeft veel meer geluidsoverlast en lucht vervuiling voor de omliggende (flat) bewoners, tot in de wijken nabij de tunnel-viaducten.
- 14) Beneluxbaan met afritten en opritten daar is extra ruimte (breedte) voor nodig:
 - a) De Beneluxbaan met trambaan en met 2X2 stroken wegverkeer.
 - b) De afritten met 2X stroken voor linksaf en rechtsaf ivm verkeerslichten.
Aan de beide kanten van de Beneluxbaan.
 - c) De opritten met 2X stroken voor invoegen verkeer vanaf de zijstraten.
Aan de beide kanten van de Beneluxbaan.
 - d) Daarnaast nog eens fietspaden aan 2 kanten van de Beneluxbaan.
 - e) Groen voorziening ter plekke langs de Beneluxbaan moet verdwijnen.
 - f) De volle benodigde breedte zal komen tot bijna aan de (flat) bebouwingen.
 - g) Extra geluid overlast voor tram passagiers en vooral de (flat) bewoners. Hard voorbijrijdend verkeer, en remmend en optrekkend auto verkeer.

Overigens blijf ik van mening;

- 1) Dat de gelijkvloerse kruisingen zoveel mogelijk moeten worden gehandhaafd.
 - 2) Alle haltes behouden.
 - 3) Alleen bepaalde haltes verplaatsen, zodanig dat de tram vanaf de halte de wegkruising over gaat rijden.
(Dit vervalt indien de halte op de tram brug wordt aangelegd).
 - 4) Tram regime is genoeg, tijden bij benadering.
 - 5) Niet op Metroregime 'precies op tijd rijden'.
 - 6) De 2 minuten sneller rijden maakt in de praktijk niets uit. Zie mijn vorige inspraakmail betoog.
 - 7) De Regiotram beginpunt in Uithoorn busstation, eindpunt is A'dam Zuid/WTC.
 - 8) Stadstram 5 (Combino) blijft gewoon rijden met huidige route.
- Zie hieronder mijn eerder ingediende voorstel. Deze zijn nu aangevuld met meerdere ideeën voor bepaalde haltes.

Mijn suggesties voor de diverse haltes van de REGIOtram 51:

- 1) **Gondel en Marne:** Deze twee haltes kunnen gecombineerd worden. Vanaf halte Meent richting Gondel blijft de tram hoog rijden op palen. Zie pagina 2 Voordelen punt 1 t/m 17. De tram rijdt op palen tot over de Sportlaankruising heen. Bovenop het viaduct over de Beneluxbaan komt 1 nieuwe halte, met toegang vanaf en naar de oude haltes Gondel en Marne. Zo bespaar je 1 halte. **Zie de voorbeeld afbeeldingen.**
- 2) **Sportlaan:** De kruising met de Sportlaan met halte bovenop de trambrug op palen. Zie pagina 2 Voordelen punt 1 t/m 19. **Zie de voorbeeld afbeeldingen en een zelf gemaakte schets.**
- 3) **Ouderkerkerlaan:** Halte Ouderkerkerlaan behouden voor KPMG en Ziekenhuis en omwonenden. Ook vanwege de R-net bus 300 als die weer de oude route gaat rijden. De huidige omgelegde 300 route trekt minder passagiers dan voorspeld, en kost de forens reiziger elke keer extra geld, door de extra rijtijd.
- 4) **Centrum:** Halte Centrum moet behouden worden, deze halte wordt straks door meer passagiers uit Uithoorn en WTC gebruikt. Hierdoor is er ook geen onnodige extra overstap nodig voor REGIOTram 51 passagiers op de stadstram 5 naar het Stadshart Amstelveen.
- 5) **Oranjebaan:** Doordat R-net bus 300 weer op halte Oranjebaan stopt, geeft ook de stadstramlijn 5 weer de overstap op R-net bus 300 vanuit Amstelveen-Noord.
- 6) Ten overvloede wijs ik er op dat 69% van degenen die de enquête ingevuld hebben op (www.dichtbij.nl/), van mening zijn dat er geen haltes moeten verdwijnen. Mijn plan voorziet in het behoud van de meeste haltes.

Hieronder voorbeelden van de randstad rail. Hoe mooi, praktisch, fietsstallingen, transparant, veilig.

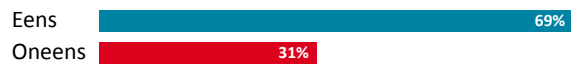
Belachelijk dat haltes lijn 51 vervallen.

Stelling, 07 juni 2012

De Amstelveense haltes van lijn 51 Spinnerij, Gondel, Marne en Amstelveen Centrum vervallen. In Buitenveldert vervalt de halte A.J. Ernststraat. Vind je het niks dat de haltes verdwijnen: stel eens. Maakt het je niet uit, of snap je de beslissing: stem dan oneens.

Resultaat

In totaal hebben 250 bezoekers zijn/haar stem uitgebracht.



Alleen een smalle trambaan met haltes op palen.

Dit staat veel mooier en is veel veiliger, transparant. Geen 'enge donkere tunnel' voor de passagiers.



Een tram-brug op palen, met een auto- en fiets- verkeer kruising eronder.



Op de Beneluxbaan is de tram baan en de halte in het midden van de weg.

Een tram brug met halte direct bovenop de kruising van het wegverkeer.

Antwoord

Deze inspraakreactie is beantwoord in samenhang met inspraakreactie 204. Zie hierboven.

Inspreker 94 Reactie 405

Petitie uitgedeeld in Amstelveen en ondertekend.

Antwoord

Zie antwoorden bij inspreker 84

Inspreker 95 Reactie 205

De inspekers bieden aan ook in het vervolgtraject mee te willen denken over toegankelijkheid, met name vanuit het oogpunt van de groep mindervaliden. De insprekers hebben de huidige situatie getest.

Testteam tramlijn 5 en 51 bied haar diensten aan

In het kader van de discussie rondom Je nieuwe Amstelveenlijn is er veel gepraat over de hoogwaardigheid van de tramlijn. In deze discussie gaat het meestal over snelheid en comfort. Toegankelijkheid dreigt hierbij een ondergeschoven kindje te worden. Reden voor een aantal Amstelveners met een beperking om te kijken hoe het nu gesteld is met de toegankelijkheid van de tramlijnen, om zo ook ideeën kunnen ontwikkelen voor de nieuwe Amstelveenlijn.

Want het is van groot belang bij de ontwikkeling van de nieuwe tramlijn niet dezelfde gebreken in het ontwerp te maken. De toekomstige Amstelveenlijn moet voor iedereen toegankelijk zijn, dan pas kunnen we spreken van een hoogwaardige tramlijn! Daarom biedt het testteam tijdens de inspraakavond op 25 juni, haar diensten aan bij het projectbureau Amstelveenlijn. Met de expertise van het testteam, wordt het projectbureau de mogelijkheid geboden een goed ontwerp te maken ook op het gebied van de toegankelijkheid.

N.B. later aanpassen kost meer geld dan meteen goed aanleggen. Zo bespaar je op lange termijn op de kosten. Hieronder een samenvatting van de bevindingen van het testteam over toegankelijkheid van haltes, voorzieningen en voertuigen van tram 5 en sneltram 51 in Amstelveen en Amsterdam. Gegevens zijn verzameld tijdens de test op 10 juni.

- De norm voor de breedte van de spleet tussen de rand van het perron en de vloer van het voertuig is maximaal 5 cm. In de ideale situatie is het 2,5 cm maar maximaal 5 cm is ook nog aanvaardbaar. Opmerkelijk is dat deze norm in slechts één geval van alle gelaste voertuigen gehaald wordt. In alle andere gevallen is de breedte veel te groot. Het hoogteverschil tussen tram en perron is op veel haltes in Amstelveen is aanzienlijk, zowel bij 5 als 51. Ook bij opgehoogde haltes in Amsterdam.
- Opvallend is dat in Amsterdam juist de drukke, veelgebruikte haltes op populaire bestemmingen niet verhoogd zijn.
- Op de haltevertrekstaten van tram 5 op de perrons is niet zichtbaar welke ritten met combino's worden gereden. Combino's zijn beter toegankelijk met een rolstoel dan de oude voertuigen van tram 5. Bij bijvoorbeeld lijn 14 wordt wel vermeld welke ritten met lagevloermaterieel worden gereden.
- Geleidelijnen op perrons in Amstelveen voldoen niet. De lijnen moeten op het beton worden aangebracht, de gefreesde lijnen zijn slecht voelbaar met een slok.
- Er is geen auditieve reisinformatie op de haltes in Amstelveen.
- Er zijn geen drukknoppen met geluid aanwezig op de haltes (zoals bijvoorbeeld op het busstation in Amstelveen).
- Niet in elk voertuig functioneerde de omroepinstallatie voor de haltes.
- Er is niet hoorbaar aan welke kant uitgestapt moet worden. In Duitsland wordt 'Ausstieg links' of 'Ausstieg rechts' omgeroepen.
- Er is niet vooraf zichtbaar aan welke kant uitgestapt moet worden (behalve in het GAF materieel).
- De leuning op de perrons in Amstelveen zijn te kort. De trap begint al voordat slechtzienden de leuning goed kunnen vastgrijpen.
- Markering op glas vanabri's voldoet niet. Dat moet een doorgetrokken band zijn en niet grijs-op-grijs, grijze kleur op een grijze, betonnen achtergrond.
- De glazen zijpanelen vanabri's moeten voorzien worden van een kozijn. want alleen een glazen rand is slecht zichtbaar.
- Met een rollator is het moeilijk op sommige overgangen de trambaan over te steken. De looproute is erg ongelijk.
- De knop om de deur te openen op tram 5 (oud materieel) is voor slechtzienden onvindbaar
- Lift Oranjebaan deed het nu. maar is vaak defect. werd ons door een frequente reiziger gemeld.

Antwoord

Voor een toelichting over de toegankelijkheid van de nieuwe Amstelveenlijn, zie Deel II.5 van het Eindverslag. Veel van de door u gesignaleerde knelpunten komen pas in de volgende fase aan de orde. Dan pas zal ook geconcretiseerd worden hoe exact aan de eisen van toegankelijkheid kan worden voldaan. Daarbij zal samenwerking worden gezocht met (vertegenwoordigers van de) mindervalide reizigers. In een volgende projectfase maken wij graag gebruik van uw aanbod.

Inspreker 96 Reactie 206

Als de halte Zonnestein verplaatst wordt naar de andere zijde van het kruispunt, kan de halte Onderuit vervallen.

Antwoord

De halte Onderuit ligt relatief ver van de haltes ten noorden en ten zuiden van deze halte (ca. 500 m.) waardoor de reizigers die nu gebruik maken van deze halte bij het vervallen ervan relatief ver moeten lopen. Het verschuiven van de halte Zonnestein naar de zuidkant van het kruispunt verkleint de loopafstand in die situatie wel iets. Halte Onderuit is verkeersveilig te bereiken en heeft relatief weinig in- en uitstappers.

Inspreker 96 Reactie 207

Lijn 51 doet er op dit moment veel te lang over van Westwijk naar Amsterdam CS. Dit komt doordat er in vergelijking met andere metrolijnen veel te veel haltes dicht bij elkaar langs het traject liggen.

Antwoord

Om die reden wordt voorgesteld om een aantal haltes op te heffen.

Inspreker 97 Reactie 208

Naar aanleiding van het Inspraakdocument Amstelveenlijn wil ik het projectteam bedanken voor de gelegenheid tot inspraak bij de toekomstige ontwikkelingen van de Amstelveenlijn.

Antwoord

Dank u wel voor uw reactie.

Inspreker 97 Reactie 209

Het vervelendste van de nieuwe Amstelveenlijn is voor mij het feit dat de lijn niet direct door zal rijden naar Amsterdam Centraal. Studie naar de mogelijkheden om de sneltram vanaf het Leidseplein door te trekken naar Amsterdam Centraal moedig ik dan ook van harte aan. Als Station Amsterdam Zuid in de toekomst een soort 2e Amsterdam Centraal gaat worden qua reizigerscapaciteit, vind ik het vreemd dat stations met minder reizigers zoals Amsterdam Zuid-Oost wel een directe verbinding zonder overstap hebben naar Amsterdam Centraal. Naar mijn mening zou het rekening houdend met het groeiend aantal reizigers uit Amstelveen en Amsterdam logischer zijn dat de Amstelveenlijn een directe verbinding heeft met Station Amsterdam Centraal. Vanaf Station Amsterdam Zuid is de Noord/Zuidlijn weliswaar een alternatief om naar Amsterdam Centraal te reizen, maar hiervoor is een overstap nodig in Amsterdam Zuid en dat kost helaas toch tijd.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Er zal dus een overstap nodig zijn op station Zuid om naar Station Amstel of verder te reizen. Maar de reistijd naar Amstel is ten opzichte van de oorspronkelijke inspraakvariant is in dit voorstel verbeterd. De huidige situatie kan niet blijven bestaan. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 97 Reactie 210

Studie naar de mogelijkheden om een sneltram station te creëren bij het Gelderlandplein moedig ik van harte aan, mede gezien een geplande uitbreiding van dit winkelcentrum. Door de komst van een sneltramstation

zal de parkeerdruchte bij het Gelderlandplein afnemen. Bovendien verbetert het de bereikbaarheid van een sneltramstation voor veel mensen. Momenteel is het voor mij meer dan 600 meter lopen naar het dichtstbijzijnde metrostation (Van Boshuizenstraat). Om deze reden loop ik liever naar station Amsterdam Zuid dan dat ik gebruik maak van de tram.

Antwoord

De Stadsregio Amsterdam onderzoekt de mogelijke tramontsluiting van het Gelderlandplein. Dit onderzoek gaat over het doortrekken van een gewone stadstram.

Inspreker 98 Reactie 211

Ik wil via deze weg bezwaar aantekenen tegen het voorgenomen besluit om het sneltram station Spinnerij in Amstelveen te sluiten. Gezien het intensieve gebruik van dit station door de medewerkers van Canon zou het onverantwoord zijn dit station te sluiten. Het is al een uitdaging om Canon in Amstelveen met openbaar vervoer te bereiken van buiten de stad, en sluiting van Spinnerij station zou dit alleen maar verslechteren.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Medewerkers van Canon kunnen in de toekomst gebruik maken van halte Poortwachter, op 6 minuten loopafstand van Canon.

Inspreker 99 Reactie 212

De Fietsersbond, onderafdeling Amstelveen, is van mening dat er in hoofdstuk 7 van de inspraaknotitie een verkeerd beeld wordt weergegeven van de werkelijke situatie. Momenteel zijn de aan te passen kruisingen voorzien van VRI. In de notitie worden deze niet genoemd wat impliceert dat deze worden verwijderd. Er wordt aangegeven dat de fietsers beide richtingen van het kruispunt veiliger en sneller kunnen kruisen. De aanwezigheid van veel autoverkeer op de Beneluxbaan wordt gemakshalve vergeten en men baseert 'sneller en veiliger' alleen op het ontbreken van de kruising met de Amstelveenlijn!?!

Antwoord

De voorgestelde ongelijkvloerse oplossing voor drie Amstelveense kruisingen bestaat uit het verhogen van de Beneluxbaan en het verlagen van de kruisende straten. Onderdeel van deze oplossing is het meerijden van de fietsers op een fietspad langs de verhoogde Beneluxbaan waardoor ook de fietsers op de Beneluxbaan de zijstraten ongelijkvloers kruisen (en dus hier geen verkeerslichten tegenkomen). Langs de op- en afritten naar de Beneluxbaan komen ook fietspaden. Of de nieuwe kruisingen (zijstraten met op- en afritten) onder het viaduct van verkeerslichten worden voorzien is op dit moment nog niet bekend. Dat wordt in de volgende fase onderzocht en nader uitgewerkt. Zie ook Deel II.6 van het Eindverslag.

Inspreker 99 Reactie 213

Daarnaast dienen fietsers bij iedere kruising, in alle richtingen van deze kruising, een hoogteverschil te overbruggen die er momenteel niet is en in lengterichting van de Beneluxbaan ook niet nodig is. Dit hoogteverschil is vervolgens gerelateerd op een 1/2 hoogte welke nodig is om vrachtverkeer te kunnen doorlaten. Hierdoor verslechtert de situatie voor de fietser. De geschetste halfhoge kruisingen zijn gevaarlijk omdat er onvoldoende zicht is op aankomend kruisend verkeer onder de tunnels.

Antwoord

Het klopt dat fietsers uit alle richtingen bij de voorgestelde ongelijkvloerse oplossingen voor drie Amstelveense kruisingen te maken hebben met het overbruggen van hoogteverschillen. Deze hoogteverschillen zijn echter minimaal gehouden omdat de Beneluxbaan met enkele meters wordt verhoogd en de zijstraten met enkele meters worden verlaagd. In een volgende fase wordt onderzocht of er verkeerslichten nodig zijn bij de op- en afritten onder het viaduct en welke aanvullende maatregelen nodig zijn op het gebied van de verkeersveiligheid.

Inspreker 99 Reactie 214

De Fietsersbond is van mening dat er nog veel onduidelijkheden zijn m.b.t. de uiteindelijke situatie en is niet akkoord met de voorgestelde verkeerskundige wijzigingen van de kruisingen.

Antwoord

Op dit moment is de voorgestelde oplossing op hoofdlijnen bekend. In een volgende fase worden deze ongelijkvloerse kruisingen nader gedetailleerd.

Inspreker 100 Reactie 215

Suggestie; maak een duidelijke markering op de perrons voor mindervaliden en mensen met rollators.

Antwoord

Toegankelijkheid is voor het project een belangrijk uitgangspunt. Zie Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 100 Reactie 216

Is het mogelijk om bij elke halte een markering aan te brengen wat voor visueel gehandicapten een teken is waar ze de tram kunnen instappen. Voorwaarde is dan dat de tram altijd op een vast punt stopt. De knop om de deur open te doen moet voorzien zijn van een zoemer, dat als een visueel gehandicapte alleen op het perron staat en er niemand uitstapt zij de knop ook kunnen horen.

Antwoord

Toegankelijkheid is voor het project een belangrijk uitgangspunt. Zie Deel II.5 van het Eindverslag. Uw suggestie zal in de volgende fase worden meegenomen.

Inspreker 100 Reactie 217

Is het mogelijk dat bij aanschaf van nieuw materieel een plek (plekken) in de tram worden gereserveerd voor mindervaliden, afgeschermd met banden. In Amerika is dit heel gebruikelijk (San Fransisco en Los Angelas), hier zijn speciale plaatsen voor mindervaliden met rolstoel of scootmobiel, ook voor kinderwagens is er een speciale plek. Dit is weliswaar een stukje verlies aan zitplaatsen, maar op deze manier kunnen invaliden sneller in- en uitstappen. Het is toch te gek dat er wel plekken zijn voor fietsen, maar niet voor invaliden.

Antwoord

Bij de aanschaf van het nieuwe materieel wordt rekening gehouden met voldoende ruimte voor reizigers met een functiebeperking en ruimte voor rolstoelen en kinderwagens. In een volgende fase worden specificaties ontwikkeld waaraan het nieuwe materieel moet voldoen. Daarbij kan de overweging worden meegenomen of het wenselijk is om plaatsen specifiek voor mindervaliden, kinderwagens en rolstoelen te reserveren. Zie ook Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 101 Reactie 218

Het behalen van tijdswinst is inderdaad belangrijk. De huidige lijn 5 rijdt in Zuid te langzaam. Over het plan om daartoe haltes te schrappen, kom ik zo meteen, al wil ik wel meteen zeggen daar nauwelijks resultaat van te verwachten. De traagheid van lijn 5 komt door mijn waarneming door 2 hoofdoorzaken: a) oponthoud door verkoop van kaartjes door de bestuurder; b) stoplichten. Ad a): Vooral toeristen kopen losse kaartjes. Op de inspraakavond werd gezegd dat het touristenaantal gaat verdubbelen, mogelijk zelfs verdrievoudigen, omdat steeds meer toeristen via station Amsterdam Zuid gaan reizen. Dat betekent dat het oponthoud door losse kaartjesverkoop ook gaat verdubbelen of verdrievoudigen. Als hier niet iets aan wordt gedaan, wordt de traagheid alleen maar (veel) erger. Vergelijk met lijn 4 waar althans nog kaartjesverkoop door de conducteur is. Toch zijn de groepen toeristen vaak zo groot dat op de haltes station RAI en Stadhouderskade (Albert Cuijpmarkt) het vaak minuten duurt voordat ze allemaal binnen zijn. Ad b): Er zijn stoplichten waar het goed geregeld is, zoals Roelof Hartplein: snel wit licht, maar ook kort, zodat het andere verkeer snel kan doorrijden. Daarentegen halte Appollolaan, waar de situatie zo slecht is dat als aan weerszijden een tram wacht, de ene wel mag rijden en de andere eerst het dwarsverkeer moet doorlaten; het lijkt wel pesterij! In vergelijking met deze vertraging valt tijdswinst door de halte te laten vervallen, in het niet. Wat daaraan te doen? Volgens een medewerker van het GVB is er een werkgroep over verkeerslichtenbeïnvloeding met daarin een zware adviesrol van de verkeerspolitie en die zou elk argument aangrijpen om de beïnvloeding terug te dringen. Wellicht om die procedure aan te pakken.

Antwoord

Onderdeel van het voorstel is een aantal haltes te laten vervallen, waardoor de reistijd voor tramreizigers vermindert. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag. Het oponthoud door de verkoop van kaartjes is op haltes waar veel toeristen opstappen inderdaad relatief groot. In een volgende fase wordt onderzocht of er meer kaartautomaten op locaties buiten de tram mogelijk zijn, zodat een groter aandeel van de passagiers in de tram geen kaartje meer hoeft te kopen. Dit vermindert de halteertijd van de tram. Ook wordt in een volgende fase onderzocht in welke mate op de route van de hoogwaardige tram de verkeerslichten kunnen en moeten worden aangepast om zo de kans op vertraging van de tram te minimaliseren. In de aangepaste voorkeursvariant wordt Lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd. Deze tramverbinding blijft vanaf Amstelveen Binnenhof via Station Zuid naar Amsterdam CS rijden en vice versa.

Inspreker 101 Reactie 219

Ik kan me niet indenken dat die veel tijdswinst opleveren. De gepresenteerde tijdswinst is onwaarschijnlijk. Er vindt namelijk geen tijdswinst plaats doordat geen passagiers in-/uitstappen als die op een andere halte in-/uitstappen. De winst is dus louter het openen/sluiten van de deuren, dus enkele seconden en misschien minder, want des te meer mensen in-/uitstappen op een overblijvende halte, des te meer ze elkaar in de weg lopen (zoals nu op halte Museumplein) en dat houdt op.

Antwoord

Het is inderdaad de verwachting dat bij het laten vervallen van een halte de reizigers straks naar een overgebleven halte in de buurt uitwijken. Op deze halte zal door het iets toegenomen aantal in- en uitstappers de halteertijd van de tram beperkt toenemen. De totale halteertijd wordt bepaald door het afremmen, het in- en uitstappen en het weer optrekken. Bij de aanschaf van het nieuwe materieel wordt rekening gehouden met voldoende brede deuren zodat de tijd voor het in- en uitstappen zo minimaal mogelijk is.

Inspreker 101 Reactie 220

Van Baerlestraat: als die vervalt wordt de druk op halte Museumplein nog groter dan nu. Toeristen (Stedelijk en Van Gogh Museum, Conservatorium Hotel) kunnen niet meer bij de conducteur een kaartje kopen, alleen maar bij de bestuurder. Als bovendien lijn 2 en Connexion niet meer door de Jan Luykenstraat rijden, moet de opvolger van lijn 5 bij halte Hobbemastraat alle verkoop van losse kaartjes doen, met alle vertraging van dien. Maakt de opsteller van het plan zelf wel eens gebruik van de tram?

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 gehandhaafd blijven en rijdt de hoogwaardige tram tussen Westwijk en Station Zuid. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 101 Reactie 221

Halte Stadionweg zou verdwijnen, ook voor lijn 24. Toch een vrij drukke halte, in tegenstelling tot halte Prinses Irenestraat. Als er toch gesaneerd moet worden, voeg deze twee dan samen tot een halte Stadionkade, zodat ook de bewoners van de zijstraten van de kades beter naar de halte kunnen komen. Op die brug is volgens mijn waarneming voldoende ruimte, al zullen mogelijk palen verplaatst moeten worden.

Inspreker 102 Reactie 222

Naar aanleiding van de plannen rond de Amstelveenlijn, wil ik hierbij graag een zienswijze indienen in het kader van de inspraak. In het kort komt het er op neer dat ik denk dat het metrotraject Zuid – RAI – Overamstel – Sparklerweg – Amstel – Wibautstraat – Weesperplein – Waterlooplein – Nieuwmarkt – CS behouden moet blijven om zo veel mogelijk mensen snel op plaats van bestemming te kunnen krijgen. Een suggestie voor een alternatief is om de metro 50 vanaf Isolatorweg vanaf Zuid dit traject te laten rijden. In de bijlage staat mijn zienswijze uitgewerkt. Ik zou graag uw reactie op dit plan vernemen.

Helaas las ik het artikel over de plannen rond de Amstelveense trams en de inspraak ervan pas op 5 juli. Toen ik direct op de website keek, zag ik dat op dat moment de laatste inspraakavond gaande was. Ik ben zeer geïnteresseerd in de onderbouwing van jullie keuzes en dan vooral op basis van het aantal reizigers op de trajecten. waarschijnlijk is besproken tijdens de inspraakavonden? Komt daar een verslag van?

Positief aan het plan vind ik in ieder geval dat het aantal haltes van de trams in Amstelveen wordt verkort. En hoe meer het spoor vrij komt te liggen hoe beter. Uiteraard is het erg jammer dat er geen volwaardige metro kan komen in Amstelveen. Dat zou de tijdswinst groter kunnen maken. De winst van 2 minuten van Westwijk naar Zuid is beperkt, maar alle beetjes helpen.

Traject Zuid – Overamstel – Sparklerweg onmisbaar

Na het lezen van uw plan valt mij vooral op dat het traject tussen Zuid – Overamstel – Sparklerweg – Amstel niet meer gebruikt gaat worden. Dit heeft naar mijn idee zeer negatieve implicaties voor de bereikbaarheid van de oostkant van de stad (o.a. Amstel, Wibautstraat, Weesperplein, Waterlooplein). Dit niet alleen voor de vele reizigers uit Amstelveen. Ook de ook grote groep reizigers, die met de metro 50 komend vanuit de westkant van Amsterdam op station Zuid overstappen op de metro 51 om naar bijvoorbeeld Wibautstraat of Weesperplein te gaan krijgen hier mee te maken.

Wibautstraat en vooral Weesperplein zijn zeer drukke haltes; heel veel mensen moeten hier zijn voor werk of studie. Er staan in dit gebied gebouwen van HvA en van UvA waardoor veel studenten (o.a. wonende in Uilenstede) hier naar toe moeten. Tevens staan er veel overheidsgebouwen en bedrijven waardoor werknemers hier naar toe moeten.

Ik zelf bijvoorbeeld werk bij de GGD op Weesperplein. Twee jaar terug heb ik een woning gekocht in Westwijk, met het idee dat ik daar 8 X per uur met de metro 51 rechtstreeks naar toe zou kunnen.

Ik verwacht dat ik door het nieuwe plan naast vaker over stappen en groot tijdverlies. De twee voorbeelden in de samenvatting voor het inspraak document, waren wat mij betreft erg positief voor het plan. Het zou wel eerlijk zijn om ook een aantal negatievere voorbeelden te laten zien.

Een andere belangrijke reden dat het traject Zuid – Overamstel – Amstel – Weesperplein naar mijn idee moet blijven bestaan, is dat er geen trein verbinding is tussen Amstel en Zuid. Ik neem aan dat jullie inzicht hebben in het aantal reizigers dat gebruik maakt van het stuk metroverbinding tussen RAI en Amstel? Ik ben daar erg benieuwd naar.

Alternatief: metro 50 van Isolatorweg via Zuid naar Amstel en CS

Een tegenvoorstel voor het huidige plan is wat mij betreft om de metro 50 het traject Isolatorweg – Zuid-Amstel – CS te laten rijden. Op dit moment (nu nog wonende in Nieuw-West) heb ik veel ervaring met het reizen met de metro 50 naar Gein. Mijn ervaring is dat deze metro vanaf Sloterdijk stamp vol is en op Amstelveenseweg en Zuid bijna leeg stroomt. Een aanzienlijk deel van de mensen die in Zuid uitstapt, stapt daar over op de metro 51 om naar de oostkant van de stad te komen.

Na station zuid gaat de metro door naar Bijlmer-Holendrecht etc. Op dat traject rijden wel al trein-verbindingen. De naar mijn idee kleine groep mensen die gebruik maakt van het traject tussen Zuid en Bijlmer, kan gebruik maken van de trein. Of zij kunnen met de metro 50 mee reizen tot aan Sparklerweg en daar op de metro 54 over stappen.

Anders om brengt metro 54 mensen vanuit Gein al snel de stad in. Als mensen uit Zuidoost ergens op het traject van de 50 moeten zijn in Zuid of West kunnen ze bij Sparklerweg overstappen op de 50, of de trein pakken. Op basis van mijn ervaring verwacht ik overigens dat dit er een stuk minder zijn dan het aantal mensen dat vanuit richting Zuid naar de oostkant van de stad moeten.

Ik begrijp dat er in de metrotunnel bij oost geen plek is voor een extra metro. Mijn voorstel daarvoor zou zijn, laat de metro 53 rijden tussen Gaasperplas en Sparklerweg. Als de 50 naar CS gaat rijden en de 54, dan komen deze beide via Sparklerweg. Als 50 en 54 beide frequent gaan rijden, kunnen mensen van uit Gaasperplas altijd heel snel overstappen naar CS.

Ik ben benieuwd wat u van dit plan vindt en ik hoop van u te horen.

Antwoord

Het door u gesignaleerde knelpunt met betrekking tot de bereikbaarheid van Amsterdam Oost wordt breder gedeeld. In het aangepaste plan gaat de hoogwaardige tram rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe metroverbinding naar Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. De verslagen van de inspraakavonden zijn aan het Eindverslag toegevoegd als bijlage 2.

Inspreker 103 Reactie 223

Mijn dagelijkse eigen ervaring en wat ik weet van vele Amstelveners om mij heen is dat het traject van lijn 51 Zuid – RAI – Overamstel – Sparklerweg – Amstel – Wibautstraat – Weesperplein–Waterlooplein–Nieuwmarkt–CS zeer intensief gebruikt wordt. Dit geldt voor zowel jeugd (school) als volwassen Amstelveners (werk en privé). Deze directe lijn zou daarom beslist in tact moeten worden gehouden! Na veel gesprekken met buurtgenoten en collega's die van deze lijn gebruik maken zijn wij uitgekomen op de suggestie voor een alternatief, namelijk om de metro 50 vanaf Isolatorweg vanaf zuid dit traject te laten rijden. In de bijlage staat mijn zienswijze uitgewerkt. Ik zou graag uw reactie op dit plan vernemen.

Antwoord

De metroverbinding tussen Station Zuid en Station Amstel wordt gehandhaafd. Hoe deze in het metronetwerk wordt ingepast is nog niet duidelijk. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 104 Reactie 224

Dat er haltes moeten verdwijnen begrijp ik, doch deze maatregel is VEEL te drastisch! Halte Apollolaan zou m.i. kunnen blijven bestaan en dan de halte op het RH.plein laten vervallen. Halte Van Goghmuseum laten bestaan i.v.m. de vele toeristen die er gebruik van maken! Dat is namelijk 1 van de drukste haltes!! Ook de vele haltes van lijn 5 kan best iets minder. Er hoeft niet op IEDERE gracht een halte te zijn, daar de afstand tussen de grachten ZEER goed te belopen is! Halte Martelaarsgracht kan m.i. ook best weg. Dat is vlak voor het station en ook dat is te belopen. Je ziet het CS dan al liggen.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 105-178 Reactie 225

Ik wil hiermee protesteren tegen het sluiten van deze halte. Als ik me goed kan herinneren is het gebouw voor het personeel van kantoren in deze regio, vooral onze kantoor. Tram zal sneller zijn op eindbestemming, maar als je daarna 350 meter of meer moet lopen, ben je te ver. Trouwens de halte wordt ook gebruikt door vakantiegangers van de camping in het Amsterdamse bos. Ik begrijp ook niet waarom Amstelveen centrum gesloten wordt.

Medewerkers Canon.

Amstelveen, 6 juli 2012

Stadsregio Amsterdam
Projectteam Amstelveenlijn
Postbus 626, 1000 AP Amsterdam

Geachte

Ik wil hiermee protesteren tegen het sluiten van deze halte. Als ik me goed kan herinneren is het gebouwd voor het personeel van kantoren in deze regio, vooral onze kantoor. Tram zal sneller zijn op eind bestemming, maar als je daarna 350 meter of meer moet lopen, ben je even ver.
Trouwens de halte wordt ook gebruikt door vakantiegangers van de camping in het Amsterdamse bos.
Ik begrijp ook niet waarom Amstelveen centrum gesloten wordt.

Met vriendelijke groeten.




 Krijde-solari
 Adomke Appeneke

 S. Yamamoto

m. Vranthove


 Voesat


 T. ANASTASIADI


 Lamisi

 P. RANTALA

 Terbiniski Adom

 Voesat

 PLOTR SMYKALA

 Dankwaer

Shoofe
JL

HENNET H



Fred Pichsac



Constance AF19 Amoah



Anar Gimbarran

Luric Tomewon

DEEPAK SHARMA

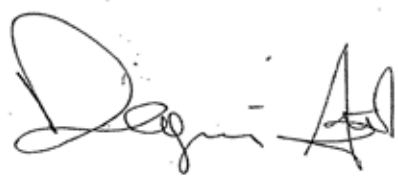


Daniel Pannin

DROZD GREGORZ



Gregorz Ekiat
desniek zdesiscen
kataranya Sozepamak
Emmanuel Lopez



Robert Lejk
Jan Reekoom



TOMMY McKEOWA
Ruman Dracen

Rory Dwyer



Kookmaac S.V.



d. Coicargosain



S. Uke mui
Dion de Graaff
A. Ouis
H. Raalle



M. J. Shalkh



T. Baer ure
Kulxapessy, F



G. Kyeremeh ~~Kyeremeh~~ Asra.

A. Yilmaz ~~Yilmaz~~

N. LIQUETE ~~Liquete~~

S. PENNINGTON ~~Pennington~~

D. Nijman ~~Nijman~~

E. Pieleck

P. Ronaly

D. Kozim

~~Ronaly~~

~~Kozim~~

M. I. SHALAH ~~Shalah~~

S. Saçlıli.

~~Saçlıli~~

D. Tanaka

S. Charan

~~Tanaka~~

K. Dawson ~~Dawson~~

Gude

Hully

~~Gude~~

J. Finlayson ~~Finlayson~~

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 179 Reactie 226

Bij deze maak ik als oudere en minder valide bewoner van de Stadionbuurt bezwaar tegen de voorgenomen opheffing van een groot aantal tramhaltes en met name de tramhaltes Stadionweg, Apollolaan en Van Baerlestraat met als argument dat men daardoor 2 1/2 minuut sneller vanuit Amstelveen het Leidseplein of het Centraal Station zou bereiken. Dit zal leiden tot minder passagiers.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. In deze aangepaste voorkeursvariant vervallen ook de voorgestelde maatregelen, zoals het opheffen van haltes, binnen de ring. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 180 Reactie 227

Bij verhoging van de Beneluxbaan ter hoogte van de Sportlaan nemen geluidsoverlast en luchtverontreiniging in de aanliggende omgeving zonder aanvullende maatregelen toe. Zijn aanvullende maatregelen voorzien en zo ja welke? Zo nee worden de bewoners gecompenseerd voor waardedaling van hun woning?

Antwoord

Het voorstel moet uiteraard voldoen aan de wettelijke eisen voor geluidsoverlast. Ook bij de keuze voor nieuwe voertuigen en rails wordt hier rekening mee gehouden (geluidsarm). In de volgende fase worden geluidsonderzoeken gedaan om te bepalen of de geluidhinder binnen de wettelijk grenzen blijft. Als dit niet zo blijkt te zijn, worden er geluidsbeperkende maatregelen genomen.

Inspreker 181 Reactie 228

Ten eerste, ik vind dit plan op vele punten goed. Onder ander de ongelijkvloerse kruisingen. Ik wil een aantal opmerkingen maken wat in mijn ogen beter kan.

Antwoord

Dank voor uw reactie en betrokkenheid. Zie ook Deel II.6 van het Eindverslag.

Inspreker 181 Reactie 229

Persoonlijk vind ik het jammer dat halte Spinnerij verdwijnt daar deze zich het dichtst bij Bovenkerk bevindt. Maar voor de doorstroming van de tram kan ik mij dit voorstellen.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Van halte Spinnerij wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Reizigers van/naar de bedrijven en winkels in de omgeving van de huidige halte Spinnerij moeten in de toekomst iets verder lopen naar de halte Sacharovlaan (op 450 m. van de halte Spinnerij) of de halte Poortwachter (op 400 m).

Inspreker 181 Reactie 230

In een vroeger idee van de wethouder Verkeer van de gemeente Amstelveen wilde men dat de huidige tram 5 doorgetrokken zou worden zodat ook Amstelveen Zuid beter bediend kan worden. Ik zie hier niets van in uw plan?

Antwoord

Het doortrekken van lijn 5 naar Westwijk is inderdaad geen onderdeel van dit voorstel. De variant die in de inspraak is gebracht had wel een directe tramverbinding van Amstelveen-Zuid naar het Leidseplein. Mede naar aanleiding van de inspraakreacties is dat voorstel aangepast. Volgens de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding tussen Amstelveen Binnenhof en Amsterdam CS gehandhaafd blijven. Deze route

zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.3 en II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 181 Reactie 231

Waarom wordt halte Binnenhof niet opgeheven en gaat de tram niet minstens naar het centraal gelegen busstation Amstelveen waar een goede overstap is voor de vele passagiers van tram/bus en visa versa en de culturele voorzieningen P 60, Schouwburg, muziekschool etc. En het zou fijn zijn de tram door te trekken naar Amstelveen Zuid.

Antwoord

Er is onderzoek gedaan naar het doortrekken van de lijn via halte Binnenhof naar het huidige busstation. Dit blijkt weinig reistijdwinst op te leveren voor de reiziger. De meeste reizigers die in dat geval op het busstation over zouden kunnen stappen, kunnen namelijk ook op andere haltes van de Amstelveenlijn overstappen. Ook is het lastig de tramlijn naar het busstation in te passen en een halte met keervoorziening in te passen bij het busstation. Voor bestemmingen in Amstelveen Zuid kunt u overstappen op de hoogwaardige tramvariant naar Westwijk.

Inspreker 181 Reactie 232

Verder hoop ik dat de verlenging van de tram van Westwijk naar nu Leidseplein doorgaat naar Centraal Station. Bij voorkeur via de Haarlemmerhouttuinen wordt ook eindelijk het stuk tramspoor wat er al tientallen jaren ongebruikt ligt benut. En heeft de tram gezien de lengte die hij krijgt minder bochtenwerk in Raadhuisstraat en ook niet veel trams/bussen op zijn pad wat weer tot vertraging leidt.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 181 Reactie 233

De tram en andere trams hebben bij calamiteit(en) of Koninginnedag etc. een uitwijkmogelijkheid naar CS.

Antwoord

In de volgende fase wordt nader onderzoek verricht naar calamiteitenroutes en eventuele aanpassingen aan de infrastructuur. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Voor het opheffen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 181 Reactie 234

En houdt u a.u.b. voor de toekomst de mogelijkheid om de Noord/Zuidlijn door te trekken naar Westwijk dan wel Uithoorn. Via de Amstelveenboog maar dan dieper gelegen.

Antwoord

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn over het traject van de 51 is in de plannen van de Zuidas niet mogelijk. Het in de toekomst doortrekken van de metro wordt door de ontwikkelingen op de Zuidas niet onmogelijk gemaakt, er is daarvoor een ruimtelijke reservering gedaan. De mogelijkheid om de tram door te trekken naar Uithoorn wordt op dit moment onderzocht.

Inspreker 182 Reactie 235

Als spreekbuis van DUWO en namens en voor de bewoners van Uilenstede en InHolland maak ik bezwaar tegen het feit dat een functionaliteit vervalt wanneer er vervangend OV wordt ingezet tijdens de verbouwing van de Amstelveenlijn. Op diverse plekken heb ik geventileerd dat studenten gebruik maken van de metro, mede omdat zij hun fiets dan mee kunnen nemen en vele plekken in Amsterdam/Amstelveen door hen bereikt worden door een combinatie van OV en fiets te maken. Met slecht weer neemt de animo voor deze

combi reismogelijkheid aanzienlijk toe. Meerdere malen heb ik aangedrongen op het feit dat wanneer er tijdelijk bussen ingezet gaan worden op enig moment ter vervang van de metro, deze bussen dan een ‘aanhanger’ zouden moeten hebben waar de fietsen even in geplaatst zouden kunnen worden. Zodat tijdens dit vervangend vervoer niet ineens een grote groep reizigers gedupeerd wordt. Dat zie ik nergens terug in welke uiting m.b.t. inspraak, plannen, etc. dan ook. Voor de 2300 bewoners van Uilenstede en de studenten van InHolland in een Vestiging vlak naast Uilenstede is dit toch echt van groot belang. Niet voor niets is de halte Uilenstede één van de drukst gebruikte haltes.

Antwoord

Fietsen meenemen in de tram is een handige extra mogelijkheid voor reizigers. Maar het veroorzaakt ook minder ruimte voor reizigers, langere halteringstijden en gevaarlijke situaties bij calamiteiten (bij noodzaak tot snelle ontruiming van de tram). Op dit moment hebben we in de capaciteitsberekeningen geen rekening gehouden met de mogelijkheid om fietsen mee te nemen in de tram. Wel worden bij elke halte fietsenstallingen gemaakt.

Inspreker 183 Reactie 236

U stelt voor om de Amstelveenlijn om te vormen naar een tramlijn, te verbinden met het Leidseplein en het Amstelstation met langere trams dan de huidige.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Onderdeel van het voorstel is een hoogwaardige tramverbinding tussen Westwijk en Station Zuid met trams van 40 – 45 meter lang. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 183 Reactie 237

Op het hele traject vervallen een aantal haltes, waardoor een aantal gebruikers langere looptijden en reistijden krijgen of zelfs de tram mijden. Uiteraard verkort met minder haltes de rittijd voor de doorgaande reizigers, die deze vervallen haltes niet gebruiken. De voorlichting belicht eenzijdig dit voordeel en nauwelijks het nadeel voor een aantal reizigers. De omvang van het nadeel voor reizigers, die voorheen deze vervallen haltes gebruikten is nauwelijks gegeven. Dat maakt een goede afweging tussen voor- en nadelen onmogelijk.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes op het traject Westwijk station Zuid zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 183 Reactie 238

De huidige metrohalte op Station Zuid verschuift naar de Parnassusweg, waar een met de Minerva-as vergelijkbare ingang komt. Een grote verbetering voor de huidige tramhalte Parnassusweg, die dan een snelle, aantrekkelijke overstap krijgt op een hopelijk aangename plek. Onbegrijpelijk dat juist deze halte moet verdwijnen en zuid-oostelijk van het station moet komen met langere overstap en een slechter verblijfsklimaat. Als doorgaande tramroute kan dan de rail in de Strawinskylaan blijven! Samenvoeging van tramhalte en bushaltes bij Station Zuid is blijkbaar onmogelijk. Behoud de halte Parnassusweg en schrap de beoogde tramhalte zuid-oostelijk van het station, die met de noordelijk gelegen metrohalte een moeilijke overstap, alleen al door de lange verbinding 150 of mogelijk 200 meter geeft.

Antwoord

In het kader van de ontwikkelingen van Station Zuid wordt onderzoek gedaan naar de beste locatie voor de tram- en haltes. Op dit moment lijkt een halte op het dak van de zuidelijke A10-tunnel de meest optimale locatie. Door openbaar vervoer te concentreren rond de Minerva-as, ontstaat op station Zuid een compacte overstap tussen trein, tram en bus. In de aangepaste voorkeursvariant wordt Lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd. Deze tramverbinding blijft vanaf Amstelveen Binnenhof via Station Zuid naar Amsterdam CS rijden en vice versa. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 183 Reactie 239

Voor het Amstelveense deel stelt u voor om een aantal gelijkvloerse kruisingen te vervangen door ongelijkvloerse, hopelijk ook voor doorgaande fietsers (!). Met die ingreep voor de kruisingen is het verminderen van het aantal haltes waarschijnlijk een betere bijdrage voor de reistijd vermindering. Deze ongelijkvloerse kruisingen maakt het autogebruik op deze route aantrekkelijker en dat onttrekt reizigers aan deze tram! Versmal de autoruimte op deze ongelijkvloerse kruisingen van 2 X 2 naar 2 X 1 rijstroken. De voordelen zijn: een kortere tunnel is aantrekkelijker voor kruisende voetgangers en fietsers; een lagere autorijsnelheid geeft minder overlast voor omwonenden; en een smalle tunnel is goedkoper, zodat elders op de route verbeteringen beter mogelijk worden!

Antwoord

De ongelijkvloerse kruisingen gelden ook voor het fietsverkeer. Dus waar de Beneluxbaan in het voorstel een zijstraat ongelijkvloers kruist doet het fietsverkeer op de Beneluxbaan dat ook. Verdere detaillering van deze ongelijkvloerse kruisingen vindt in de volgende fase plaats. Autoverkeer op de Beneluxbaan zal bij de voorgestelde ongelijkvloerse oplossingen ook profiteren maar de verwachting is niet dat hierdoor het autogebruik substantieel zal toenemen. Versmallen van de rijbaan van de Beneluxbaan is niet mogelijk gelet op de verwachte intensiteiten van het autoverkeer in 2020. Zie ook Deel II.6 van het Eindverslag.

Inspreker 183 Reactie 240

Voor het Amsterdamse deel stelt u geen maatregelen voor om de hinder en vertraging op de kruisingen en de wegvakken vooral waar een vrije baan ontbreekt, te verminderen. Met minder haltes telt juist de vertraging op de kruising zwaarder en doet mogelijk een deel van de tijdswinst teniet. Een verbetering van de kruising vergroot mogelijk meer de kwaliteit dan de voorgestelde halteopheffing. Op de Beethovenstaat tussen Apollolaan – Stadionweg vervallen twee haltes, doch ontbreekt in deze drukke winkelstraat een vrije trambaan, waardoor zowel op de kruisingen als op de wegvakken hinder en dus vertraging waarschijnlijk is. Onduidelijk is dat de beoogde winst door de opheffing van beide haltes opweegt tegen de grotere halteafstand en bijbehorende slechtere bediening.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Eenrichtingsverkeer in de Beethovenstraat is de meest rigoureuze maatregel om de betrouwbaarheid en doorstroming van de tram te verbeteren. Gezien de impact op de omgeving vervalt deze maatregel en zullen de andere voorgestelde maatregelen voor de beethovenstraat verder onderzocht worden alvorens te besluiten welke uitgevoerd worden. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 183 Reactie 241

Voor het tramgedeelte tussen RAI en Amstelstation vervalt de helft van de haltes. Nergens is duidelijk waarom voor dit aantal gekozen is en met minder vervallen haltes een slechtere kwaliteit geboden zou worden. De onderlinge halteafstand wordt soms 900 m.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 184 Reactie 242

Met grote interesse hebben wij het RIS-rapport Nota van Uitgangspunten d.d. 23 mei 2012 gelezen. Daarbij viel ons de degelijkheid en de gedetailleerdheid op, waarmee het rapport is samengesteld.

Antwoord

Dank voor uw reactie en betrokkenheid.

Inspreker 184 Reactie 243

Zoals bij iedere verandering, zitten er voordelen, maar ook nadelen aan. Een van uw speerpunten, snelheid, zal door iedereen toegejuicht worden.

Antwoord

Bij de aanleg van een snelle tramverbinding wordt gestreefd naar minder haltes, op grotere afstand van elkaar. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 184 Reactie 244

Als Stichting Onbeperkt Zuid tekenen wij echter bezwaar aan tegen een aspect, waardoor snelheid ontstaat: de opheffing van zes haltes in de nieuw geplande lijnen en haast bij in- en uitstappen. De Stichting Onbeperkt Zuid (Oost, West, Centrum enz.) behartigt de belangen van chronisch zieken en gehandicapten in stadsdeel Zuid (Oost, West, Centrum, enz.). Het vervallen van bijvoorbeeld halte Van Boshuizenstraat betekent een grote handicap voor zowel bewoners als personeel van het Menno Simonshuis. In het Menno Simonshuis wonen per definitie veel invaliden. Voor hen is het een ernstige handicap, wanneer 'hun' halte komt te vervallen. Het betekent: minder de deur uitgaan en meer isolatie.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 184 Reactie 245

Snel in- en uitstappen of rijden. Dat kunnen mindervaliden en invaliden niet. Deze mensen hebben hier nu al dagelijks mee te maken. Deuren, die te snel sluiten, waardoor men met stok en al half uitgestapt tussen de deuren zit.

Antwoord

Zie voor toegankelijkheid Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 184 Reactie 246

Wij verzoeken u vriendelijk, doch dringend, de Wet op de Gelijke Behandeling chronisch zieken en gehandicapten, die sinds 9 mei 2012 ook voor het Openbaar Vervoer geldt, in al uw overwegingen mee te nemen.

Antwoord

Zie voor toegankelijkheid Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 184 Reactie 247

Vanuit Stichting Onbeperkt Zuid zijn wij uiteraard bereid om een en ander mondeling toe te lichten. Met hartelijk dank voor uw aandacht, wensen wij u veel succes met het vinden van een oplossing van de door ons gestelde problemen.

Antwoord

In de volgende fase maken wij graag gebruik van uw expertise bij de uitwerking van het ontwerp.

Inspreker 185 Reactie 248

Tijdens de voorlichtingsavond op 25 juni 2012, in Wijkcentrum Meent in Amstelveen, werden namens onze organisaties enkele opmerkingen gemaakt en suggesties gedaan, die wij met dit bericht willen bevestigen en aanvullen. Wij beperken ons hierbij tot direct op onze doelgroepen van toepassing zijnde zaken.

1 Haltes

De haltes die straks langs de trajecten komen, moeten vindbaar en toegankelijk zijn. Met vindbaar bedoelen wij, dat er voor blinden en slechtzienden geleidelijnen naar en vanaf moeten worden aangelegd, waar dat wenselijk is vanwege het ontbreken van logische en bruikbare gidslijnen. Waar niveauverschillen worden aangetroffen, dienen die afdoende gemarkeerd te zijn en moeten er voorzieningen worden getroffen voor scootmobielen, rolstoelen en dergelijke.

Wij gaan er verder van uit, dat de trams bij iedere halte stoppen, die niet los staat van de door ons beoogde veiligheid.

2 Reizigersinformatie

Er moet worden voorzien in goed lees- en hoorbare reizigersinformatie, zowel op de haltes als in de voertuigen: welke trams worden verwacht en wanneer, welke tram staat voor en wat is de bestemming. Waar bevinden zich de in- en uitgangen, moet links of rechts worden uitgestapt. Kan geen informatie worden geleverd, dan dient ook dat gemeld te worden.

Als op de halte reizigersinformatie opgeroepen dient te worden (wat bepaald niet onze voorkeur heeft) op bijvoorbeeld een informatiezuil, dan dient die zuil vindbaar te zijn voor gebruikers van een taststok.

3 Liften, trappen

Als er grotere niveaunderschillen zijn om haltes te bereiken of te verlaten, dan dienen liften en trappen daarin te voorzien. Bij het situeren van die voorzieningen, dient uiterste zorg te worden besteed aan de sociale veiligheid.

Dat kan worden bereikt met een open constructie, in die zin dat er van buitenaf zicht op blijft. Bij liften kan dat door ze doorzichtig te maken, dus met zoveel mogelijk glas. Liften moeten toegankelijk zijn voor scootmobielen, de bedieningsknoppen dienen op logische plaatsen te zijn aangebracht en in contrasterende kleuren te worden uitgevoerd. Op trappen dient op de eerste en laatste trede over de volle breedte, en bij de tussen liggende treden aan weerszijden, een markering in contrasterende kleuren te worden aangebracht. Trappen dienen te zijn voorzien van leuning, die duidelijk aangeven waar de trap begint en waar die eindigt. Als toegang tot het perron via een trap kan worden verkregen, dan dient aan het begin van de trapleuning, aan de onderzijde, een aanduiding in braille de haltenaam te vermelden.

4 Perrons

De perrons moeten overal, dus ook bij palen, abri's en andere obstakels, steeds vol doende breed zijn. Perrons moeten worden voorzien van geleidelijnen en instapmarkeringen, aan te leggen volgens de ter zake geldende voorschriften en aanbevelingen.

Op de perrons moet voldoende draai- en manoeuvreerruimte zijn voor het onbelemmerd in- en uitrijden van de voertuigen, als gebruik wordt gemaakt van scootmobielen, rolstoelen en dergelijke.

5 In- en uitstappen

De zogenaamde spleet tussen het voertuig en het perron, mag nergens breder zijn dan de daarvoor vastgestelde norm. Het hoogteverschil mag evenmin de vastgestelde norm overschrijden. Bestuurders dienen, als zij iemand op de halte zien, die gebruik maakt van mobiliteitshulpmiddelen, steeds alle deuren te openen en ze niet te sluiten voordat de passagier, inclusief het hulpmiddel, geheel binnen het voertuig is.

Scootmobielen en rolstoelen moeten het voertuig recht naar voren binnen kunnen rijden en recht naar voren (bij tegenoverliggende uitgang) of recht naar achteren weer naar buiten kunnen rijden. Bij veel materieel is dat nu alleen schuin mogelijk, waarbij geen gebruik van een tegenoverliggende uitgang kan worden gemaakt. Binnen het voertuig moeten, ten behoeve van passagiers met een beperkte reik- en/of handfunctie, de knoppen voor het openen van de deuren, niet alleen in, naast, of op de deuren zitten, maar tevens op enige afstand daarvan naar binnen inspringen, zodat de knop ook door deze passagiers zelfstandig bediend kan worden. De deuren mogen pas worden gesloten, als een gebruiker van een mobiliteitshulpmiddel het voertuig blijkbaar geheel heeft verlaten.

6 Alle haltes

Wij gaan ervan uit, dat alle haltes vanaf Station Zuid tot en met Westwijk, respectievelijk het Binnenhof, op vergelijkbare wijze worden aangepast, als in de hierboven genoemde punten werd beschreven.

Dan nog twee door ons aangedragen voorstellen:

- 7 Breng bij gelijkvloerse kruisingen, de halte steeds voor de kruising aan, waardoor een voertuig nooit met volle vaart over het kruispunt zal rijden.
- 8 Het lijkt ons mogelijk het probleem van het opheffen van twee haltes weg te nemen, door een vervangende halte aan te brengen. Hiermee worden de reistijden geen geweld aangedaan: Tussen de haltes Marne en

Gondel kan een bovengrondse halte worden aangebracht, precies boven de kruising met de Beneluxbaan. Geef die halte twee uitgangen, te weten aan de kant van de huidige halte Marne en idem aan de kant van Gondel, waarbij langs een kort voetpad, aansluiting wordt gezocht bij de bestaande infrastructuur.

Wij zijn graag bereid u bij de realisatie daarvan te adviseren en zullen dan de ter zake geldende jongste voorschriften en aanbevelingen hanteren. Wij hopen dat u met hetgeen wij hierbij naar voren brengen, rekening zult houden.

Antwoord

1. Zie Deel II.5 van het Eindrapport onder het kopje 'Toegankelijkheid'. De trams stoppen alleen op een halte als er iemand wil in- of uitstappen, net als in de huidige trams.
2. De haltes worden voorzien van uitgebreide reizigersinformatie, zoals een vertrekstaat en displays met actuele vertrektijden. Verdere details, waaronder de voorzieningen voor mensen met een beperking, worden in een volgende fase bepaald.
3. Zie Deel II.5 van het Eindrapport onder het kopje 'Toegankelijkheid'. Bij het ontwerp van bestaande en nieuwe haltes wordt veel aandacht besteed aan de sociale veiligheid. De liften zullen transparant worden, zodat de sociale veiligheid toeneemt en vandalisme afneemt. Verdere details worden in een volgende fase bepaald.
4. Bestaande perrons houden in principe hun huidige breedte. Nieuwe perrons worden 1,90 tot 2,50 m breed. De objecten op de perrons worden zo geplaatst dat er voldoende ruimte overblijft. Verdere details worden in een volgende fase bepaald.
5. De eisen aan de voertuigen, het spoor en de perrons zorgen ervoor dat de spleetbreedte en spleethoogte klein blijven. De eisen aan de voertuigen zorgen er ook voor dat de voertuigen goed te gebruiken zijn door mindervaliden. Welke eisen exact worden gehanteerd, wordt in een volgende fase bepaald.
6. Dit is correct, voor zover de locatiespecifieke omstandigheden dit toelaten.
7. Vanuit het oogpunt van veiligheid is het inderdaad beter om de haltes voor de kruising te leggen. Vanuit oogpunt van reistijd is het echter beter de haltes na de kruising te leggen. Daartussen zal per locatie een afweging worden gemaakt. Overigens blijven de haltes in het algemeen op hun huidige plek liggen.
8. Zie Deel II.3 van het Eindrapport. Voor de gesuggereerde halte is een ongelijkvloerse kruising van de trambaan met de Beneluxbaan nodig. Dit is een forse investering die vanuit oogpunt van doorstroming en veiligheid niet noodzakelijk is. Vandaar dat daar niet voor is gekozen.

Inspreker 186 Reactie 249

L.S. Uw project is een mooie droom, maar de werkelijkheid is meestal anders.

Bij deze wil ik nog graag enkele opmerkingen maken

- Het dorp Amstelveen is qua inwonersaantal in 50 jaren niet gegroeid en heel veel ouderen en alleenstaanden. Voor expats scoort Amstelveen slecht door gebrek aan gestoffeerde en gemeubileerde woningen.
- Haltes opheffen lijkt me geen goed idee
 - Bij halte Marne gaat een gezondheidscentrum gebouwd worden
 - Bij halte Gondel is men van plan om een groot kantoorgebouw om te bouwen tot een appartementen-complex
 - Voor ouderen is een afstand van 400 – 800 meter veel te ver lopen (rollatormensen niet te vergeten)
- Ongelijkvloerse kruisingen aanleggen lijkt me ook geen goed idee: Van halte Oranjebaan, Onderuit en Uilenstede wordt door ouderen nauwelijks en 's avonds helemaal geen gebruik gemaakt vanwege de trappen, de onveilige trappenhuizen (jeugd) en de smerigheid (oa urine). Nog drie van die onveilige stinkplekken met trappen omdat liften en roltrappen leuke speeltjes voor de jeugd zijn en binnen de korste tijd kapot zullen zijn bevorderen het openbaar vervoer voor ouderen in elk geval niet. (krijgen nu samen zes haltes waar ouderen niet of nauwelijks gebruik van maken). Beveiliging van de kruisingen is thans prima (altijd al geweest). Ongelukken worden door de jeugd zelf veroorzaakt (door 'rood' lopen of rijden, achter een tramwagen hangen).
- Rijttijden korter maken, veel trams of treinen in een uur laten rijden zijn hypes gebleken. Veel te veel treinen > storingen > geen treinen. Liever minder trams en normale rijttijden en ervan op aan kunnen dat een tram wil rijden denk ik de mensen prima!

- Station Zuid zal niet groeien. Spoorwegnet is nu al overbelast. Er vallen al zoveel treinen uit.
- Op de inspraakavonden waar de ouderen in de meerderheid waren is het project aan hen voorgelegd, heel veel mensen haalden vragen en gaven commentaar. Dat het openbaar vervoer voor mensen is vind ik in dit project niet terug. We hebben in onze samenleving te maken met heel veel ouderen, gehandicapten, de babyboomgeneratie en mensen met een rollator nog vele jaren lang tot ... Iedereen heeft ouder te worden.
- In het project moet men vaak overstappen en ver lopen. Dat wordt voor heel veel mensen toch een probleem. Dat een 5 sinds enkele jaren niet meer langs een perron van Station Zuid stopt is al een enorme aderlating voor velen.
- Laat lijn 5 gewoon de bestaande route niet elke halte naar het Amsterdamse CS rijden en lijn 51 tot het Amstelstation (ook de bestaande route). De mensen zijn daar aan gewend. Er is niks mis mee.

Antwoord

Zie voor een toelichting over het opheffen van haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Het zorgcentrum heeft vooral een wijkgebonden functie. Dit betekent dat mensen uit de directe omgeving hiervan gebruik maken en gebruik maken van OV in de wijk. Bij een hoogwaardige tram horen sociaal veilige en goed onderhouden haltes. Onder deze voorwaarden kunnen ongelijkvloerse haltes ook voor ouderen goed bruikbaar zijn. De ongelijkvloerse kruisingen worden niet alleen uit oogpunt van veiligheid voorgesteld, maar zijn ook uit oogpunt van doorstroming van het verkeer nodig. De voorgestelde frequenties zijn minimaal nodig om de verwachte reizigers te vervoeren; minder trams laten rijden, zou betekenen dat de trams te vol worden. De groei van het treinverkeer via Station Zuid gaat inderdaad niet vanzelf, daarom wordt er geïnvesteerd om dit mogelijk te maken. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 187 Reactie 251

Hierbij reageer ik namens het nieuwe gezondheidscentrum Marne (een breed wijkgericht gezondheidscentrum met 6 huisartsenpraktijken, een apotheek, fysiotherapie, laboratorium, diëtiste, psychologen voor de wijken Groenelaan, Waardhuizen, deel van Middenhoven). We maken bezwaar tegen het opheffen van de haltes Marne en Gondel, omdat we vrezen slecht bereikbaar te worden met het openbaar vervoer. Een oplossing zou kunnen zijn de halte Sportlaan naar het zuiden te verplaatsen, maar dan wel zodanig dat er een uitgang is ter plaatse van de oude halte Marne. Daar loopt ook een viaduct onder de Beneluxbaan met snelle toegang naar de wijk Groenelaan (zuidelijk).

Antwoord

Het zorgcentrum heeft vooral een wijkgebonden functie. Dit betekent dat mensen uit de directe omgeving hiervan gebruik maken en gebruikmaken van OV in de wijk. De Amstelveenlijn is gericht op wijkoverstijgend vervoer. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag. Halte Sportlaan wordt volgens het voorstel aan de zuidkant van het kruispunt gelegd zodat de bereikbaarheid vanuit het zuidelijk deel van de wijk Groenelaan iets beter wordt (dan bij de huidige ligging aan de noordkant). Verplaatsen van de halte Sportlaan naar de bestaande tunnel bij de huidige halte Marne is niet aan de orde omdat daarmee de loopafstand vanuit het noordelijk deel van Groenelaan langer wordt. Wel zal gekeken worden naar de mogelijkheid om de nieuwe halte Sportlaan ook via de zuidzijde te ontsluiten.

Inspreker 188 Reactie 252

Wij betwijfelen of in de plannen voor de Amstelveenlijn voldoende rekening is gehouden met mensen met functiebeperkingen. Die twijfel komt vooral voort uit het feit dat veel nog onduidelijk is. Voor veel mensen met beperkingen en een alsmaar groeiende groep ouderen is openbaar vervoer een volstrekt onmisbaar hulpmiddel om zelfstandig te kunnen reizen. Blinden en slechtzienden, maar ook veel gebruikers van een rolstoel of rollator en anderen die niet heel goed ter been zijn, hebben geen andere keuze om zelfstandig te kunnen reizen dan per openbaar vervoer. Fietsen, auto rijden, brommer rijden of grote loopafstanden afleggen is voor hen allemaal niet mogelijk. Voor situaties waar het openbaar vervoer niet toereikend is, bijvoorbeeld wanneer zich geen halte dicht genoeg bij de plaats van bestemming bevindt, of wanneer er zich niet dicht genoeg bij de plaats van bestemming een toegankelijke halte bevindt, kunnen zij gebruik maken van het Aanvullend Openbaar Vervoer. 40 % van de gebruikers van het AOV maakt waar mogelijk gebruik van het reguliere OV, was dit nietzo dan zou de druk op het AOV veel groter zijn dan deze nu is. Mocht het reguliere

openbaar vervoer in de regio Amsterdam voor hen minder goed bereikbaar, bruikbaar en/of toegankelijk worden, zou de druk op het Aanvullend Openbaar Vervoer dus groter worden. Dit zou niet wenselijk zijn, aangezien de aanbieders van het AOV er nu al nauwelijks in slagen aan de eisen te voldoen. Dit terwijl de verwachting is dat er binnenkort weer fors op de WMO zal worden bezuinigd.

Om te beginnen zetten wij vraagtekens bij de veronderstelling dat men bereid zou zijn om 800 meter te lopen tussen haltes van zogenaamd 'hoogwaardig openbaar vervoer'. Het kan zijn dat dit uit onderzoek gebleken is, maar wij vragen ons af of specifiek hierbij is gekeken naar de groep mensen met beperkingen. Ons zou het logisch lijken als, gezien het enorme belang van goed OV voor mensen met een beperking, deze groep apart was onderzocht en een zwaar gewicht had gekregen in de berekening van de loopafstand die mensen bereid zijn af te leggen. Te meer omdat sinds 9 mei van dit jaar de Wet Gelijke Behandeling Chronisch Zieken en Gehandicapten ook geldt voor openbaar vervoer. Volgens ons behelst dit niet alleen de toegankelijkheid van haltes en materieel, maar ook de bruikbaarheid ervan. Voor veel mensen met beperkingen en ouderen wordt de kwaliteit van het openbaar vervoer vooral afgemeten aan de fijnmazigheid en de toegankelijkheid ervan.

Er zijn nu dus plannen voor een Amstelveenlijn, waarbij veel haltes worden opgeheven. Vanzelfsprekend is dit nadelig voor mensen met beperkingen. Enerzijds omdat het gevaar is dat loopafstanden groter zullen worden, wat in veel gevallen betekent dat men geen gebruik van het openbaar vervoer kan maken, of dat men zeer veel meer tijd kwijt is om zelfstandig te kunnen reizen dan nu het geval is. Anderzijds is er sprake van het opheffen van haltes die nu toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Hiervoor in de plaats zouden eventueel nieuwe bushaltes komen waar geen trams kunnen komen. Op zich is het feit dat er plannen zijn voor nieuwe bushaltes positief, maar omdat zij niet voor trams kunnen worden gebruikt beperkt dit wellicht de overstapmogelijkheden. Tevens moeten deze haltes dan weer opnieuw toegankelijk worden gemaakt terwijl er dus al toegankelijke haltes waren die nu niet meer gebruikt kunnen worden. Dit vertraagt het proces om alle bus – en tramhaltes toegankelijk te maken.

Wij hadden dus liever gezien dat er, tegelijk met de plannen voor de Amstelveenlijn, ook al een duidelijk omlinjd plan was geweest voor de invulling van de compensatie van het verlies aan haltes door buslijnen en nieuwe bushaltes. In dat geval hadden wij de gevolgen voor mensen met beperkingen beter kunnen beoordelen. Er zijn sowieso zeer veel nieuwe bushaltes nodig om het openbaar vervoer bruikbaar te houden voor mensen met een beperking, als de huidige plannen voor de Amstelveenlijn doorgaan. Wij denken dat de lijn vooral geschikt is om forenzen te vervoeren, en dat er te weinig rekening is gehouden met de sociale functie van het openbaar vervoer in een regio als deze. Ook denken wij dat er te weinig rekening is gehouden met het feit dat veel mensen met beperkingen betaald of vrijwilligerswerk doen. Het is belangrijk dit zo veel mogelijk te stimuleren, daarvoor is een goed en fijnmazig OV-net onmisbaar. Ouderen en mensen met een beperking gebruiken het openbaar vervoer lang niet alleen voor sociale doeleinden.

- > Tevens zou ik graag nog de specifieke aandacht willen vragen voor een voorbeeld van een halte die men voornemens is op te heffen: de halte Dintelstraat. Het is van groot belang dat een stadsdeelkantoor zo bereikbaar mogelijk is, men moet daar onder alle omstandigheden gemakkelijk kunnen komen. Er is nu een halte voor de deur, als men langer moet lopen (of rollen) werkt dit voor velen belemmerend om het stadsdeelkantoor te bereiken. Een voorbeeld is het huidige stadsdeelkantoor van stadsdeel Oost, een nieuw gebouw dat voorlopig, zeker zolang de bouwwerkzaamheden in de omgeving duren, slecht bereikbaar is vanuit de dichtstbijzijnde halte. Er is bij het bepalen van de locatie van dit kantoor te weinig rekening gehouden met bereikbaarheid per openbaar vervoer.
- > Samenvattend verzoeken wij u dus de plannen aangaande de Amstelveenlijn op bovengenoemde punten aan te scherpen, en snel meer inzicht te geven in de manier waarop het opheffen van haltes gecompenseerd gaat worden ten behoeve van behoud van de fijnmazigheid van het openbaar vervoernet in deze regio.

Antwoord

Hoe dit exact wordt ingevuld, wordt aan de vervoerder overgelaten. Zie voor een toelichting over het opheffen van haltes Deel II.3 en Deel III.2.2 van het Eindverslag.

Inspreker 189 Reactie 253

De door u genoemde voordelen van de tram wegen in onze ogen niet op tegen de nadelen die de ondernemers aan de Beethovenstraat van de Amstelveenlijn ondervinden.

Onze voornaamste bezwaren tegen de plannen voor de Amstelveenlijn zijn:

1 Eenrichtingsverkeer in de Beethovenstraat: afnemende bereikbaarheid

Het voorgenomen eenrichtingsverkeer in de Beethovenstraat vermindert de bereikbaarheid en het impuls-gedrag van de bezoekers/klanten van de Beethovenstraat. De Beethovenstraat heeft, om in de toekomst te kunnen overleven, juist een grotere bereikbaarheid nodig. Met het eenrichtingsverkeer verdwijnt ook de helft van de parkeervakken, die een *unique selling point* in de Beethovenstraat zijn. Met de voorgenomen verplaatsing van de (overgebleven) parkeervakken tussen de bomen, wordt het trottoir versmald en verdwijnt daarnaast de unieke uitstraling van de Beethovenstraat. Het verblijfsklimaat voor de bezoekers/klanten zal hierdoor sterk afnemen en ook dit is schadelijk voor de ondernemingen in de Beethovenstraat.

2 Verdwijnen van 2 tramhaltes: afnemende bereikbaarheid

Het verdwijnen van 2 haltes op de Beethovenstraat vermindert, net als het eenrichtingsverkeer, de bereikbaarheid van de bezoekers/klanten van de Beethovenstraat. Daarnaast liggen hierdoor de opeenvolgende tramhaltes erg ver uit elkaar. Tenslotte komt er mogelijk een tramhalte bij aan het Gelderlandplein, waardoor de bereikbaarheid van de grootste concurrent van de Beethovenstraat, wordt vergroot.

3 Snelle trams

De angst bestaat dat de snelle trams, op hun losgelegde trambanen, de Beethovenstraat van gezellige winkelstraat in een racebaan zullen veranderen. Oversteken wordt lastiger (door voorrang, hekken en losliggende baan) en het verblijfsklimaat voor bezoekers/klanten verslechtert.

4 Werkzaamheden in de Beethovenstraat

Op dit moment wordt de Beethovenstraat opgeknapt. Van maart t/m november 2012 is de Beethovenstraat overgeleverd aan een groot onderhoud van de straat. De impact op de ondernemers, in combinatie met de crisis (in de detailhandel), is enorm. Voor het eerst sinds tijden kampt de Beethovenstraat met leegstand, de bezoekersaantallen in de straat lopen drastisch terug, de ondernemers hebben het zwaar. De straat knapt wel degelijk op van het groot onderhoud maar een nieuwe serie werkzaamheden in de straat stuit op groot protest. De voorgenomen plannen voor de Amstelveenlijn zullen ongetwijfeld gepaard gaan met ingrijpende werkzaamheden in de straat. De ondernemers krijgen zodoende amper de tijd om op adem te komen van de gevolgen van de huidige werkzaamheden.

De ondernemers van de Beethovenstraat hebben door de crisis, de opkomst van internet en het huidige groot onderhoud in de straat te maken met zwaar weer. Een nieuwe ingrijpende maatregel, zoals de plannen voor de Amstelveenlijn, kan voor een groot aantal ondernemers de doodsteek zijn.

Zoals eerder genoemd wegen de voordelen van de tram niet op tegen de door de ondernemers ondervonden nadelen. Het is de ondernemers daarnaast ook niet duidelijk wat nu de echte voordelen voor de gebruiker zal zijn.

Antwoord

Volgens de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Op het tracé van station Zuid naar CS zullen nog wel twee haltes vervallen. Zie hiervoor Deel II.3 van het Eindverslag. Eenrichtingsverkeer in de Beethovenstraat is de meest rigoureuze maatregel om de betrouwbaarheid en doorstroming van de tram te verbeteren. Gezien de impact op de omgeving vervalt deze maatregel en zullen de andere voorgestelde maatregelen voor de Beethovenstraat verder onderzocht worden.

Inspreker 190 Reactie 254

Het is toe te juichen dat er nu voorstellen voor een betere aansluiting van het tramnet op Station Zuid in behandeling zijn. Ten aanzien van enkele onderdelen hier de reactie en een aantal voorstellen van ondergetekende.

600 meter hemelsbreed

Een cirkel van 600 meter vanaf een halte heeft een oppervlak dat twee maal zo groot is als de oppervlak van een cirkel van 400 meter.

De bereidheid om te lopen neemt naar buiten snel af, terwijl het aantal betroffen bewoners per meter steeds sterker groeit.

Loopafstanden oplopend tot meer dan 800 meter naar een halte die verbinding biedt naar een halte vlak bij de werkplek biedt geen antwoord op de som van die vele andere activiteiten die vervoer vragen. De kwaliteit van het openbaar vervoer neemt enorm af als ook binnen de stad veel grotere loopafstanden worden gecreëerd. Gezien het probleem van de auto bij woon-werkverkeer, zeker binnen de Ring, is 'bereidheid tot 600 meter hemelsbreed te lopen' in het woon-werkverkeer meer een zaak van acceptatie. Binnen de Ring valt er weinig winst meer te verdienen. Op een traject van enkele haltes, binnen de Ring, weegt de rijtijdwinst niet op tegen grotere loopafstanden. Binnen de Ring, vanaf het station, dienen lijnen uit te venten en ook aan andere verplaatsingswensen te voldoen. Tegelijkertijd een goede verbinding met de Ring bieden. Ontsluiten, ook voor de forensen. Rijtijdvergelijkingen over de gehele lengte tonen geen voordelen voor reizigers en verbloemen de nadelen.

Halteren na de kruising

Net als halteafstanden is dit een steeds weer opduikend voorstel. Hierbij wordt niet aan de passagier, niet aan het rijdend personeel en niet aan verkeersveiligheid gedacht.

De passagiers verspreiden zich in vier richtingen. Ze zijn allemaal ongeveer tot honderd meter voorbij de kruising meegenomen. Dat kost rijtijd en teruglooptijd.

Terwijl de tram halteert zijn er mensen die naar die tram willen oversteken, maar bij haltes na de kruising krijgt het autoverkeer in principe groen en stuift langs die halte.

In drie van de vier richtingen moeten passagiers teruglopen. Overstappers moeten vervolgens teruglopen naar de kruising en het voorste deel van de lange halte om de hoek opzoeken.

De tijd die het doorrijden en teruglopen samen kost biedt een evenredige kans de tram voor de overstap te zien aankomen. Als dan nog moet worden overgestoken naar de halte, heeft het autoverkeer in principe groen.

Van een bus- of trambestuurder wordt verwacht dat met een veilige snelheid de kruising wordt genaderd, terwijl alle signalen op 'groen' staan en verwacht wordt dat een minimale rijtijd wordt gerealiseerd.

Trams en bussen moeten niet opgejaagd worden. Trams en bussen moeten de ruimte krijgen om door te rijden en dat wordt niet bereikt door met verkeerslichten ander verkeer weg te jagen en te hopen dat er niemand nog voor de wagen langs probeert te komen.

Halteren na de kruising is gebruikers pesten, bestuurders stressen en ongelukken uitlokken.

Overigens was rijtijd- en regelmaatwinst niet het argument voor de vele al bestaande haltes na kruising.

Haltes verdwenen bij voorkeur na de kruising als het voor de kruising een opstelstrook voor auto's opleverde.

Halte onder het viaduct in de Parnassusweg

Bij de presentatie van het ZuidasDok is gepleit voor het laten doorlopen van de perrons tot over het viaduct.

Daar kan een volledig beschutte looproute worden gecreëerd om trein en metropassagiers te verleiden over de weg heen over te steken. De huidige haltes liggen direct voor de perrons. Vergeleken met haltes aan de zuidzijde van het station winnen overstappers daar zeker een minuut aan reistijd. De weg kan daar smal zijn, de zebra net zo breed als de halte, een snelheidsbeperking en rood voor autoverkeer als er openbaar vervoer halteert. Zowel voor de korte als lange termijn is deze halte meer dan nuttig.

Is Station Zuid een knooppunt of ligt het ver weg in de polder?

De stad is nu onvoldoende aangesloten op Station Zuid, constateert de Stadsregio in het discussiestuk over de Amsterdamse concessie. Ondergetekende heeft eerder op deze ommissie gewezen.

Het tramnet moet op volwaardige wijze op het station worden aangesloten. Er zullen meerdere lijnen moeten kunnen eindigen. In geval van grote feesten en verstoringen rond het CS moet Station Zuid de functie van CS kunnen overnemen.

Het ontsluiten van Station Zuid vraagt om minstens vier perrons voor de tram in beide richtingen. Verder ligt het voor de hand het bus – tramstation aan de noordzijde, de stadzijde, te realiseren. Een van de Amstelveenlijnen kan via Stadionweg – Diepenbroekstraat – Wielingenstraat aangesloten worden op lijn 4.

Aan de noordzijde is meer ruimte dan nu gepland als niet wordt toegegeven aan de wensen van het metro-bedrijf. De laatste hobby, het ontvlechten, heeft al veel geld gekost bij Station Zuid. Het heeft om dezelfde reden het idee van verlengen van de Ringlijn naar Noord opgeleverd. De Gemeenteraad van Amsterdam heeft dat steeds mooi gevonden, maar heeft ook bij herhaling uitgesproken dat het de Ring wil kunnen sluiten. Dan valt er niet meer te ontvlechten.

Bij het Centraal Station konden drie lijnen worden verwerkt in een kopstation onder de grond. Bij Station Zuid gaat het bovengronds om één doorgaande lijn en één lijn die 'kop' kan maken na het station. Het metrostation Zuid kan uitstekend volstaan met één perron, wat minder geloop, een smaller dijklichaam, lagere kosten en meer ruimte aan de stadzijde oplevert.

De voorgestelde lijnvoering

Hiervoor is al de mogelijkheid van koppelen aan, resp. verlengen van lijn 4, genoemd.

De tram naar het Amstelstation lijkt vanuit Amstelveen gezien in een behoefte te voorzien. Als het gaat om werkgebied Zuidoost is een directe verbinding, zoals de Zuidtangent meer op z'n plaats.

Voor zover het gaat om de verbinding met de oostkant, de oostbuis, van de stad, ligt het meer voor de hand Ringlijn 50 te verleggen van Holendrecht naar het Centraal Station. Ook vanaf Station Zuid blijft de oostbuis dan voor treinfarensen uit alle richtingen direct bereikbaar.

De Stadsregio kan zich verder afvragen of NS-Station RAI nog een serieuze functie heeft als de Noord/Zuidlijn gaat rijden. Voor de te kiezen lijnvoering, de te kiezen eindpunten enz. zijn er meerdere mogelijkheden.

Belangrijke mogelijkheden omdat de vervoervraag blijft groeien. Wachten tot het geheel als uitgewerkt project kan worden aanbesteed lijkt geen optie. Het aanbod moet sneller worden verruimd.

Waarbij nog opgemerkt dient te worden dat het laten lopen van studenten tussen VU en station een doelstelling moet zijn. Passagiers die voor een piek tussen één of twee haltes zorgen kunnen voor de exploitatiekosten gemist worden als kiespijn.

Tussen nu en later

Nu al kan tussen Zuid en Binnenhof de capaciteit worden versterkt. De tijd nodig om over voldoende beschikbare, te kopen dan wel te huren, tweerichtingswagens te beschikken is daarbij slechts bepalend.

Nu al zou er naast lijn 5 een tweede tramlijn, als de wagens er zijn, kunnen doorrijden naar Binnenhof.

Als de haltes van de sneltram voor de helft worden verlaagd kan er direct een tram worden doorgetrokken naar Westwijk. Dat zou lijn 5 of lijn 24 kunnen zijn. Als alle haltes van de sneltram worden gehalveerd kan er met gekoppelde trams worden gereden. Een 'dubbele' lijn 5 zou ook gewoon door kunnen rijden naar CS.

Er kan dan ook alleen op het traject ten zuiden van het station gekoppeld worden gereden. De gekoppelde wagen keert via het oude eindpunt van 24 en ontmoet lijn 5 weer op de Strawinskylaan.

Het zou verder voor de hand liggen als de rail tussen Olympiaplein met de Strawinskylaan zou worden aangesloten. De Strawinskylaan zal gezien het geplande project nog lang dienst doen als ov-station. Met de extra rail zijn vele varianten mogelijk en veelbelovende.

Dit is ook een pleidooi om direct met de eerste mogelijke stappen te beginnen. Het project kan uitstekend in fasen worden geknipt en daarmee onafhankelijk worden van de ontwikkeling rond het station en het dok.

De passagiersgroei wacht niet op de discussie of procedures over samenvoegen en opheffen van haltes.

Met het hiervoor voorgestelde kan morgen worden begonnen.

Ongelijkvloerse kruisingen

Als het autoverkeer teveel last van het openbaar vervoer krijgt, zouden de kosten uit autopotten behoren te worden betaald. Het lijkt zinvol de De Boelelaan ongelijkvloers met de tram te laten kruisen. Het is niet duidelijk hoe het verkeer naar de vele parkeergarages wordt geleid. Als voor de Mahlerlaan wordt gekozen, heel of half onder toekomstige uitbreiding van de VU door, kan veel autoverkeer ongestoord de openbaar vervoerbaan kruisen.

Antwoord

De Amstelveelijn moet in de toekomst een verbindende lijn worden en is dus in eerste instantie niet bedoeld voor reizen van slechts enkele haltes. Daarvoor zijn er de gewone trams en bussen. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag.

Voor een verbindende lijn als de Amstelveelijn is betrouwbaarheid en snelheid belangrijk. Daarbij past het

plaatsen van een halte na een kruising. Dit moet echter worden afgewogen tegen de verkeersveiligheid en de looptijden bij overstappen. In het voorstel blijven de haltes die worden gehandhaafd in principe op hun huidige plek liggen.

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

De keuze om voor de ombouw extra trams te laten rijden tot Binnenhof ligt bij de vervoerder. Overigens is daar de beschikbaarheid op korte termijn van trams vermoedelijk de beperkende factor. Voor het vervangend vervoer tijdens de ombouw is het inderdaad zinvol om te kijken of er al dan niet gekoppelde trams kunnen rijden naar Westwijk. Hier zullen we nader onderzoek naar doen. Ook zal er nader onderzoek worden gedaan naar de ont koppeling van de ombouw van de uitvoering van het project ZuidasDok. Hiervoor is echter wel een definitief besluit nodig over de voorkeursvariant voor de Amstelveenlijn.

Ook de tram en vooral de voetgangers naar de haltes toe, hebben er last van als de drie betreffende kruisingen in Amstelveen niet ongelijkvloers worden gemaakt. Dat is de reden dat het is opgenomen in het voorstel. Voor Buitenveldert ligt dit anders. De onderzoeken die zijn verricht naar de toekomstige doorstroming van de Amsterdamse kruispunten geven geen aanleiding om hier ongelijkvloerse oplossingen voor te stellen.

Inspreker 191 Reactie 256

Als oudere van 82 jaar wil ik graag reageren op de voorstellen.

Allereerst viel mij op dat er nogal wat haltes worden opgeheven. Alleen omdat er dan wat minuten gewonnen kunnen worden!? Ik denk dan aan de ouderen en zeker aan de wat moeilijk lopenden, zoals ik. Zij zullen in de toekomst in steeds grotere aantallen aanwezig zijn zeker als ik erzelf niet meer ben.

Het opheffen van zoveel haltes lijkt mij dus onwenselijk!

In feite had de ondergrondse moeten doortrokken in ieder geval tot bij A'veen Centrum zodat dan bij bepaalde haltes kon overstappen op de tram. Dit zal mede door bezuinigingen etc niet mogelijk zijn, denk ik.

Anderzijds is de huidige situatie ook wel doeltreffend. Je kunt van de metro uit Westwijk overstappen op de 5 naar het Leidseplein.

Ik zie dat regelmatig gebeuren en constateer ook dat de 51 en 5 goed gevuld zijn en voldoen aan een grote behoefte. Zeker de ene tram moet wel eens inhouden voor de voorlopende tram/metro. Maar zonder verdere ondergrondse zul je dat bij het nieuwe systeem ook houden. Hoe die tram dan verder moet lopen naar het Amstel, daar heb ik geen zicht op. Nu vult de bus die leemte aan, al moet je dan verder lopen.

Antwoord

De huidige situatie kan niet blijven bestaan. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag. Zie voor het opheffen van haltes Deel II.3 van het Eindverslag. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. We denken dat dit voorstel voor zo veel mogelijk mensen positief uitpakt. Maar uiteraard zijn er ook mensen voor wie dit voorstel nadelig uitpakt.

Inspreker 192 Reactie 257

Wij vinden het belangrijk om te reageren omdat als gevolg van de vernieuwing van de Amstelveenlijn de uitstekende bereikbaarheid van het Amstel Business Park in sterke mate wordt aangetast door het mogelijk wegvallen van metrolijn 51 op Station Overamstel. U stelt dat Station Zuid in de nabije toekomst een groot OV knooppunt wordt. Het kan toch echter niet zo zijn dat door het wensbeeld voor Station Zuid, het Amstel Business Park Zuid in de toekomst haar directe openbaarvervoersverbinding met Station Amstel en verder gaat verliezen.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 192 Reactie 258

U miskent in uw beeldvorming over het gebruik van het openbaar vervoer in relatie tot stedelijke ontwikkelingen, dat het Amstel Business Park Zuid in diverse visies van gemeente Amsterdam en de Stadsregio transformeert naar een belangrijk woon/werk gebied. Wij wijzen u op bijvoorbeeld de Structuurvisie Amsterdam 2040 waarin langs de A10 aanpalend aan station Overamstel een beeld is neergelegd van een in hoge mate verstedelijkt gebied, met in de directe nabijheid een Park- en Ride voorziening voor de stad Amsterdam.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 192 Reactie 259

Wij vinden evenals u dat het openbaar vervoer voor de regio Amsterdam van groot belang is, maar vragen uw aandacht voor de bereikbaarheid van het Amstel Business Park Zuid. Het gaat daarbij niet alleen om de huidige gebruikers, maar tevens om het borgen van de toekomstige bereikbaarheid in relatie tot de ontwikkeling van het gebied.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 192 Reactie 260

Gaarne zien wij de continuering van de openbaar vervoer verbinding middels metrostation Overamstel dan ook gewaarborgd in uw plannen.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 193 Reactie 261

Alvorens in te gaan op de specifieke situatie rond Gondel, hebben wij de volgende kanttekeningen op uw plannen in het algemeen: 1. De gemeente streeft er naar de Amstelveenlijn om te bouwen tot een hoogwaardige tramverbinding. 'Hoogwaardig' is echter een begrip waar verschillende belanghebbenden verschillende betekenis aan geven. In de gepubliceerde plannen maakt u duidelijk welke aspecten de gemeente onder hoogwaardigheid verstaat. U gaat echter nauwelijks in op de offers die voor het behalen van deze doelstellingen gebracht moeten worden. Wij vragen u de mogelijk negatieve gevolgen van het invoeren van uw plannen beter in kaart te brengen en voor te leggen aan het publiek.

Antwoord

Bij de aanleg van een snelle tramverbinding wordt gestreefd naar minder haltes, op grotere afstand van elkaar. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 193 Reactie 262

In dit kader vragen wij u specifiek meer publieksonderzoek te doen naar het minder 'fijnmazig' worden van het netwerk door het verdwijnen van haltes. Hierdoor neemt immers voor een groot aantal passagiers de effectieve reistijd toe omdat zij langer moeten lopen. Op het traject Westwijk Zuidas bedraagt de tijdswinst slechts 2 minuten, terwijl een groot aantal reizigers een veelvoud hiervan extra kwijt is vanwege het verder

lopen. De gemeente gaat ervan uit dat reizigers bereid zijn om 600 meter te lopen naar een halte, maar deze aanname is gebaseerd op onderzoek dat is gedaan in het kader van de aanleg van de Zuidtangent en niet toepasbaar op de situatie van de Amstelveenlijn. Daar komt bij dat veel ouderen helemaal geen 600 meter kunnen lopen. Bovendien ontbreken met name in Amstelveen de looproutes naar de haltes.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van het opheffen van haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Het onderzoek dat u noemt gaat breder dan alleen de Zuidtangent en is ons inziens wel toepasbaar op de Amstelveenlijn.

Inspreker 193 Reactie 263

Voorts vragen wij u specifiek te onderzoeken hoeveel tijdswinst effectief geboekt wordt door het elimineren van een halte. Wij menen dat de meerderheid van de stoptijd veroorzaakt wordt door het kopen van kaartjes en het in- en uitstappen. Aangezien u evenveel passagiers wilt houden wordt dit probleem niet opgelost door het weghalen van haltes, het wordt slechts verplaatst.

Antwoord

Als uitgangspunt is gehanteerd dat niet meer halteren op een halte ongeveer 30 sec. rijtijdswinst oplevert. Dit getal is gebaseerd op het feit dat de tram niet meer hoeft af te remmen en op te trekken.

Inspreker 193 Reactie 264

Ook vragen wij u specifiek beter te onderzoeken wat de consequenties zijn van 'stoppen op verzoek'. Bij veel tramverbindingen is het heel gebruikelijk dat de tram doorrijdt als er niemand op het perron staat en niemand in de tram heeft aangegeven eruit te willen. M.a.w. een halte die nooit gebruikt wordt zal niet tot vertraging leiden. Een halte die wel gebruikt wordt zal wel tot vertraging leiden maar dan is er dus ook behoefte aan een halte. Wij menen dat de meerderheid van de passagiers graag een korte stop maakt indien reizigers in en uit willen stappen.

Antwoord

Bij de aanleg van een snelle tramverbinding wordt gestreefd naar minder haltes, op grotere afstand van elkaar. Zie voor de onderbouwing van het opheffen van haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 193 Reactie 265

Conclusie: de tijdswinst van het opheffen van haltes is minimaal en fijnmazigheid is belangrijker dan deze minimale tijdswinst.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van het opheffen van haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 193 Reactie 266

Wij vinden de huidige lijn 51 al een 'hoogwaardige' verbinding. We vragen u om alleen alternatieven door te voeren die eenduidig aantoonbaar beter zijn dan de huidige verbinding.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van het opheffen van haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Zie voor overstappen Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 193 Reactie 267

De huidige plannen zijn voornamelijk opgesteld vanuit een bewonersperspectief. Met name met betrekking tot Amstelveen kan gezegd worden dat de dienstverlening naar de bedrijfsgebieden zal verarmen door het opheffen van de haltes Spinnerij, Gondel en Marne. Deze haltes bedienen de kantoorgebieden van de Startbaan en Bovenkerk waar enkele zeer grote bedrijven zijn gevestigd. De Amstelveense kantorenmarkt verkeert in zwaar weer. Het is niet verstandig om een van de belangrijkste door huurders en makelaars gepercipieerde minpunten verder te verergeren: te weten, het niet hebben van een NS station en de gebrekkige bereikbaarheid met OV. Wij vragen u om nader onderzoek te doen naar de mening van de grote kantoorgebruikers.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van het opheffen van haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 193 Reactie 268

Het voornemen om de halte Gondel op te heffen is gebaseerd op tellingen die niet representatief zijn en geen rekening houden met toekomstige ontwikkelingen. Ten eerste zijn de tellingen gedaan in tijd dat de toenmalige huurder HP van het kantoorgebouw Gondel aan het reorganiseren was. Ten tweede nemen de tellingen niet mee dat nu snel de wijk Middenwaard gerealiseerd zal gaan worden. Middenwaard wordt een zeer substantiële nieuwbouwwijk van meer dan 100.000 m² bouwvolume en uit de cirkeldiagrammen blijkt dat deze wijk buiten het bedieningsgebied van andere haltes gaat vallen. Wij vragen u om uw besluitvorming te baseren op toekomstgerichte vervoersverwachtingen en rekening te houden met de komst van de wijk Middenwaard.

Antwoord

De tellingen voor lijn 51 zijn uitgevoerd in 2009. Bij het maken van de afweging is niet alleen gebruik gemaakt van de tellingen maar is gekeken naar de functies in de directe omgeving van de haltes en de toekomstige ontwikkelingen. Zie Deel II.3 van het Eindverslag. De nieuwbouw in de Middenwaard valt voor een groot binnen het invloedsgebied van de haltes Meent en Sportlaan. Een goede bereikbaarheid van de haltes Sportlaan en Meent vanuit de nieuwbouw en de rest van de wijk is aandachtspunt in de volgende fase.

Inspreker 193 Reactie 269

De halte Gondel vormt een integraal onderdeel van het kantoorgebouw Gondel 1. Dit gebouw is daadwerkelijk aan de halte vastgebouwd en de halte vormt een zeer belangrijke factor voor de verhuur van het kantoorgebouw. Wij hebben destijds voornamelijk tot de realisatie van dit gebouw besloten vanwege de mogelijkheid het gebouw te integreren met de tramhalte. Dit is een uniek kantoorconcept en het is onmogelijk de halte te sluiten zonder afbreuk te doen aan dit concept en grote bouwkundige aanpassingen te maken. Conclusie: Geven de geplande ontwikkeling van Middenwaard en de onlosmakelijke verbondenheid van het kantoorgebouw en de halte Gondel, vragen wij u om de halte Gondel niet te sluiten en na te denken over alternatieven.

Antwoord

Bij de aanleg van een snelle tramverbinding wordt gestreefd naar minder haltes, op grotere afstand van elkaar. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Met 1100 in- en uitstappers per dag is de halte Gondel één van de rustiger haltes op het tracé. De halte Gondel ligt niet vast aan het hier aanwezige kantoorgebouw en kan zonder (fysiek) afbreuk te doen aan dit kantoorgebouw worden opgeheven.

Inspreker 194 Reactie 270

Wij onderschrijven de noodzaak tot veranderingen in de huidige lijn 51, waarbij voor bewoners uw punt 1.2: 'Openbaar Vervoer moet aantrekkelijker en efficiënter' en de in punt 1.4 genoemde verbetering van de veiligheid voorop staan.

Antwoord

Dank voor uw reactie en betrokkenheid.

Inspreker 194 Reactie 271

Kortere reistijden en minder haltes. Hierbij doet zich de vraag voor, wie een kortere reistijd heeft: de tram of de beoogde passagiers. Immers tegelijkertijd wordt het aantal haltes beperkt, waardoor de reisafstanden voor de gebruikers van de vervallen haltes van het OV aanzienlijk verlengd kunnen worden. Tegenover de op bladzijde 22 genoemde voorbeeldreizigers kunnen veel andere voorbeelden worden gegeven met een aanzienlijke reistijdverlenging. De loopafstand naar de verschillende haltes zal sterk toenemen. Op blz. 16 wordt gesteld dat mensen bereid zijn 800 meter te lopen naar en van een OV halte. In onze visie gaat het er niet om of mensen daartoe bereid zijn, maar ook of ze daartoe in staat zijn. In Buitenveldert wonen relatief veel bejaarden. De bereikbaarheid van de huidige lijn 5 is voor veel bewoners in Buitenveldert – Oost nu al

problematisch. Dus het vervallen van deze halte gecombineerd met het ontbreken van een Oost-West OV verbinding door de A.J. Ernststraat betekent lopen naar Station Zuid (20-30 minuten), dat voor dezelfde groep bewoners niet per bus bereikbaar is. De in de tabel 9.4 op blz. 22 genoemde tijdswinst ten opzichte van de huidige situatie ondersteunt uw opvatting over de te behalen tijdswinst allerminst. Wij verzoeken u dan ook het schrappen van haltes te heroverwegen en bij die heroverweging te betrekken hoe beoogde passagiers de haltes kunnen bereiken.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 194 Reactie 272

Natuurlijk onderschrijven wij uw wens tot een grotere betrouwbaarheid en een vlottere doorstroming. De aanpassingen van de gelijkvloerse kruisingen zijn hiervoor van groot belang. Wellicht kan voor de zuinigheid de lengte van de trams worden aangepast aan het aantal te verwachten passagiers.

Antwoord

De lengte van de trams is grotendeels bepaald door het aantal verwachte reizigers. Daarnaast mag de frequentie van de lijn niet zo hoog zijn dat de kruispunten vastlopen. Het voorstel gaat uit van een lengte van 45 meter. In de spits rijden er in 2020 18 trams per uur op het drukste deel van het traject (tussen Oranjebaan en station Zuid). Zie ook Deel II.6 van het Eindverslag.

Inspreker 194 Reactie 273

Amstelveen is een grote gemeente zonder eigen NS station. Weliswaar is Station Zuid het snelst groeiende Station in Nederland, maar vooralsnog zullen niet meer dan 4 sporen worden aangelegd. Dat heeft tot gevolg dat de HSL treinen hier niet kunnen stoppen. Zolang de 6 sporen die dit wel mogelijk moeten maken niet zijn aangelegd, is een snelle en gemakkelijke verbinding van Amstelveen naar het Centraal Station dus nog noodzakelijk. Tevens vormen de krappe ruimte in het Station Zuid en de bouwoverlast gedurende de perronverbreding extra redenen om niet uitsluitend de overstap op de NZlijn te gebruiken om het Centraal Station te bereiken. Te overwegen is om de tram vanaf het Leidseplein via de Marnixstraat, Rozengracht naar het Centraal Station te laten rijden.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. De binnenlandse HSL kan in de toekomst op 4 sporen bij Amsterdam Zuid halteren. Hiervoor worden keerspooren gebouwd bij Diemen. Voor de buitenlandse HSL zijn nog geen keerspooren voorzien, dus zullen deze vooralsnog niet op Amsterdam Zuid halteren.

Inspreker 194 Reactie 274

Door het laten vervallen van de huidige lijn 51 verdwijnt ook de verbinding naar Amsterdam-Oost. De Stopera, Artis, de musea rond het Waterlooplein, Carré, Nieuwmarkt, worden moeilijker bereikbaar. Dit kan opgevangen worden door de overstap van de nieuwe lijn naar het Amstelstation op de Oostlijn van de metro zeer kort en comfortabel te maken. Een droogloop naar de tunnel van het Amstel Station is hiervoor wel de minimale aanpassing. Hierover wordt niets vermeld in de plannen.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe

directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 194 Reactie 275

Knooppunt Station Zuid. Bij dit station moet worden overgestapt van trein op tram, bus of metro of vice versa. Het gebouw krijgt vier entrees, zodat het van alle kanten gemakkelijk te bereiken is. Dat geldt wel voor voetgangers en fietsers, maar de OV-terminal bevindt zich aan de Zuidzijde van het Station. Om de overstap bij de ingang Parnassusweg van Station Zuid sneller en efficiënter te maken en tevens de drukte bij de zuidelijke ingang wat te verlichten zou een tramhalte in de directe nabijheid van de ingang aan de Parnassusweg een goede mogelijkheid zijn.

Antwoord

De inpassing van lijn 5 rond station Zuid wordt in de volgende fase nader uitgewerkt. Halteren aan de Parnassusweg is een mogelijkheid.

Inspreker 195 Reactie 276

Hiermee reageer ik op en maak ik bezwaar tegen de plannen zoals verwoord in het inspraakdocument ombouw Amstelveenlijn d.d. 7 juni 2012. U wordt verzocht op alle punten 1 t/m 38 een inhoudelijke reactie te geven en alle gestelde vragen te beantwoorden.

Antwoord

Dank voor uw reactie en betrokkenheid, hieronder het antwoord op uw vragen/zienswijzen.

Inspreker 195 Reactie 277

Het vervangen van sneltram 51 en tram 5 door twee nieuwe 'hoogwaardige' tramlijnen is geen verbetering voor veel reizigers.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 278

Verplicht moeten overstappen – soms twee keer – om het centrum van Amsterdam te bereiken – terwijl dit nu zonder overstap kan – heeft weinig tot niets met hoogwaardig openbaar vervoer te maken.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.4 van het Eindverslag. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel.

Inspreker 195 Reactie 279

Consequent wordt gesproken over een kortere reistijd, waar de rijtijd van het voertuig bedoeld wordt. Door het opheffen van een groot aantal haltes neemt de reistijd van veel reizigers toe door grotere loopafstanden, ondanks de kortere rijtijd van de voertuigen.

Antwoord

In het inspraakdocument wordt met name op pagina 22 gesproken over reistijden. Dit zijn reistijden tussen de genoemde haltes, dat wil zeggen rijtijden van halte tot halte plus overstaptijden waar van toepassing. In de vervoerwaarde en MKBA berekening is er wel met reistijden gerekend waarbij het lopen naar de halte en het wachten op de halte zwaarder wordt gewogen dan de rijtijd in de tram. checken of dit in de algemene tekst staat. Zie ook Deel II.2 en II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 280

De reistijden naar de stations RAI, Overamstel, Spaklerweg, Amstelstation, Wibautstraat, Weesperplein, Waterlooplein en Nieuwmarkt worden in veel gevallen langer dan in de bestaande situatie.

Antwoord

De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Er zullen dus wel een of meer overstappen nodig zijn om vanuit Amstelveen of Buitenveldert naar bestemmingen ten noorden van Station Zuid te reizen. Maar de reistijd is ten opzichte van de oorspronkelijke inspraakvariant in dit voorstel verbeterd. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 281

Overigens bedraagt de kortere rijtijd maximaal twee minuten en geldt deze alléén voor in- en uitstappers op de haltes Sacharovlaan en Westwijk. Doordat drie van de vijf op te heffen haltes zich in het zuidelijk deel van Amstelveen bevinden geldt voor het grootste deel van de reizigers een kortere rijtijd van slechts ongeveer een halve minuut. Wilt u in beeld brengen hoeveel reizigers straks profiteren van een kortere rijtijd van twee minuten en hoe dit aantal zich verhoudt tot het totaal aantal in- en uitstappers op het hele traject van sneltram 51?

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van het opheffen van haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 282

De aansluiting van het railnetwerk in Buitenveldert en Amstelveen op het metronetwerk van Amsterdam dient behouden te blijven. De zogenoemde Amstelveenboog moet daarom blijven bestaan. Het is ook nog helemaal niet zeker dat sneltram 51 in de toekomst niet meer de tunnel in mag rijden. En als het aantal voertuigen in de tunnel in de toekomst beperkt zal worden, hoeft dat niet per se voor (alle ritten van) sneltram 51 te gelden. Bovendien kunnen alle ritten van sneltram 51 in ieder geval doorrijden tot Station Spaklerweg.

Antwoord

Voor de Nut en Noodzaak van het project zie Deel II.2 van het Eindverslag. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 283

Er is geen actueel, betrouwbaar en controleerbaar overzicht beschikbaar van het aantal in- en uitstappers per halte. Daarmee is het voorstel voor de vijf op te heffen haltes willekeurig. Wanneer stelt u deze getallen beschikbaar?

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van het opheffen van haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 284

Op de bewonersbijeenkomst in de Amstelveense bibliotheek eerder dit jaar is de toezegging gedaan om de langere looptijden in kaart te brengen voor bewoners van straten die zich in de buurt van de op te heffen haltes bevinden. Deze toezegging is nog steeds niet nagekomen door het Projectbureau c.q. de Stadsregio. Wanneer en op welke wijze worden deze gegevens kenbaar gemaakt aan het publiek?

Antwoord

Op de genoemde bijeenkomst is toegezegd dat aangegeven zou worden hoeveel adressen buiten een straal van 600 meter komen te liggen. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 285

Het opheffen van twee naast elkaar gelegen haltes Gondel en Marne is onwenselijk.

Antwoord

De haltes Marne en Gondel zijn met respectievelijk 1000 en 1100 in- en uitstappers relatief rustige haltes op het traject. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 286

Door het opheffen van de halte Gondel wordt de wijk Waardhuizen nog slechter ontsloten door openbaar vervoer. De ontsluiting van Waardhuizen per bus is nu ook al verre van optimaal.

Antwoord

De wijk Waardhuizen wordt voor een groot deel bedient door de halte Meent. Deze halte is voor de wijk Waardhuizen daarmee van groter belang dan de halte Gondel. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 287

Het opheffen van de halte Amstelveen Centrum is onwenselijk, omdat daarmee de bereikbaarheid van het stadshart met de tram sterk verslechtert. Lopen vanaf de halte Ouderkerkerlaan of Oranjebaan is – door de grote loopafstanden – geen aanvaardbaar alternatief.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 288

Het opheffen van de halte Amstelveen Centrum is tevens onbegrijpelijk, omdat tot voor kort de gemeente Amstelveen, de provincie Noord-Holland en de Stadsregio het standpunt hadden dat hier een ‘hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt’ moet komen. Blijkbaar is het alles of niets: geen OV-knooppunt, dan ook helemaal niets, dus zelfs de bestaande halte Amstelveen Centrum opheffen. Dit geeft niet de indruk dat er een weloverwogen openbaar vervoerbeleid gevoerd wordt.

Antwoord

Zie Deel II.3 en II.7 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 289

Reizigers die instappen op haltes ten zuiden van de Oranjebaan houden – in tegenstelling tot wat portefeuillehouder Wiebes in het voorwoord stelt – géén rechtstreekse verbinding met het Amstelstation. Waarom spiegelt u hen dit dan toch voor?

Antwoord

In het de aangepaste voorkeursvariant hebben de reizigers die instappen op haltes ten zuiden van Station Zuid een verbinding met het Amstelstation, waarbij één keer moet worden overgestapt. Zie Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 290

Kunt u uitleggen op welke wijze de nieuwe trams comfortabeler zullen zijn dan de huidige voertuigen op sneltram 51 en tram 5 met gelijkvloerse instap?

Antwoord

De nieuwe trams moeten nog besteld worden. Bij de inkoop van deze nieuwe trams worden eisen gesteld aan onder andere zitcomfort, toegankelijkheid (ook voor personen met een functiebeperking) en rij-eigenschappen. De verwachting is dat met het stellen van dergelijke eisen aan deze nieuwe trams er straks voertuigen zijn met meer kwaliteit en een hoger comfort vergeleken met de huidige voertuigen.

Inspreker 195 Reactie 291

In het inspraakdocument staat dat volgens ‘deskundigen’ ombouw van de Amstelveenlijn tot metrolijn de beste oplossing is voor de reizigers. Wie zijn deze deskundigen? En is ook door u onderzocht wat de reizigers

en de inwoners van Amstelveen en Buitenveldert er zelf van vinden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dat onderzoek en waar is dit onderzoek te raadplegen?

Antwoord

De Stadsregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam, de gemeente Amstelveen en het Stadsdeel Zuid zijn in 2010 een gezamenlijk project gestart om te onderzoeken of de Amstelveenlijn kon worden omgebouwd tot metro. Daartoe is een projectbureau geformeerd van ambtenaren en externe specialisten. In 2011 is de conclusie getrokken dat voor de ombouw tot metro niet voldoende geld beschikbaar is. Daarna is ook onderzoek gedaan naar alternatieven, waar het huidige voorstel voor een hoogwaardige tram uit voortgekomen is. Het voorstel voor een metro is getoetst bij een niet-representatieve groep bewoners van Amstelveen en Buitenveldert. Hieruit bleek veel weerstand tegen de metrovariant.

Inspreker 195 Reactie 292

Vergelijking van de toekomstige situatie met de gemiddelde afstand tussen haltes van IJtram 26 gaat niet op, omdat bij tram 26 sprake is van grote delen van de route waar geen woningen of bedrijven aanwezig zijn. Wat is de gemiddelde halteafstand van tram 26 op de wel 'bebouwde' delen van dat tracé?

Antwoord

De afstand tussen de haltes van lijn 26 op de Piet Heinkade bedraagt gemiddeld ca. 700 m. De afstand tussen de haltes op Haveneiland (IJburg) is gemiddeld ca. 400 m.

Inspreker 195 Reactie 293

Geldt het opheffen van haltes in Amsterdam-Zuid (bijvoorbeeld de halte Apollolaan) alleen voor de nieuwe tramlijn naar het Amstelstation of ook voor de andere tramlijnen die daar nu halteren (in het voorbeeld tram 24)?

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. In deze aangepaste voorkeursvariant vervallen ook de voorgestelde maatregelen, zoals het opheffen van haltes, binnen de Ring. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 294

Waar is het eindpunt van de tram naar 'omgeving Leidseplein' voorzien? Is daar ruimte voor een eindpunt en/of keerlus? Waarom kan deze tram niet via de Marnixstraat en de Haarlemmer Houttuinen doorrijden naar het Centraal Station?

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding tussen Amstelveen en Amsterdam CS gehandhaafd blijven. Een eindpunt rond het Leidseplein is dus niet meer nodig.

Inspreker 195 Reactie 295

Als doorgaande reizigers op het Leidseplein moeten overstappen op tram 1 of 2 hoe is dat te verenigen met de bestaande en/of toekomstige frequentie en capaciteit van de tramlijnen 1 en 2?

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Een eindpunt op het Leidseplein is dus niet meer nodig. Overstappen op het Leidseplein voor bestemmingen richting en naar CS is ook niet meer nodig. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 296

Wat is volgens u een 'onacceptabele wachttijd' voor automobilisten (pagina 13)? In welke mate is er nog sprake van hoogwaardig openbaar vervoer als trams moeten wachten op kruisend autoverkeer omdat u niet wilt dat automobilisten onacceptabel lang hoeven te wachten tot een tram voorbij is?

Antwoord

Wij hanteren 100 seconden als 'maximale wachttijd' voor automobilisten. Uitgangspunt bij het voorstel is dat de hoogwaardige tram bij kruisingen prioriteit heeft, dus dat hij niet hoeft te wachten op het overig verkeer. Waar nodig is voor de doorstroming in het voorstel rekening gehouden met het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen. Zie ook Deel II.6 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 297

Komen er op de twee nieuwe tramlijnen ook conducteurs? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

In het voorstel wordt geen rekening gehouden met conducteurs in cabines, omdat dit te veel capaciteit voor reizigers kost. Het is mogelijk om conducteurs op de tram te plaatsen zonder cabine, zoals dit ook in Rotterdam gebruikelijk is.

Inspreker 195 Reactie 298

Komt er een 'open instapregime' op de twee nieuwe tramlijnen? Graag toelichten.

Antwoord

Het voorstel is om op de trams een open instapregime te laten gelden: als bij alle deuren mag worden ingestapt, dan kost in- en uitstappen minder tijd.

Inspreker 195 Reactie 299

Is het op de twee nieuwe tramlijnen mogelijk om – zoals nu in sneltram 51 – tegen betaling een fiets mee te nemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

In het voorstel is het niet toegestaan om fietsen mee te nemen in de tram. Fietsen meenemen is een handige extra mogelijkheid voor reizigers. Maar het veroorzaakt ook minder ruimte voor reizigers, langere halteringstijden en gevaarlijke situaties bij calamiteiten (bij noodzaak tot snelle ontruiming van de tram). Na een zorgvuldige afweging van deze belangen is in dit voorstel besloten om geen fietsen op de tram toe te staan. Wel worden bij elke halte fietsenstallingen gemaakt.

Inspreker 195 Reactie 300

Hoe verhouden de extra kosten van trams met dubbele bestuurderscabines (in plaats van enkele) op alle voertuigen van de nieuwe tramlijnen zich tot de kosten van het aanleggen van een keerlus bij Amstelveen Binnenhof en een keerlus bij Amstelveen Westwijk? Graag inzichtelijk maken met concrete bedragen in euro's.

Antwoord

Tweerichtingvoertuigen zijn inderdaad duurder in aanschaf en onderhoud. Daar staat tegenover dat er minder aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn, wat dus goedkoper is. Voor éénrichtingvoertuigen bijvoorbeeld zouden de haltes met één perron in het midden moeten worden omgebouwd naar haltes met twee perrons aan de zijkant. Op dergelijke haltes zijn ook meer (een dubbel aantal) voorzieningen, zoals kaartautomaten en liften, noodzakelijk. Deze extra voorzieningen maken ook het onderhoud duurder. Daarnaast betekent eenrichtingsmaterieel inderdaad dat keerlussen aangelegd moeten worden, zowel in Amstelveen als in Amsterdam. Gedetailleerde informatie over de kosten zal niet openbaar gemaakt worden, maar de kosten over de hele levenscyclus van één- en tweerichtingsmaterieel zijn redelijk gelijk. Het gaat overigens niet alleen om de kosten, maar ook om de vraag of het überhaupt mogelijk is om de keerlussen in te passen in Westwijk, Binnenhof en op de Zuidas.

Inspreker 195 Reactie 301

Het begrip 'OV-terminal' (net als in Arnhem) is een niet bestaand woord. Waarom wordt geen bestaand Nederlands woord gebruikt om te verwoorden wat u bedoelt?

Antwoord

Dank voor uw opmerking, Openbaar Vervoer Knooppunt is een goed Nederlands woord voor Openbaar Vervoer Terminal.

Inspreker 195 Reactie 302

Waarom wordt nu blijkbaar toch onderzocht of de tramlijn naar Amstelveen Westwijk verlengd kan worden naar Uithoorn, terwijl uit de COVAU-studie blijkt dat dit veel te kostbaar is?

Antwoord

Er wordt nog eens kritisch gekeken naar de uitgangspunten die destijds zijn gehanteerd. Zo wordt er nu bijvoorbeeld uitgegaan van een hoogwaardige tramverbinding in plaats van de sneltramverbinding waar destijds vanuit was gegaan.

Inspreker 195 Reactie 303

Wat is het beoogde tracé van de tram in Uithoorn, waar worden de haltes gedacht en welke gevolgen heeft het verlengen van de tramlijn naar Uithoorn voor de nu bestaande zeer fijnmazige ontsluiting van heel Uithoorn door middel van meerdere en zeer frequent rijdende buslijnen?

Antwoord

Momenteel wordt onderzocht of doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn zinvol is. Er is op dit moment nog geen duidelijkheid over het tracé of de consequenties voor andere OV-lijnen.

Inspreker 195 Reactie 304

Waarom staat op pagina 16 van het inspraakdocument dat de halte Marne kan vervallen vanwege de korte afstand (550 meter) tot de halte Sportlaan? De gemiddelde afstand van de haltes in Amstelveen is 525 meter, dus de afstand tussen Marne en Sportlaan is niet kort maar juist groter dan gemiddeld.

Antwoord

Van halte Marne wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Halte Sportlaan wordt mogelijk 150 meter naar het zuiden verplaatst, waardoor de afstand tot deze halte 400 meter wordt.

Inspreker 195 Reactie 305

Op pagina 16 staat dat de halte Gondel kan vervallen vanwege de korte afstand tot de halte Meent. Dat mag dan wel zo zijn, maar hiermee houdt u geen rekening met het feit dat halte Gondel van belang is voor de ontsluiting van een deel van de wijk Waardhuizen.

Antwoord

Onderdeel van het voorstel is het laten vervallen van de haltes Marne en Gondel. De overgebleven halte Sportlaan wordt volgens het voorstel aan de zuidkant van het kruispunt gelegd zodat de bereikbaarheid vanuit het zuidelijk deel van de wijk Groenelaan iets beter wordt (dan bij de huidige ligging aan de noordkant). De wijk Waardhuizen wordt voor een groot deel bedient door de halte Meent. Deze halte is voor de wijk Waardhuizen daarmee van groter belang dan de halte Gondel. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 306

Waarom zou de nieuwe tramlijn naar het Amstelstation (die begint op de halte Binnenhof) met een grote omweg via station Zuid en het Gelderlandplein moeten rijden? Waarom kan deze tramlijn niet direct over de A.J. Ernstraat naar het Gelderlandplein rijden? Behalve voor de instappers op halte Binnenhof ontstaat zo een kortere (en goedkopere) verbinding met het Gelderlandplein en het Amstelstation. Reizigers die op Station Zuid moeten zijn kunnen de andere tramlijn nemen, die dan wellicht met een iets hogere frequentie zal moeten gaan rijden.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 307

Hoe combineert u het idee van een hoogwaardige en snelle tramlijn met het rijden op maaiveld en met het openen van de Berlagebrug?

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant komt de hoogwaardige tram tussen Station Zuid en Station Amstel (en dus over de Berlagebrug) niet meer voor. In het aangepaste voorstel gaat de hoogwaardige tram rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Op Station Zuid kan overgestapt worden op een nieuwe metroverbinding naar station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 308

Waarom zouden de bestaande bovenleidingsmasten vervangen moeten worden door nieuwe en 'ranke' bovenleidingsmasten? Is dit technisch noodzakelijk? Welk bedrag is met deze vervanging gemoeid en maakt dit onderdeel uit van het budget van 300 miljoen euro?

Antwoord

De bestaande bovenleidingmasten moeten worden vervangen omdat ze aan het eind van hun technische levensduur zijn. Uit oogpunt van hoogwaardigheid is ervoor gekozen deze niet te vervangen door standaard bovenleidingmasten. De kosten hiervan maken deel uit van de raming. De meerkosten bedragen circa 2 miljoen euro.

Inspreker 195 Reactie 309

Op pagina 18 staat dat R-nethaltes – die gepland zijn voor de haltes van de nieuwe tramlijnen – voorzien zijn van bewakingscamera's. Dit is onjuist. De bestaande R-nethaltes bij de Uithoornse haltes burgemeester Kootlaan, Noorddammerweg, Poelweg en Busstation zijn niet voorzien van bewakingscamera's.

Antwoord

Het klopt dat de door u genoemde haltes niet zijn voorzien van camera's. R-net haltes worden niet standaard voorzien van camera's. Omdat de huidige haltes langs de Amstelveenlijn metrohaltes zijn, zijn ze voorzien van camera's. Bij de keuze voor een hoogwaardige tramvariant zal een separaat besluit moeten worden genomen of deze haltes moeten worden uitgerust met camera's. Er zijn redenen waarom ervoor gekozen kan worden om camera's op de haltes plaatsen, bijvoorbeeld omdat:

- in het kader van de operationele bedrijfsvoering het wenselijk is om snel in te kunnen grijpen bij verstoringen/incidenten. Aangezien de railinfrastructuur niet beheerd wordt door de gemeente Amstelveen maar de gemeente Amsterdam (die dit gedelegeerd heeft aan de vervoerder) is er een langere aanrijtijd. Hoe eerder een verstoring/incident wordt opgemerkt, hoe sneller het verholpen kan worden.
- deze haltes niet, zoals de meeste tramhaltes, in de straat liggen maar meer achteraf zodat ter verhoging van de sociale veiligheid van de reizigers het wenselijk kan zijn om camera's te plaatsen.

Inspreker 195 Reactie 310

In hoeverre is de (politieke) discussie gevoerd en is er een besluit genomen door de desbetreffende bestuursorganen dat het plaatsen van bewakingscamera's op de haltes langs de nieuwe tramlijnen wenselijk is?

Antwoord

Er zal nog een besluit moeten worden genomen over het plaatsen van camera's op de haltes. Dit zal gebeuren als er een besluit wordt genomen over de inrichting van de haltes/perrons.

Inspreker 195 Reactie 311

Op pagina 20 wordt een aantal kruispunten in beeld gebracht dat aangepast zou moeten worden in verband met de verkeersveiligheid en de doorstroming. Juist het kruispunt waarbij de noodzaak daartoe waarschijnlijk het grootst is (het kruispunt De Boelelaan – Buitenveldertselaan) is nog ‘nader te onderzoeken’. Waarom is dat het geval en zijn de plannen voor de andere drie kruispunten wél uitgewerkt?

Antwoord

De uitkomsten van de onderzoeken naar de doorstroming van dit kruispunt Buitenveldertselaan – De Boelelaan geven geen aanleiding om een ongelijkvloerse kruising voor te stellen. In tegenstelling tot drie kruispunten in Amstelveen is de doorstroming in 2020 op dit kruispunt nog goed. Dit komt onder andere door de fijnmazigheid van het wegennet om het kruispunt heen waardoor er veel alternatieve routes zijn die bijdrage leveren aan het afwikkelen van het verkeer. Daarnaast geven de ongevalgegevens geen aanleiding om het huidige ontwerp drastisch aan te passen. Er wordt onderzoek gedaan naar het goed leiden (veilig) van de grote stromen voetgangers van en naar dit kruispunt. Zie ook Deel II.6 van het Eindverslag.

Inspreker 195 Reactie 312

Het uitvoeren van objecten op de nieuwe haltes met ‘meer glas’ kan leiden tot problemen voor reizigers met een visuele beperking. Hoe gaat u dat voorkomen?

Antwoord

Bij objecten op de nieuwe haltes wordt gestreefd naar ‘meer glas’. Om ongelukken met reizigers met een visuele beperking te voorkomen worden duidelijk zichtbare elementen/stickers op dat glas aangebracht.

Inspreker 195 Reactie 313

Met hoeveel minuten overstaptijd wordt gerekend in de tabel op pagina 22?

Antwoord

Voor de huidige situatie is bij een overstap van lijn 5 op lijn 51 of omgekeerd, gerekend met 4 minuten wachttijd en geen looptijd, aangezien overstappen op hetzelfde perron kan gebeuren. Voor de toekomstige situatie is voor overstappen tussen de lijnen van de Amstelveenlijn ook gerekend met 4 minuten wachttijd en geen looptijd. Uitzondering is de overstap van op Station Zuid. Hier is met 5 minuten gerekend. Voor de toekomstige situatie is voor overstappen op Station Zuid van of naar de metro gerekend met 3,7 minuten looptijd en 2,3 minuten wachttijd.

Inspreker 195 Reactie 314

Waarom zijn de rijtijden van en naar (een aantal van) de stations RAI, Overamstel, Spaklerweg, Amstelstation, Wibautstraat, Weesperplein, Waterlooplein en Nieuwmarkt niet in beeld gebracht in deze tabel?

Kunt u alsnog duidelijk maken wat de rijtijden van en naar (een aantal van) deze stations zullen worden?

Antwoord

De belangrijkste stations zijn in beeld gebracht, dit zijn de stations met de meeste in- en uitstappers. In het aangepaste voorstel wordt uitgegaan van een metroverbinding tussen Station Zuid en Station Amstel. Het is nog onduidelijk of deze metroverbinding ook rechtstreeks door zal rijden naar CS. Daarom kunnen nog niet alle rijtijden in beeld worden gebracht. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 196 Reactie 315

Graag reageren we op de plannen voor de ombouw van de Amstelveenlijn. De lijn heeft onze warme belangstelling: tramlijn 5 is de eerste toegankelijke tramlijn van Amsterdam en met sneltram 51 werd de mogelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking, waaronder veel ouderen, om gebruik te maken van het (toegankelijke) metronet fors uitgebreid. Zowel de tram- als de sneltramverbinding maakte het centrum van Amsterdam voor inwoners van Amstelveen en Amsterdam Zuid voor velen zelfstandig en rechtstreeks bereikbaar, en dat op een gecombineerde lijn! Wat ons betreft moeten die kwaliteiten ook behouden blijven: een goed bereikbare, toegankelijke en rechtstreekse OV verbinding tussen Amstelveen en het centrum van Amsterdam.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor de toegankelijkheid van de hoogwaardige tram voor ouderen en mensen met een beperking zie Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 196 Reactie 316

Wij begrijpen dat er bezuinigd moet worden. De voorgestelde keuzes begrijpen wij veel minder en ook de argumenten die ervoor gebruikt worden.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 196 Reactie 317

Een knip in het metronetwerk, waardoor de Noord/Zuidlijn maar tot Station Zuid rijdt in plaats van Amsterdam Zuid en Amstelveen. Dit resulteert onder meer in een ernstige verschraving van het OV-aanbod in (Oud) Zuid.

Antwoord

Het doortrekken van de metro naar Amstelveen was lang de ambitie van de Stadsregio en de gemeenten Amsterdam en Amstelveen. In 2010 is het project Amstelveenlijn gestart om deze doortrekking nader te onderzoeken. In 2011 bleek dat de benodigde financiële middelen niet beschikbaar zijn en dat het doortrekken van de metro moeilijk te integreren is in de ontwikkelingen rond de Zuidas. Mede daarom is besloten alternatieven te gaan onderzoeken.

Inspreker 196 Reactie 318

De Amstelveenlijn moet een tramlijn worden, maar wel met grotere halte-afstanden dan metro 51. Voor ouderen en mensen met beperkingen is juist een korte afstand naar de halte een belangrijke overweging om voor het OV te kiezen.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 196 Reactie 319

Jarenlang hebben er zowel hogevloer-sneltrams als lagevloertrams op dit traject gereden. Tot grote problemen heeft dat voor reizigers (met beperkingen) niet geleid: de tram stopt op het lage deel, de sneltram op het hoge, beide hebben een gelijkvloerse instap en zijn bereikbaar met trappen, hellingen en liften. De ombouw tot (snelle/regio)tram blokkeert zowel de directe verbinding met Amsterdam CS en maakt de mogelijkheid om er in de toekomst toch een metro (met een hoge vloer) van te maken op zijn minst kostbaar.

Antwoord

Zie Deel II.2 van het Eindverslag. De hoge vloeren zijn verkeersonveilig. Om die redenen is bij de aanschaf van nieuw materieel gekozen voor lage vloeren. Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 196 Reactie 320

Er komt nog een railvoertuig (langer dan een tram, maar korter dan een metro) bij: dat is nu juist het bezwaar dat u gebruikt tegen de huidige sneltram. Wij constateren een ernstige belemmering: nu kunnen mensen met een scootmobiel gebruik maken van metro 51. In de tram (ook tram 26) is voor een scootmobiel geen plaats.

Antwoord

Trams zijn in het algemeen niet ontworpen op scootmobielen, al is daar een grote variatie in. Op dit moment is er nog geen keuze gemaakt voor het materieel, dus is er niets definitiefs over te zeggen. Op dit moment kan er, indien er ruimte is, een persoon met een scootmobiel mee. Daarvoor moet er dan voldoende ruimte zijn op de plek die gereserveerd is voor de rolstoel/kinderwagens, dit is ter beoordeling aan het personeel. De persoon moet wel plaatsnemen op een stoeltje (mag niet blijven zitten op de scootmobiel).

Inspreker 196 Reactie 321

Volgens ons is het verstandiger én goedkoper om de halte-infrastructuur op de Amstelveenlijn voorlopig in stand te houden. De (smalle) metro's die nu op de Ringlijn rijden, kunnen ook geschikt gemaakt worden voor de Amstelveenlijn. Het veiliger maken van de Amstelveenlijn door meer ongelijkvloerse kruisingen vinden wij een goed idee, mits de haltes wel met liften bereikbaar worden gemaakt en de hellingen in de onderdoorgangen niet te steil.

Antwoord

De trams met hoge vloeren zijn te verkeersonveilig en willen we om die reden vervangen. Voor een toelichting over de toegankelijkheid van de haltes bij ongelijkvloerse kruisingen wordt verwezen naar Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 196 Reactie 322

Beslissingen over de lijnvoering dan alsnog worden gemaakt, passend binnen het visiedocument 'een Nieuwe kijk op het Amsterdamse OV' en staan een – ook voor mensen met beperkingen – bruikbare Amstelveenlijn niet in de weg.

Antwoord

Dat klopt inderdaad, dit project pas binnen dat kader.

Inspreker 197 Reactie 323

Inwoners van Uithoorn hebben er vooral behoefte aan om zo snel mogelijk met het openbaar vervoer naar belangrijke punten in Amstelveen en Amsterdam te kunnen reizen. Dit betreft forensen- en recreatieverkeer. Op dit moment is nog niet duidelijk of het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn, en de daarbij komende mogelijke wijzigingen in de busverbindingen diezelfde kant op, de frequentie en reistijd van onze inwoners ten goede komt.

Wij zijn van mening dat de ontwikkelingen met betrekking tot de Amstelveenlijn in ieder geval geen verslechtering van de loopafstand, de reistijd en frequentie naar de voor de inwoners van Uithoorn meest favoriete punten in Amstelveen en Amsterdam mag betekenen. Daarom verzoeken wij u deze zienswijze te betrekken bij uw besluitvorming over de vernieuwing van de Amstelveenlijn.

De raad van de gemeente Uithoorn, in vergadering bijeen op donderdag 12 juli 2012,
Constaterende dat:

Binnen de Stadsregio Amsterdam de vernieuwing van de Amstelveenlijn vrij ligt voor inspraak

Binnen deze plannen ook de mogelijkheid van het doortrekken van één tak van de Amstelveenlijn naar Uithoorn wordt overwogen

Het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn vermoedelijk gevolgen heeft voor de huidige busverbindingen vanuit Uithoorn richting Amstelveen en Amsterdam

Overwegende dat;

Inwoners van Uithoorn vooral behoefte hebben om zo snel mogelijk met het OV naar belangrijke punten in Amstelveen en Amsterdam te reizen voor wat betreft forensen- en recreatieverkeer.

Het op dit moment nog niet duidelijk is of het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn en de daarbij gepaarde mogelijke wijzigingen in de busverbindingen diezelfde kant op de reistijd van inwoners ten goede komt.

Verzoekt het college;

Gebruik te maken van de huidige inspraakperiode om het Uithoorns belang duidelijk te maken

Als inzet van inspraak aan te geven dat ontwikkelingen met betrekking tot de Amstelveenlijn in ieder geval geen verslechtering van de reistijd en frequentie naar de bij inwoners meest favoriete punten in Amstelveen en Amsterdam mag betekenen.

Antwoord

Een eventuele doortrek zal voor vervoer naar Station Zuid en het centrum van Amsterdam een kortere reistijd opleveren voor reizigers die binnen de invloedssfeer van een tramhalte wonen. De vervoerwaarde in de quick scan is zodanig dat tenminste elke 10 minuten gereden zal kunnen worden. De frequentie is daarmee niet slechter dan nu op veel bushaltes het geval is. Punt van aandacht is de dekking van het aantal haltes: de bus kent een fijnmaziger lijnennet. Dit zal optimaal verknoopt moeten worden met de tram om te zorgen dat ook inwoners die niet in de directe nabijheid van een tramhalte wonen kunnen profiteren van de kortere reistijd. De ervaring met Randstad Rail in Den Haag is dat veel reizigers overigens liever met de fiets naar een halte gaan als daar een snelle en frequente tramverbinding wordt aangeboden.

Inspreker 197 Reactie 324

Wij zijn van mening dat de ontwikkelingen met betrekking tot de Amstelveenlijn in ieder geval geen verslechtering van de loopafstand, de reistijd en frequentie naar de voor de inwoners van Uithoorn meest favoriete punten in Amstelveen en Amsterdam mag betekenen. Wij verzoeken u deze zienswijze te betrekken bij uw besluitvorming over de vernieuwing van de Amstelveenlijn.

Antwoord

In de nadere uitwerking van het onderzoek naar het doortrekken naar Uithoorn wordt uw zienswijze betrokken.

Inspreker 198 Reactie 325

Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid tot inspraak over dit project.

Hiertoe ga ik in op de vijf door U genoemde redenen tot ombouw en doe daar aanbevelingen bij. Ik richt me hierbij vooral op de strategische keuzen die in deze fase van het project zullen worden gemaakt.

Ad. 1. Station Zuid gaat flink groeien

- Dit kan worden toegejuicht.
- En eveneens dat de jarenlange discussie over Dek-,Dok- of Dijkmodel nu beslecht lijkt ten gunste van een vorm waarin de snelwegen onder de grond gaan (-1) en het railvervoer bovengronds (+1) de ruimte lijkt te krijgen om zowel het treinnet als het metronetwerk ook in de toekomst te kunnen blijven aanpassen aan de gestegen vervoersbehoeften.
- Dat is een verbetering ten opzichte van eerdere plannen.

Aanbeveling:

- Faseer de werkzaamheden de Noord/Zuidlijn¹ zodanig dat de Noord/Zuidlijn niet meer per se lijn 51 hoeft te verdringen, doch dat voor beide lijnen bovengronds ruimte komt zodra de noordelijke rijbaan van de A10 onder de grond ligt.
- Handhaaf de lijnvoering van lijn 51 in zijn huidige vorm tot aan Amsterdam CS.
- Handhaaf eveneens de korte (cross platform) overstap van lijn 51 op andere metrolijnen op het huidige metrostation Amsterdam Zuid.
- Laat de Noord/Zuidlijn niet keren óp station Zuid doch op een tailtrack even ten westen daarvan, of t.z.t. op de Amstelveenlijn (zie ook punt 5).

Ad. 2. Openbaar vervoer moet aantrekkelijker en efficiënter

- Ook deze reden kan worden toegejuicht.
- De vraag rijst echter of het planvoornemen ons op dit punt verder helpt. Met name het geplande afhakken van lijn 51 bij (en niet op) station Zuid (metro) en de lange overstapafstanden vormen een aanzienlijke verslechtering voor reizigers.
- Indien de sneltram, die toch al moet worden vervangen wordt opgevolgd door beter materieel, (zie ook punt 3), kan de verbinding met het oosten van het centrum van Amsterdam gehandhaafd blijven.

Aanbeveling:

- Vervang het materieel van lijn 51 dat toch al aan vervanging toe is door materieel dat ook door de Oost-buis van de metro kan blijven rijden. Zie ook het punt hieronder. Specificeer daartoe de moderne vereisten van brandveiligheid en maak ze voorbereid voor bestuurderloos rijden op het metronet.

Ad.3. Sneltram kan en mag niet meer door twee metrotunnels

In het stuk staat dat dit waarschijnlijk is. Hiervoor worden twee redenen gegeven: het verscherpen van de veiligheidsregels en de stiptheid van de huidige sneltram.

- Inzake de veiligheidseisen staat echter niet vermeld waaruit die bestaan en welke juridische status die hebben. Hierover dient duidelijkheid te komen.

Worden er scherpere veiligheidseisen gesteld aan het materieel? Welke?

Dan komt het goed uit dat het BN materieel inmiddels toch al aan vervanging toe is, en er dus inmiddels genoeg moet zijn afgeschreven en gereserveerd om de lijn met vernieuwd materieel te kunnen blijven exploiteren.

- Worden er scherpere veiligheidseisen gesteld aan de infrastructuur?
Dan behoren die eisen de operationele eigenschappen van de infrastructuur niet aan te tasten. Helaas hebben veiligheidsdeskundigen hier te vaak geen oog voor.

Aanbeveling:

- Scherp is te waken is tegen capaciteitsvermindering van de lijn. Indien bijvoorbeeld door beperkingen op de opvolgtijden van treinen en/of veranderingen in de bloklengten van de infra zou worden vereist dat treinen pas naar het volgende station mogen rijden als de vorige daar vertrokken is, dan slaat dat enorme gaten in de capaciteit van de infrastructuur.

De vraag rijst of ideeën over het rijden zonder bestuurder een rol spelen bij de vervangingsopgave voor het materieel:

Aanbeveling:

- Nu er toch in nieuw materieel voor lijn 51 moet worden geïnvesteerd kan men meteen in het bestek op nemen dat die treinen moeten zijn voorbereid of zelfs moeten zijn uitgerust voor bestuurderloze bediening op het metronet.
- De bestuurder blijft supervisie houden bij het rijden op het gemengde net zoals lijn 51 door Buitenveldert en Amstelveen.

De lage stiptheid van lijn 51 wordt aan twee oorzaken toegeschreven: de storingsgevoeligheid van het materieel en de kruisingen/conflicten met het wegverkeer.

- Voor wat betreft de storingsgevoeligheid moet na bijna 22 jaar exploitatie wel bekend zijn hoe dat verholpen kan worden en wat er dus in het bestek voor het nieuwe materieel moet staan.
- Voor wat betreft de wegkruisingen lossen de voorgestelde ongelijkvloersheden al enkele knelpunten op, maar de ervaring leert dat trams en sneltrams bijna altijd absolute voorrang hebben op het wegverkeer.
- Een derde factor is echter niet vermeld en dat is de menselijke factor. Ook bestuurders, niet alleen van lijn 51 doch ook andere lijnen, zijn geen automaten, doch net gewone mensen en die houden zich bepaald niet altijd aan de precieze vertrek- en haltetijden. Dat wreekt zich met name op de punten waar (snel-)trams zich moeten invoegen met voertuigen van andere lijnen, zoals bij Amstelveen centrum, Station Zuid en Spaklerweg.

Aanbeveling:

- Centrale monitoring (en sanctionering) van de bestuurders en de centrale verkeersleiding zou wel eens een sterk positief effect op de punctualiteit kunnen hebben. Veel potentiële dienstregelingscapaciteit kan thans niet gebruikt worden omdat er (te) veel ruimte moet worden gereserveerd voor dergelijke verstoringen.

Ad.4. De trams en sneltrams van de Amstelveenlijn zijn in 2020 afgeschreven

Dat is een normale gang van zaken en te voorzien was dat er dus inmiddels genoeg moet zijn afgeschreven en gereserveerd om de lijn met vernieuwd materieel te kunnen blijven exploiteren.

Aanbeveling:

- Dat komt dus eigenlijk mooi uit als aanleiding om zaken eens opnieuw tegen het licht te houden. Nu er toch in nieuw materieel moet worden geïnvesteerd moeten die meteen 'tunnelbestendig' kunnen worden uitgevoerd.

Ad. 5. De Amstelveenlijn is verouderd en toe aan groot onderhoud

Ook hiervoor geldt dat dit een normale gang van zaken is en te voorzien was dat er dus inmiddels genoeg moet zijn afgeschreven en gereserveerd om de lijn met vernieuwde infrastructuur te kunnen blijven exploiteren.

¹ Naar verluidt zou de Noord/Zuidlijn op station Zuid keren. Dit keerproces kost echter tijd en legt een te groot beslag op de railcapaciteit ter plekke. Beter is om kering op een tailtrack iets ten westen van Station Zuid Metro te laten geschieden zodat spoor- en perroncapaciteit op Zuid Metro station beter benut worden. Ter vergelijking: vroeger keerden zowel de NS-treinen uit Den Helder als die uit Arnhem beide op Amsterdam CS. Daar stonden treinen lang stil, mede om voldoende speling te hebben om ze op tijd weer aan hun terugreis te laten beginnen. Nu zijn deze lijnen aan elkaar doorgesloten en rijdt de trein na een korte stop weer door, waardoor Amsterdam CS veel efficiënter met de capaciteit kan omgaan.

Aanbevelingen:

- Ook dit kan een aanleiding zijn om de infra-functionaliteit waar mogelijk nader te vergroten en de profielbreedte te vergroten. Één van de te onderzoeken mogelijkheden is om hetzij de perronranden af te zagen hetzij het spoor zijwaarts te schiften zodat men met 3.00 m in plaats van 2.65 m breed materieel kan rijden. Dat betekent dat ook materieel van de Noord/Zuidlijn dan in principe kan doorrijden op de Amstelveenlijn of een gedeelte daarvan.
- Mocht de spoorwegwet (maar als dat zo is dan nog eerder de uitvoeringsbesluiten daaronder) zich tegen profielverruiming verzetten dan kan men toch ontheffing aanvragen? Net als bij de recente profielverbreding op de westelijke tak van lijn 50 kan men gedurende de overgangperiode de uitklapbare treeplanken gebruiken.
- Naarmate de vrije wegkruisingen van Noord naar Zuid worden uitgerold en de baan vollediger wordt afgeschermd kan ook derde railvoeding verder naar het zuiden worden uitgebreid en zou ook de Noord/Zuidlijn verder naar het zuiden kunnen doorrijden/tailtracken.

Centrale vraag blijft echter: hoe krijgen de reizigers een beter openbaar vervoer?

- Overstappen heeft een sterk negatief effect op het aantal reizigers. En zeker als men grote afstanden moet lopen, al dan niet met bagage. Voor gehandicapten (vaak captive klanten van het OV!) kan dit zelfs reden zijn om van de reis af te zien. Voor hen dreigt de Noord/Zuidlijn volgens de nu voorgestelde plannen dan ook vrijwel onbereikbaar te worden.
- Niet vanuit de lijnvoering maar vanuit de reizigers bezien wordt door het projectvoorstel het oostelijk centrum van Amsterdam aanzienlijk slechter bereikbaar vanuit Amstelveen, en omgekeerd.
- De halteverdunding lijkt nuttig voor de reistijd in het voertuig. Echter, gerekend in totale reistijd, dus inclusief vóór- en nátransport (lopend of fietsend) is het zeer de vraag of de verwachte versnelling van de tramreis zelf wel opweegt tegen het verlies van enkele haltes.

Aanbeveling:

- Ga uit van de gehele reistijd voor de reiziger en niet van de techniek of de lijnvoering van het vervoerbedrijf.

Ten slotte:

Gemist heb ik een meer integrale benadering van het vervoerssysteem in dit deel van de Randstad.

- De vraag rijst of er niet te smal naar alleen de Amstelveenlijn is gekeken.
- Ook een perspectief voor langer termijn mis ik. Zelfs al zijn verdere uitbreidingen van het net op afzienbare termijn nog niet financieel haalbaar, toch verdient het aanbeveling om de ontwikkeling van het vervoerssysteem meer in de grotere context te plaatsen.

Aanbeveling:

Geef ook een breed perspectief op het openhouden van verdere toekomstmogelijkheden:

- Zoals verbinden van lijn 51 met Uithoorn I Aalsmeer in de verdere toekomst.
- Uitzoomen naar uitbreiding van het tramnet in Buitenvelderten Amstelveen. Kan lijn 5 in de verdere toekomst mogelijk doorgetrokken worden over het Gelderlandplein, achter Kronenburg om en dan over de Rembrandtweg naar Amstelveen centrum of zelfs naar Westwijk en Aalsmeer?

Antwoord

1. Onderdeel van het voorstel zijn tramhaltes op de Schönberglaan, dus op het toekomstige tunneldak van de zuidelijke rijbaan A10. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag.
2. In het voorstel wordt afgestapt van het zogenaamde hybride systeem, op maaiveld rijden in Amstelveen en Buitenveldert en vanaf Station Zuid een metrosysteem tot het Centraal Station. Vanwege dit hybride systeem ontstaat een grotere onbetrouwbaarheid en dat is één van de redenen dat niet kan worden voldaan aan de toekomstige veiligheidseisen.
3. Veiligheid wordt bepaald door de samenhang tussen constructie, het materieel en de organisatie, ofwel: de integrale benadering van veiligheid. Dit is vastgelegd in de Nota Vetema, waar de gemeenteraad van Amsterdam op 7 mei 2003 mee heeft ingestemd. Deze is uitgewerkt in de Amsterdamse Leidraad Integrale Veiligheid (ALIVE) ondergrondse tram- en metrosystemen. Welke op 14 juni 2005 is vastgesteld door het college van Amsterdam. Het voorstel voor de Amstelveenlijn behelst niet rijden met bloktijden. Van kwaliteitsvermindering als gevolg hiervan is derhalve geen sprake. Het voorstel is om niet meer via de metrotunnel (Oostbuis) te rijden. Ook is bestuurderloos rijden geen optie omdat alleen op maaiveld wordt gereden waarbij de tram zich mengt in het overige verkeer. Er dient dus op zicht te worden gereden door trambestuurders.
4. Zie Deel II.2 van het Eindverslag.
5. Zie Deel II.2 van het Eindverslag. Het voorstel behelst trams met een breedte van 2,40 m. zodat zonder aanpassingen aan de rails gebruik kan worden gemaakt van het tramnet. Voertuigen met deze breedte en een lengte van 45 meter kunnen aan de vervoervraag voldoen. In de berekeningen is uitgegaan van de volledige reistijd inclusief overstaptijd. De tijd die de reiziger moet afleggen om de halte te bereiken is niet in de tabel maar wel in de rekenmodellen meegenomen. Voor een groter deel van de reizigers neemt de totale reistijd af in het geval er haltes worden opgeheven. Voor een kleiner deel neemt de totale reistijd hierdoor toe vanwege langere looptijden van en naar de halte. Het voorstel is toekomstvast en past goed in een grotere context van meer kwaliteit in het openbaar vervoer tegen geringere kosten. Op dit moment vindt nog onderzoek plaats naar het doortrekken van de lijn naar Uithoorn. Hetzelfde geldt voor een tramverbinding naar het Gelderlandplein.

Inspreker 199 Reactie 326

Milieudefensie Amstelveen heeft als een campagne: Verkeer. Openbaar vervoer is voor ons van het aller-grootste belang omdat het het gebruik van de auto tegen gaat. De luchtvervuiling in Amstelveen door het verkeer wordt nog steeds ernstiger en vormt een bedreiging van de gezondheid van de omwonenden.

Antwoord

Aan het huidige systeem voor de tram/metro 51 komt een einde. De nieuwe Amstelveenlijn biedt kansen een sterk verbeterde hoogwaardiger tram in te kunnen zetten. Hierdoor neemt door grotere betrouwbaarheid, comfort en snellere reistijden de kans toe dat er meer passagiers van het OV gebruik gaan maken. Dit zal ook de luchtkwaliteit ten goede komen. Zie Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 199 Reactie 327

Wij zijn bij drie voorlichtingsbijeenkomsten geweest. Het was volkomen duidelijk dat er onder de aanwezigen grote bezwaren tegen deze nieuwe plannen waren. Maar zoals het in het algemeen gaat is dit een een ondemocratische schijnvertoning.

Antwoord

Inspraakavonden zijn er om informatie te verstrekken en de meningen uit de omgeving te horen. De inspraakreacties worden gebruikt om de plannen mee te verbeteren. De aanwezigen van een inspraakavond zijn

niet per definitie een afspiegeling van de totale bevolking. De besluitvorming over de Amstelveenlijn ligt bij verschillende (democratisch gekozen) besturen. De ingediende inspraakreacties hebben geleid tot aanpassing van de voorkeursvariant. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 199 Reactie 328

Het verkorten van de reistijd van Westwijk naar het Centraal Station ziet Milieudefensie Amstelveen niet als een bijzonder zwaar argument voor verandering van de tramlijnen in Amstelveen.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag

Inspreker 199 Reactie 329

Wel belangrijk bezwaar is het uitvallen van tramhaltes voor mensen die slecht ter been zijn.

Antwoord

Voor het al dan niet vervallen van haltes op het traject Westwijk station Zuid zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 199 Reactie 330

Het wegvallen van de halte Gondel vinden wij onacceptabel. Er zijn een aantal kantoren en wij vrezen dat het personeel de auto zal gaan nemen.

Antwoord

Halte Gondel vervalt omdat er relatief weinig mensen van deze halte gebruik maken. Bovendien is er niet ver weg een alternatieve halte: Meent. Het vervallen van haltes kan inderdaad betekenen dat sommige reizigers met de auto gaan reizen. Daar staat tegenover dat het versnellen van de reis per openbaar vervoer voor andere reizigers betekent dat zij juist de auto laten staan. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 199 Reactie 331

Bij ongelijkvloerse kruisingen moeten vanaf de perrons deugdelijke hellingen met leuning komen voor rolstollen, rollaters en fietsen. In geval van gladheid zal er zorg gedragen moeten worden dat de ondergrond van een dusdanige structuur is bijvoorbeeld geribbeld, dat het begaanbaar blijft voor rolstollen en rollaters.

Antwoord

De perrons van de haltes die straks op de viaducten van de drie ongelijkvloerse kruisingen liggen zijn bereikbaar met liften. Dit vergroot de bereikbaarheid voor mindervaliden. Hellingen worden voldoende ruw, zodat deze ook bij gladheid goed begaanbaar zijn. Zie Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 199 Reactie 332

Het is nog steeds een grote ergernis dat de helft van de tijd de liften het niet doen. In het geval van de ongelijkvloerse kruisingen wordt dit al helemaal als een groot probleem gezien.

Antwoord

Bij de vervanging of nieuwbouw van de liften wordt gekeken naar de betrouwbaarheid en worden met het onderhoudsbedrijf afspraken gemaakt over hoe snel deze moeten worden gerepareerd.

Inspreker 199 Reactie 333

De A.J. Ernststraat is een belangrijke halte vanwege de toegang van het winkelcentrum waar veel Amstelveners gebruik van maken. De opheffing van deze halte is onaanvaardbaar.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag. Daarnaast wordt door de Stadsregio onderzocht of er een tramlijn kan worden aangelegd naar het Gelderlandplein, dit is geen onderdeel van het project Ombouw Amstelveenlijn.

Inspreker 200 Reactie 334

Veiligheid: kruising van tram en ander verkeer. Niet alle kruisingen van de tram en het andere verkeer worden ongelijkvloers; niet alleen op de Amstelveense kruisingen zijn ongelukken met dodelijke afloop gebeurd; ook de kruisingen in Buitenveldert zouden ongelijkvloers moeten worden.

Antwoord

De ongelijkvloerse kruisingen worden vooral aangelegd om de doorstroming van het (auto)verkeer in 2020 te borgen. Als het langzaam verkeer onvoldoende groen licht krijgt omdat er te veel autoverkeer moet doorstromen, leidt dat tot onveilige situaties. De uitkomsten van de onderzoeken naar de doorstroming van de kruispunten in Buitenveldert geven geen aanleiding om een ongelijkvloerse kruising voor te stellen. In tegenstelling tot drie kruispunten in Amstelveen is de doorstroming in 2020 in Buitenveldert nog goed. Ook de ongevalgegevens geven geen aanleiding om het huidige ontwerp drastisch aan te passen. Er wordt nog wel onderzoek gedaan naar het goed leiden (veilig) van de grote stromen voetgangers van en naar kruispunt Buitenveldertselaan. Zie ook Deel II.6 van het Eindverslag.

Inspreker 200 Reactie 335

Tramroutes: een gewone stadsplattegrond met daarop aangegeven de nieuwe routes en de haltes zou e.e.a. visueel duidelijker maken dan de huidige beschrijving van haltes die blijven, haltes die vervallen en haltes die nieuw worden aangelegd.

Antwoord

Uw verzoek om een gewone stadsplattegrond met de nieuwe route en haltes van de trams die in het voorstel worden beschreven, zal in het vervolg van dit project worden meegenomen.

Inspreker 200 Reactie 336

Door het aangeven van de afstand tussen de haltes in combinatie met het zichtbaar maken van de loopafstanden vanuit de omgeving (wonen, werken, recreatie, andere OV-haltes), ontstaat inzicht in de gevolgen voor de reizigers van de gewijzigde haltes.

Antwoord

Zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 200 Reactie 337

De feitelijke uitvoering van dit project zal met name bij de aanleg van de ongelijkvloerse kruisingen veel hinder opleveren, met veel niet-bestemmingsverkeer door de diverse wijken, om de onvermijdelijke hinder en vertraging te vermijden

Antwoord

Op dit moment wordt de tijdelijke situatie en de maatregelen die dan nodig zijn om hinder te beperken onderzocht.

Inspreker 200 Reactie 338

De nieuwe situatie moet dermate aantrekkelijk worden dat niet-bestemmingsverkeer juist niet meer door de wijken gaat meanderen om de verkeerslichten te vermijden. Informatie over de uitvoering in een vroegtijdig stadium, met wellicht inspraakmogelijkheid, zal zeker op prijs worden gesteld.

Antwoord

Dank u wel voor uw reactie, het betrekken van betrokkenen zullen wij in overweging nemen voor de volgende fase.

Inspreker 201 Reactie 339

Wat betreft het project Amstelveenlijn willen we U laten weten dat wij ons met nadruk conformeren aan het standpunt van de wijkvereniging BVMB. Zie inspreker 203.

Antwoord

Het plan is ontwikkeld in samenspraak met de Zuidas. Koppelen aan de Noord/Zuidlijn wordt niet onmogelijk gemaakt maar is op dit moment te duur. Daarnaast zijn er meer overstappers naar de trein. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag. Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 202 Reactie 340

In het kader van de door u geopende inspraak voor de plannen rondom de vernieuwing van de Amstelveenlijn, geven wij u hierbij een reactie. VMK CV heeft in november 2011 het pand aan de Van Marwijk Kooijstraat 1–4 verworven als lange termijn belegging. Wij vinden het belangrijk om te reageren omdat als gevolg van de vernieuwing van de 'Amstelveenlijn' de uitstekende bereikbaarheid van het Amstel Business Park in sterke mate wordt aangetast door het mogelijk wegvallen van metrolijn 51 op Station Overamstel. Dit zal een onaantoonbare verslechtering tot gevolg hebben voor de verhuurbaarheid van ons pand. Wij hebben dit pand in november 2011 aangekocht, met name vanwege de gunstige ontsluitingsmogelijkheden per metro (51). Alle huurders in het pand hebben aangegeven dat zij deze plek mede hebben gehuurd vanwege de uitstekende bereikbaarheid via de metro. Wanneer dit metrostation sluit zullen deze huurders wellicht vertrekken na afloop van de huurperiode. U stelt dat Station Zuid in de nabije toekomst een groot OV-knooppunt wordt. Het kan toch echter niet zo zijn dat door het wensbeeld voor Station Zuid, het Amstel Business Park Zuid in de toekomst haar directe openbaar vervoersverbinding met Station Amstel en verder gaat verliezen met alle negatieve gevolgen van dien. U miskent in uw beeldvorming over het gebruik van het openbaar vervoer in relatie tot stedelijke ontwikkelingen, dat het Amstel Business Park Zuid in diverse visies van gemeente Amsterdam en de Stadsregio transformeert naar een belangrijk woon/werk gebied. Wij wijzen u op bijvoorbeeld de Structuurvisie Amsterdam 2040 waarin langs de A10 aanpalend aan station Overamstel een beeld is neergelegd van een in hoge mate verstedelijkt gebied, met in de directe nabijheid een Park- en Ride voorziening voor de stad Amsterdam. Wij vinden evenals u dat het openbaar vervoer voor de regio Amsterdam van groot belang is, maar vragen uw aandacht voor de bereikbaarheid van het Amstel Business Park Zuid. Het gaat daarbij niet alleen om de huidige gebruikers, maar tevens om het borgen van de toekomstige bereikbaarheid in relatie tot de ontwikkeling van het gebied. Deze reactie versturen wij tevens namens de gebruikers de Van Marwijk Kooijstraat 1–4: Care Schadeservice, Diskad Publishing en Hompe en Taselaar Ingenieursbureau. Voor deze bedrijven is de uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer vanaf het metro-overstapstation Overamstel richting het Amstelstation en de binnenstad een zeer zwaarwegende reden geweest om voor deze locatie te kiezen. Gaarne zien wij de continuering van de openbaar vervoer verbinding middels metrostation Overamstel dan ook gewaarborgd in uw plannen.

Antwoord

De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook via Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 203 Reactie 341

Wij zien de voorgestelde ombouw als een verslechtering van de kwaliteit van de vervoersverbinding tussen Amsterdam en Amstelveen. Deze plannen behelzen voor de Meanderbewoners de volgende globale aspecten;

- de verbinding met de sneltram 51 over een vrijwel vrij liggend tracé wordt tussen Station Zuid en het **Amstelstation** vervangen door een straattracé met veel vertragingfactoren. Het eindpunt is niet langer het CS maar het Amstelstation.
- ook de verbinding met de stadstram 5 eindigt niet meer bij het CS maar in de buurt van het **Leidseplein**. De rechtstreekse railverbindingen tussen het stadshart Amstelveen en het CS in Amsterdam komen hiermee dus te vervallen.
- **het opheffen van het station Amstelveen Centrum!!** Dit betekent dat de Meander bewoners sowieso

op loopafstand geen directe in/uitstaphalte meer hebben op de nieuwe tramlijn naar het centrum van Amsterdam en op de railverbinding naar Amstelveen Zuid/Westwijk.

- er resteert voor de Meanderbewoners daardoor nog maar één railverbinding/halte: de eindpunt halte op het Binnenhof (bij het eindpunt van V&D) van de hierboven genoemde lijn 51.
- voor veel Meanderbewoners reizigers zullen de reistijden toenemen door de langere looptijden als gevolg van het opheffen van het station Amstelveen en als gevolg van de daarmee de noodzakelijke extra overstappen. Ook alle reizigers tussen Station Amstelveen Centrum en de stations ten zuiden van de A9 moeten voortaan verplicht overstappen op Station Oranjestraat omdat alleen daar een tram naar/van het Stadshart stopt. Het opheffen van Station Amstelveen Centrum is dus niet alleen een desinvestering, maar ook schadelijk voor de kwaliteit van de verbinding. Bijkomend nadeel is dat door het opheffen van het station Amstelveen Centrum de tunnelverbinding tussen de Operabuurt en het Stadshart die gehandhaafd moet blijven, minder intensief zal worden gebruikt met alle nadelige gevolgen door het gebrek aan sociale controle en veiligheid. Dit onderdeel moet dus zeker niet worden uitgevoerd.

Wij vinden deze plannen niet te verdedigen in relatie met de hiervoor beschikbare investering van 300 miljoen euro. Wij hebben daarnaast de indruk dat de kwaliteit van de verbinding ondergeschikt wordt gemaakt aan de ontwikkeling van het 'dokmodel' bij Station Zuid. Dit project maakt het handhaven van de doorgaande lijn 51 tussen Amstelveen en Amsterdam onmogelijk. Een goed alternatief, het verbinden van de Amstelveenlijn met de Noord/Zuidlijn wat voor de reizigers de meest aantrekkelijke verbindingen biedt, ontbreekt ook in de plannen voor de ombouw. Het zou voor de hand liggen de reeds in Station Zuid halterende hoogwaardige lijn 51 voor het gedeelte Amstelveen Westwijk – station Zuid te koppelen aan de Noord/Zuidlijn. Het zou een logische uitbouw betekenen van de huidige succesvol railvervoersverbinding.

De infrastructuur in Amstelveen en Buitenveldert kan tegen relatief lage kosten hiervoor worden aangepast en gebruikt. Het voordeel is dat de combinatie van de Noord/Zuidlijn en de Amstelveenlijn een ongebroken vervoersverbinding biedt dwars door de hele stadsregio. Daarnaast kan de populaire lijn 5 op hetzelfde tracé worden gehandhaafd zoals nu bij het gemeenschappelijk gebruik van sneltram 51 en stadslijn 5. Wij realiseren ons dat voor een gemeenschappelijk gebruik van de railinfrastructuur door lijn 5 en een doorgetrokken Noord/Zuidlijn nogal wat technische, politieke en financiële bezwaren moeten worden overwonnen. Het is echter wel de belangrijkste vervoer-as in de regio. Samen met het handhaven van het station Amstelveen Centrum biedt dit voor de Meanderbewoners en alle andere reizigers naar en van het Stadshart Amstelveen de meest aantrekkelijke en meest logische verbindingen.

Resumerend pleiten wij voor:

- Het handhaven van station Amstelveen
- Het koppelen van de Amstelveenlijn aan de Noord/Zuidlijn bij station Zuid
- Het handhaven van lijn 5 op het huidige traject

Wij vertrouwen er dat bij de verdere ontwikkeling van de plannen voor een ombouw van de Amstelveenlijn alle mogelijke moeite zal worden gedaan om een hoogwaardige vervoer-as (zonder overstappen) door de regio tot stand te brengen. Alleen een dergelijk resultaat rechtvaardigt de grote investering van 300 miljoen euro.

De meeste nu voorliggende voorstellen leiden o.i. niet tot de gewenste kwaliteitsverbetering.

Antwoord

Voor het opheffen van halte Amstelveen Centrum zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Het plan voor de Amstelveenlijn is ontwikkeld in samenspraak met de Zuidas. Er is gezocht naar een goede oplossing voor alle vervoermodaliteiten. Koppelen aan de Noord/Zuidlijn wordt niet onmogelijk gemaakt, maar is op dit moment te duur. Daarnaast zijn er meer overstappers naar de trein.

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. Daarnaast zal het belang van station Zuid gaan toenemen. Door de groei van Station Zuid gaat dat station voor mensen uit Amstelveen (deels) de rol van CS overnemen.

Inspreker 204 Reactie 342

Als eigenaar van het kantoorpand gelegen aan de J. Muyskenweg 4–6 te Amsterdam maken wij bezwaar tegen de plannen m.b.t. lijn 51, waardoor lijn 51 op metrostation Overamstel zal wegvallen. Daarmee verliest de omgeving van dit metrostation zijn directe OV-verbinding richting Amstelstation en verder. Mede gezien de al lang spelende

plannen om lijn 25 in de zuidelijke Rijnstraat te schrappen (inclusief eindhalte bij de Utrechtsebrug) zou dit een ernstige aantasting zijn van de OV-bereikbaarheid van de bedrijven aan de Joan Muyskenweg.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en dus ook Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 205 Reactie 343

Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM) vraagt uw aandacht voor het wegvallen van lijn 51 op metrostation Overamstel. Hierdoor verliest de omgeving van dit metrostation zijn directe OV-verbinding richting Amstelstation en verder. Mede gezien de al lang spelende plannen om lijn 25 in de zuidelijke Rijnstraat te schrappen (inclusief eindhalte bij de Utrechtsebrug) zou dit een ernstige aantasting zijn van de OV bereikbaarheid van de bedrijven aan de Joan Muyskenweg en in de omgeving van de Willem Fenengastraat, Paul van Vlissingenstraat en de Van Marwijk-Kooystraat. Graag vernemen wij hoe de gemeente Amstelveen en de Stadsregio dit ongetwijfeld onbedoelde bij-effect van de plannen rond de Amstelveenlijn denken te gaan corrigeren.

Antwoord

De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook via Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 206 Reactie 344

Tegen het traject door de Beethovenstraat. De prettige ambiance van een van de weinige overgebleven aardige winkelstraten in Amsterdam wordt volledig verpest door statische baan in het midden met snelle tram en het eenrichtingsverkeer. Leefomgeving wordt volledig ondergeschikt gemaakt aan vervoersambities.

Antwoord

Eenrichtingsverkeer in de Beethovenstraat is de meest rigoureuze maatregel om de betrouwbaarheid en doorstroming van de tram te verbeteren. Gezien de impact op de omgeving vervalt deze maatregel en zullen de andere voorgestelde maatregelen voor de Beethovenstraat verder onderzocht worden.

Inspreker 206 Reactie 345

Tegen de opheffing van de tramhalte Apollolaan, mijn opstappunt voor de lijnen 5 en 24 naar het centrum.

Antwoord

Zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 206 Reactie 346

Tegen de verlegging van lijn 2 naar de Ferdinand Bolstraat. Het huidige traject van lijn 2 voorziet in een behoefte. De lijnen 16 en 24 brengen ons al naar de Ferdinand Bolstraat.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding tussen Amstelveen en Amsterdam CS gehandhaafd blijven. Het voorstel om lijn 2 te verleggen is komen te vervallen.

Inspreker 207 Reactie 347

Wij hebben nogal wat problemen met sommige uitgangspunten en de uitwerking van de zgn. Amstelveenlijn. Als eerste missen wij de **cijfers** van de **beide** Amstelveenlijnen, nl. tram 5 en sneltram/metro 51. In dit elektronische tijdperk van de OV-chipcard moeten de cijfers per halte en de tijden makkelijk beschikbaar zijn en dienen dus in totaliteit openbaar en toegankelijk gemaakt worden. Deze informatie is onontbeerlijk voor kwalitatief goede inspraak en tevens om gedegen besluiten te kunnen nemen.

- Wat zeggen modellen?
- Waar is het reizigers-onderzoek?
- Waarom zijn de harde cijfers niet openbaar gemaakt?

Hoogwaardig: voor wie?

Dit gezegd hebbende stellen wij dat er veel discussie mogelijk is over de term 'hoogwaardig'. Hoogwaardig voor wie? Hoogwaardig in kwaliteit en robuustheid van de infrastructuur (rails, bovenleidingen) en van de tram- en metrowagons? Hoogwaardig in de beleving van de passagiers? Hoogwaardig kan ook betekenen dat passagiers makkelijk hun fiets kunnen meenemen. Maar ook voor deze visie zien wij weinig aandacht. In Moskou wordt de metro uitgerust met w.c.'s en WIFI om hoogwaardige kwaliteit te bereiken. Een frequentie van 2 – 3 min. is voor Moskou en heel vele andere steden invulling voor hoogwaardige kwaliteit. Hoogwaardige kwaliteit in de vorm van een tijdwinst van luttele minuten is nauwelijks hoogwaardig te noemen en evenmin het opheffen van haltes waardoor velen gedupeerd worden: hun reistijd neemt toe want het kost meer tijd om bij de halte te komen. Onderzoek wijst uit dat verplicht overstappen leidt tot een afname met 30% van het aantal passagiers.

Door uw opvatting van hoogwaardigheid wordt het voor ouderen (een groeiende groep!), minder validen en mensen met kleine kinderen, moeilijker gemaakt om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Denk ook aan toeristen met hun koffers. En, niet te vergeten, ons klimaat!

Of de ouderen blijven achter de geraniums of zij en anderen nemen weer de auto naar de stad.

Rijtijd is dus zeker niet hetzelfde als reistijd!

Voor ons en andere passagiers is hoogwaardig:

- veel haltes, fijnmazigheid weinig overstappen
- hoge frequentie
- sociale controle en veiligheid efficiënt
- weinig verkeersongevallen
- uitnodigend en laagdrempelig voor IEDEREEN

Wees eerlijk: het is gewoon weer een besparing omdat er minder trams en minder bussen gaan rijden. (zie o.a. onderzoek Railinfra Solutions)

Snelheid

De snelheid kan sterk verbeteren door overal op de routes de stoplichten in te stellen op trams, c.q. bij een naderende tram deze voorrang te geven d.m.v. een betere interactie tussen tram en verkeerslicht. Alleen al bij de Martelaarsgracht valt hiermee veel tijdwinst te halen, plus de mogelijkheid dat er meerdere trams per stoplicht kunnen doorrijden, i.p.v. 1 tram per keer zoals nu.

Met een beetje brainstormen zijn er vast meer (fysieke) oplossingen te bedenken om de snelheid te bevorderen, zoals gras tussen de rails op de vrije tram/busbaan daar waar je ècht geen ander verkeer op de rails wilt.

Schrappen van haltes

De meeste te schrappen haltes zijn overstaphaltes, zoals die voor het Stedelijk museum (van Baerlestraat), Apollolaan, Stadionweg en meerdere haltes in Buitenveldert.

Nu is het ook al zo dat de tram niet stopt wanneer er geen passagiers in- of uitstappen.

Ook is het nu zo dat moeilijk lopenden de overstap van en naar tram 5 bij station Zuid zo veel mogelijk vermijden door om te rijden om elders over te stappen. Denk ook aan slecht weer, kou en regen.

Inkorten tram 5 en 51

Helaas blijft hier buiten beschouwing het voorgenomen opheffen van de streekbussen tussen Amstelveen en de binnenstad van Amsterdam (waar wij ook op tegen zijn). Als alle plannen doorgaan, dan blijft er geen enkele directe verbinding over tussen Amstelveen en de binnenstad van Amsterdam!

Tram 5 vervult een belangrijke functie in het centrum van Amsterdam. Hij rijdt frequent en is vrijwel altijd goed gevuld.

Naast Amsterdammers en Amstelveners wordt tram 5 ook veel gebruikt door toeristen: CS, Dam, Rijksmuseum, van Goghmuseum, en Zuid, waar veel hotels zijn. Door de haltes bij de VU en Uilenstede maken ook veel studenten goed gebruik van deze lijnen. Dus tram 5 moet gewoon tot CS blijven rijden.

Opheffen traject 51 na het Amstelstation. Het enige voordeel van deze overstaphalte is dat deze overdekt is, zij het winderig! De lage frequentie van de metrolijnen maakt deze overstap weinig 'hoogwaardig'.

Kosten

We moeten rekenen met minimaal dubbele kosten, dus 600 miljoen i.p.v. de nu begrote 300 miljoen (ex BTW) leert de ervaring. Alleen al voor de infrastructuur. En dan komen er nog allerlei kostenposten die nu waarschijnlijk nog buiten de begroting vallen of die 'vergeten' zijn. Bovendien komen daar nog eens nieuwe tram/metrostellen bij. Dus nog eens ettelijke miljoenen! Plus de BTW over al deze kosten.

Maatschappelijke kosten en baten

Op pag. 22 staat maatschappelijke kosten/baten van 1,2. De onderbouwing is niet transparant.

Het lijvige rapport kosten/baten-analyse van Railintra Solutions gescand, levert o.a. op dat de vele honderden uren tijdwinst tot stand komen door 1,5-2 minuut per passagier bij elkaar op te tellen en zo de totale tijdwinst tot enorme hoogte op te stuwen.

Veelzeggender zijn de cijfers over woongenot in relatie tot de haltes (railinfrastructuur): dat woongenot vermindert met cijfers tussen de 6,4% en 11,3 %! (pag. 22). De zitplaatskans vermindert tot wel 10,8% (pag. 42).

Op pag. 25 wordt opeens de relatie met de bussen gelegd: minder (gelede) bussen nodig. Maar ongenoemd blijft over welke lijnen/routes dat gaat.

Samengevat

- wij vinden dit voorstel voor de Amstelveenlijn niet hoogwaardig voor passagiers, eerder passagier-onvriendelijk
- cijfers OV-chipcard m.b.t. passagiers, tijdstippen en haltes lijnen 5 en 51 ontbreken
- wij denken dat, zoals altijd, de kosten heel erg veel hoger zullen uitvallen
- wij zetten grote vraagtekens bij de maatschappelijke kosten/baten analyse

Antwoord

In de vervoerwaarde studie kunt u teruglezen welk model is gebruikt en welke uitgangspunten gebruikt zijn voor het project Amstelveenlijn. Het reizigers onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de metro is daarbij ook gebruikt. De vervoerwaarde studie was bijlage 3 bij het inspraakdocument. De OV-chipkaart gegevens waren op het moment van de vervoerwaardestudie nog niet geschikt omdat ze nog te onbetrouwbaar zijn voor de analyse op lijn niveau. Hier wordt hard aan gewerkt. De cijfers zijn niet openbaar omdat deze van GVB zijn en GVB deze omwille van hun bedrijfsvoering niet zonder toestemming openbaar maakt. In Deel II.3 van het Eindverslag staan wel een aantal gegevens over het aantal in- en uitstappers per halte. Zie hetzelfde hoofdstuk voor de gezochte balans tussen de halteafstand en de snelheid van de lijn. Veel van de onderdelen die u noemt behoren bij de uitwerking. Daarnaast is weinig overstappen geen onderdeel van hoogwaardigheid maar het bieden van de belangrijkste verbindingen wel (net als bij het metronet van Moskou). In onze aangepaste voorkeursvariant is er geen directe verbinding tussen Amstelveen-Westwijk en het Leidseplein (net als in de huidige situatie), maar blijft de huidige lijn 5 gehandhaafd. De methode voor de kosten/batenanalyse is de methode die het Rijk voorschrijft als zij bijdraagt in de kosten van een project. Deze Richtlijnen kunt u terugvinden op www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/richtlijnen/2009/03/27/werkwijzer-oei-bij-mit-verkenningen.html.

Inspreker 208 Reactie 348

Uitgangspunten

Als uitgangspunt voor de OV-verbindingen tussen Amsterdam en Amstelveen moet naar ons oordeel gelden dat het reizigersbelang te allen tijde centraal staat en niet een modelmatige benadering van de werkelijkheid waarin uitgegaan wordt van niet reële veronderstellingen m.b.t. het reizigersgedrag c.q. de reizigersvoorkeuren. Wij stellen ons op het standpunt dat de belangen van alle reizigers moeten worden gediend, dus niet uitsluitend de belangen van de zakelijke reizigers.

Reizigersonderzoek, waar ook Goudappel Coffeng vanuit gaat als belangrijke adviseur van de Stadsregio Amsterdam inzake de notitie 'Een nieuwe kijk op het Amsterdams OV' en het Programma van Eisen (PVE) voor de OV-concessie Amsterdam 2015, toont aan dat:

- rechtstreeks kunnen reizen, dus zonder overstap, voor de reiziger 2 tot 2,5 keer zo zwaar weegt als de (exacte) reistijd
- korte loopafstanden tot de vertrekhalte en van de aankomsthalte vandaan voor de reiziger 2 tot 2,5 keer zo zwaar wegen als de (exacte) reistijd. Op basis hiervan concluderen wij dat de uitgangspunten van de Stadsregio Amsterdam inzake de ombouw van de Amstelveenlijn niet reëel zijn, wanneer uitsluitend wordt uitgegaan van zo kort mogelijke reistijden c.q. rijtijden in het OV en de overige criteria die voor de reiziger vele malen belangrijker zijn, volledig buiten beschouwing worden gelaten.

Op basis van genoemde criteria is het voor de reiziger van groot belang:

- dat de mogelijkheid blijft bestaan rechtstreeks te kunnen reizen tussen Amstelveen/Amsterdam – Buitenveldert en Amsterdam-CS/Binnenstad.
- dat de fijnmazigheid van de huidige lijnen 5 en 51 niet wordt aangetast en dat daarom de maximale loopafstand tot een halte 400 meter (hemelsbreed) blijft.

Noodzaak ombouw Amstelveenlijn

De vereniging is bepaald niet overtuigd van de argumenten die in hoofdstuk 1 van het Inspraakdocument worden gegeven voor de noodzaak tot ombouw van de Amstelveenlijn.

Wanneer station Zuid gaat groeien en er op de lijnen van en naar dit station vervoergroei optreedt, zou deze door de bestaande lijnen 5 en 51 in combinatie met de in 2017 in gebruik te nemen Noord/Zuidlijn kunnen worden opgevangen. De capaciteit van de lijnen 5 en 51 wordt heden zeker niet maximaal benut.

In het inspraakdocument wordt geheel ten onrechte gesteld dat sneltram 51 op termijn niet meer door de metrotunnel tussen Amsterdam CS en station Amsterdam Amstel zou kunnen of mogen rijden.

Er bestaat geen enkele wet- of regelgeving die zich hiertegen verzet.

Het eventueel onvoldoende stipt rijden van lijn 51 in Buitenveldert en Amstelveen kan voorkomen worden door op alle kruisingen de sneltram voorrang te geven op het overige verkeer.

De Stadsregio stelt dat het OV aantrekkelijker en efficiënter dient te zijn en meent dat daaraan voldaan wordt wanneer de reistijden c.q. de rijtijden in het OV worden bekort.

Onder verwijzing naar het onder 'Uitgangspunten' genoemde reizigersonderzoek achten wij deze benadering door de Stadsregio strijdig met het reizigersbelang.

Regiotram Amstelveen Westwijk – Amsterdam Leidseplein

Het in de inspraak gebrachte plan impliceert dat van de huidige tramlijn 5 het traject CS – Leidseplein niet meer geëxploiteerd wordt.

Wij stellen ons op het standpunt dat dit een totaal verkeerde beleidskeuze is, omdat relatief veel reizigers instappen op het CS of een halte tussen CS en Leidseplein en een bestemming hebben die verder dan het Leidseplein is gelegen. Deze reizigers zouden, wanneer de plannen inzake de Regiotram realiteit worden, geconfronteerd worden met een (extra) overstap.

Vervoerwaardecijfers uit 1998 (de laatste die openbaar zijn gemaakt) laten zien dat ca. de helft van de reizigers op lijn 5 een (extra) overstap zou moeten maken wanneer de lijn niet meer zou rijden op het traject CS – Leidseplein v.v.

Het aldaar verdwijnen van lijn 5 impliceert dat een groot capaciteitsprobleem zou ontstaan op de tramlijnen 1 en 2 die met een hogere frequentie zouden moeten gaan rijden om de vervoervraag aan te kunnen. Dit leidt tot extra exploitatiekosten waarvan geen melding wordt gemaakt in het inspraakdocument.

De huidige lijn 5 heeft een fijnmazig karakter en aldus bedraagt de loopafstand tot de haltes maximaal 400 meter hemelsbreed.

Wij achten het in strijd met het reizigersbelang en derhalve zeer onverstandig dat het voorliggende plan uitgaat van een loopafstand van maximaal 600 meter hemelsbreed.

Dit impliceert dat de werkelijke loopafstand kan oplopen tot 700 à 800 meter of mogelijk zelfs nog meer.

Op één van de inspraakavonden is door het Projectteam Amstelveenlijn betoogd dat reizigersonderzoek zou aantonen dat de reiziger bereid zou zijn 600 meter hemelsbreed te lopen tot de dichtstbijzijnde halte.

Bij navraag bleek dat geen onderzoek is gedaan naar de reizigersvoorkeuren inzake de lijnen 5 en 51 c.q. de Regiotram, maar dat het Projectteam zich slechts heeft gebaseerd op een onderzoek inzake de Zuidtangent, een regionale verbinding die niet vergelijkbaar is met stadslijnen c.q. de lijnen 5 en 51.

Wij achten het zeer verwerpelijk dat de resultaten van het onderzoek inzake de Zuidtangent van toepassing

verklaard worden op de Regiotramvarianten.

Wij zijn van mening dat het in het belang van de reiziger is dat de ontsluitingsnormen uit het huidige PvE (de loopafstand tot een halte mag maximaal 400 meter hemelsbreed bedragen) onverminderd van kracht blijven en dus ook van toepassing zijn op de OV-verbindingen tussen Amsterdam en Amstelveen.

In dat verband wijzen wij het expliciet af dat van de huidige lijn 5 de haltes Stadionweg, Apollolaan en Van Baerlestraat zouden worden opgeheven.

Wij bepleiten het handhaven van lijn 5 in zijn huidige vorm.

Wij achten het zeer noodzakelijk dat een goede overstaprelatie op station Zuid gerealiseerd wordt en pleiten er derhalve voor dat lijn 5 halteert op korte loopafstand van de trein- en metroperrons.

Er dient een verbinding te bestaan met het Binnenhof in Amstelveen, een zeer belangrijke bestemming gezien het naburige winkelgebied.

Wij achten het noodzakelijk dat lijn 5 wordt doorgetrokken van het Binnenhof Amstelveen naar het busstation van Amstelveen, zodat het stadshart van Amstelveen beter bereikbaar is en een goede overstap op vele buslijnen mogelijk is.

Wij verwerpen het opheffen van 5 haltes op het traject Westwijk – station Zuid.

Ook hier geldt dat het strijdig is met het reizigersbelang dat de loopafstand tot de dichtstbijzijnde halte wordt vergroot van 400 meter naar 600 meter hemelsbreed.

Voor veel reizigers die wonen langs het traject Westwijk – station Zuid geldt dat de huidige lijnen 5 en 51 hun enige OV is op aanvaardbare loopafstand.

Door opheffing van 5 haltes op dit traject, zal voor een groot aantal reizigers de loopafstand tot een halte te groot worden waardoor zij als OV-reizigers zullen afhaken.

Gevreesd moet worden dat realisering van de Regiotram zal leiden tot een significante daling van het OV-aandeel in de modal split in de vervoerrelatie Amsterdam – Amstelveen.

In het inspraakdocument stelt de Stadsregio dat handhaving van de bestaande verbinding van lijn 51 van station Zuid naar Buitenveldert en Amstelveen niet mogelijk zou zijn. Wij bestrijden dit met kracht.

Het inspraakdocument voorziet in een ontwerp voor het nieuwe station Zuid waarbij uitgegaan wordt van omklapping van de metro- en tramperrons van de oost- naar de westzijde, waardoor geen ruimte meer aanwezig is voor de afslagboog van lijn 51 richting Buitenveldert/Amstelveen (Amstelveenboog) en daarmee het behoud van lijn 51 onmogelijk wordt gemaakt.

Het is zeer goed mogelijk te kiezen voor meer oostelijk gelegen metro- en tramperrons bij station Zuid, zodat de Amstelveenboog behouden kan blijven en lijn 51 kan blijven rijden volgens zijn huidige route.

Regiotram Amstelveen Binnenhof – station Amsterdam Amstel

Wij constateren in het inspraakdocument dat het traject van de sneltram 51 station Zuid – station Amstel zal komen te vervallen. Lijn 51 heeft op dit traject een volledig vrije baan waardoor een hoge punctualiteit kan worden gerealiseerd.

Lijn 51 op dit traject zal worden vervangen door een Regiotram die in de Rivierenbuurt zich moet mengen met het overige verkeer en dus veel verkeershinder zal ondervinden waardoor de punctualiteit significant zal afnemen t.o.v. de huidige lijn 51 op dit traject.

Bovendien zal de Regiotram over de Berlagebrug moeten die af en toe open zal zijn vanwege de scheepvaart, waardoor nog meer verstoring van de dienstregeling zal optreden.

Een in beginsel hoogwaardige verbinding zal worden vervangen door een laagwaardige verbinding.

Wij achten dit een kwaliteitsachteruitgang van het OV op dit traject en strijdig met het reizigersbelang.

Het plan voor realisering van de Regiotram voorziet in de opheffing van 3 haltes die heden worden bediend door andere tram- en/of buslijnen nl. Dintelstraat, Waalstraat en Amsteldijk.

Wij wijzen dit af onder verwijzing naar de eerder genoemde ontsluitingsnormen.

Voor een groot aantal studenten die op Uilenstede wonen en dagelijks een HBO-instelling bezoeken nabij het Amstelstation of het Weesperplein, impliceert de Regiotram een forse kwaliteitsachteruitgang van hun OV en een veel langere reistijd en voor een aantal van hen bovendien een extra overstap.

Wij zijn van mening dat het zeer onverstandig is de tak van de Regiotram tussen station Zuid en station Amstel te realiseren en lijn 51 niet meer te laten rijden tussen CS en station Zuid.

Wij bepleiten handhaving van lijn 51 op het traject CS – station Zuid – Amstelveen Westwijk, eventueel met een lagere frequentie wanneer de Noord/Zuidlijn in gebruik zal worden genomen (eind 2017). Daardoor blijft de rechtstreekse verbinding tussen Buitenveldert/Amstelveen en het CS v.v. bestaan.

Het plan voor een Regiotram tussen station Zuid en station Amstel wordt in dat geval overbodig waardoor een groot bedrag kan worden bespaard.

Conclusie

De vereniging constateert dat de plannen inzake de Regiotram op fundamentele punten strijdig zijn met het reizigersbelang en per saldo leiden tot een kwaliteitsachteruitgang van het OV tussen Amsterdam en Amstelveen v.v.

Handhaving van de bestaande lijnen 5 en 51 bieden de reiziger veel meer perspectief dan de realisering van de twee takken van de Regiotram die zullen leiden tot het wegvallen van een aantal rechtstreekse verbindingen en de opheffing van een groot aantal haltes.

Daarmee dient de Regiotram te worden beschouwd als een investering met een negatief rendement.

Wij pleiten ervoor het totale plan voor de Regiotram af te serveren waarmee voorkomen wordt dat tenminste € 300 miljoen aan belastinggeld wordt uitgegeven c.q. verkwest, waarvan € 225 miljoen uit de BDU van de Stadsregio Amsterdam.

Wij zijn van mening dat het belang van het OV wel wordt gediend wanneer deze € 225 miljoen worden besteed aan maatregelen die het reizigersbelang wel ten goede komen, zoals de realisering van zo veel mogelijk vrije trambanen en het zo veel mogelijk op peil houden van het OV-exploitatiebudget.

Antwoord

De OV-chipkaart gegevens waren op het moment van de vervoerwaardestudie nog niet geschikt omdat ze nog te onbetrouwbaar zijn voor de analyse op lijn niveau. Hier wordt hard aan gewerkt. Wij verwijzen u verder naar deel II en III van het eindverslag.

Inspreker 209 Reactie 349

Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Amstelveen en Stadsdeel Zuid hebben het voornemen om vanuit Amstelveen twee hoogwaardige tramlijnverbindingen via Station Zuid te laten rijden. Raming van de kosten voor de ombouw (inclusief nieuwe trams?) ligt op € 300 miljoen, maar een schatting van € 400 miljoen is al genoemd. De Sneltram zou in de toekomst te weinig capaciteit hebben – niet als er 2 tramstellen (51) gekoppeld zijn – en rond 2020 zijn zowel de trams, als de sporen en installaties aan het einde van hun levensduur. Capaciteit: toename gebruikers? Het fenomeen 'het Nieuwe Werken' is al ingezet en na 2020 wordt afname (deel van de werkende) bevolkingsaanwas verwacht, ook in de Randstad.

Antwoord

De cijfers zijn niet openbaar omdat deze van GVB zijn en GVB deze omwille van hun bedrijfsvoering niet zonder toestemming openbaar maakt. In Deel II.3 van het Eindverslag staan wel een aantal gegevens over het aantal in- en uitstappers per halte. Zie hetzelfde hoofdstuk voor de gezochte balans tussen de halteafstand en de snelheid van de lijn.

Inspreker 209 Reactie 350

Goedkopere technische oplossingen zijn vast en zeker te vinden en kunnen garant staan voor een milieuvriendelijker, gebruikersvriendelijker en snellere 'ombouw'. Aan de huidige voorstelling kleven enorme kostbare vertragingen en ongemak tijdens de jarenlange bouwperiode. Het GVB (de gemeente Amsterdam) weet dat het v.a. 2015 € 70 mio moet bezuinigen op een budget van € 180 mio voor exploitatie, beheer en onderhoud. Dat kan inhouden: banenverlies, minder frequent vervoer, met gevolgen voor een van de nieuwe tramlijnverbindingen.

Antwoord

Veel van de onderdelen die u noemt behoren bij de uitwerking. Daarnaast is weinig overstappen geen onderdeel van hoogwaardigheid maar het bieden van de belangrijkste verbindingen wel.

Inspreker 209 Reactie 351

Rijk en gemeente hielden een rapport uit 2003 over een miljardenplan voor de ontwikkeling van de Zuidas geheim en nu met het project ZuidasDok zal de compacte overstap meer realiteit worden dan doortrekken naar het Amstelstation. Gesproken wordt over een compacte (= ingewikkelde) overstap lijn 51 op Zuidas of Amstelstation (de lijnen 53 + 54). Al 'vastgelegd' is, dat in de toekomst de Amstelveenlijn niet verder zal rijden dan de Zuidas of zelfs niet verder dan de Boelelaan VU. Oorspronkelijk waren in het Project Zuidas de lijnen 51 en 5 sowieso niet meegenomen.

Antwoord

In onze aangepaste voorkeursvariant is er geen directe verbinding tussen Amstelveen-Westwijk en het Leidseplein (net als in de huidige situatie), maar blijft de huidige lijn 5 gehandhaafd. De methode voor de kosten/batenanalyse is de methode die het Rijk voorschrijft als zij bijdraagt in de kosten van een project. Deze Richtlijnen kunt u terugvinden op www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/richtlijnen/2009/03/27/werkwijzer-oei-bij-mit-verkenningen.html

Inspreker 209 Reactie 352

Hoogwaardig als dat maar letterlijk laagdrempelig inhoudt. Groot nadeel van de haltes Oranjebaan, Onderuit en De Meent zijn de hoge trappen (de lift nemen kost veel tijd en is kwetsbaar voor vernielzucht), en geven een onveilig gevoel met name als het donker is. Gebruikers zitten echt niet te wachten op 'hoogwaardig', sneller en vermindering haltes (de norm loopafstand van 400 meter laat men vallen): wel op storingsvrij en dat zal na ontkoppeling van het traject van metro 53 en 54 mogelijk zijn.

Antwoord

Betrouwbaarheid van de lijn is belangrijk en daar wordt onder meer aan gewerkt door de ongelijke kruisingen aan te leggen. Sociale veiligheid is een belangrijk onderwerp waar we zeker in de volgende fase van het project nog veel aandacht aan zullen besteden. Toegankelijkheid is voor ons een uitgangspunt. Zie Deel II.5 van het Eindverslag.

Inspreker 209 Reactie 353

Qua verkeersveiligheid: 3 ongelijkvloerse kruisingen kosten al € 75 miljoen (leg dit bedrag apart voor tunnel A9 en/of aannemen van een kundig OV-onderhoudsbedrijf). Om voor zogenaamde tijdwinst en veiligheid dit enorme bedrag uit te trekken is zinloos. Tijdwinst is minimaal en veiligheid is thans gewaarborgd, maar als mensen zelf in tijdnood zitten, door rood stoplicht lopen, fietsen, rijden dan blijft de kans bestaan op een ongeval ook al rijdt een tram 'in de lucht'.

Antwoord

Zie Deel II.2 van het Eindverslag. Niet alleen de hoogwaardige tram passeert deze kruispunten ongelijkvloers, maar ook het overige verkeer zal ongelijkvloers kruisen. De ongelijkvloerse kruisingen worden mede aangelegd om de doorstroming van het (auto)verkeer ook in de toekomst te borgen.

Inspreker 209 Reactie 354

Een ander nadeel is de vermindering van leefgenot/leefbaarheid voor omringende (flat)bewoners: groenverlies, toename lawaai. Ooit de mooiste berm van Europa (Beneluxbaan) is deels verdwenen voor de aanleg van de bouw lijn 5 en lijn 51, maar na de thans voorgestelde versie van de Amstelveenlijn zal het resterende groene karakter plaats hebben gemaakt voor een enorme grauwe betonmassa.

Antwoord

De huidige trambaan blijft vrijwel gehandhaafd in Amstelveen. Op een aantal punten is er sprake van ongelijkvloerse kruisingen. Met een zorgvuldige inrichting zijn er kansen om het groene karakter van de strook te behouden. Wat betreft de geluidhinder, moet het project uiteraard voldoen aan de geldende geluidsnormering.

Inspreker 209 Reactie 355

Zelf maak ik al jaren dagelijks gebruik van tram/metro/bus en zag het resultaat van miljoenen Euro's die gebruikt zijn voor (naar nu blijkt tijdelijke oplossingen voor) Lijn 5. Voor enkele jaren terug stopte lijn 5 op

Station Zuid, is een bus- en taxistation bij de uitgang van het station beneden gemaakt, daarna is lijn 5 buitenom geleid (evenals het bus- en taxistation) naar een halte op de Strawinskylaan en op de Parnassusweg, dat gaat t.z.t. wéér gewijzigd worden: geldverspilling want lijn 5 had makkelijk op Station Zuid kunnen stoppen tot nu toe.

Antwoord

Zie Deel II.2 van het Eindverslag. In verband met de komst van de Noord/Zuidlijn kon lijn 5 niet meer stoppen op het metroperron van station Zuid. Onderdeel van het voorstel zijn tramhaltes op de Schönberglaan, dus op het toekomstige tunneldak van de zuidelijke rijbaan A10. Zie ook paragraaf 2 in Deel I van de Nota van Beantwoording. Door openbaar vervoer te concentreren rond de Minerva-as, ontstaat op Station Zuid een compacte overstap tussen trein, tram en bus. In de aangepaste voorkeursvariant wordt Lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd. Deze tramverbinding blijft vanaf Amstelveen Binnenhof via Station Zuid naar Amsterdam CS rijden en vice versa.

Inspreker 209 Reactie 356

Momenteel zijn er te veel onzekere factoren: planologisch, financieel en politiek (er liggen plannen/besluiten voor opheffen/reduceren van stadsdeelraden en stadsregio's, met als gevolg dat nieuwe partijen om de tafel gaan zitten die andere ideeën hebben; versobering OV; wel/geen forensentaks) en te veel 'mogelijkheden' die verlangen nader onderzoek. Onthaasten is geboden; tijdswinst is geen garantie voor bedrijfszekerheid.

Antwoord

Niets doen is geen optie. Zie ook Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag. Meer uitstel is niet mogelijk omdat dan het door het Rijk ter beschikking gestelde budget aan andere projecten wordt toegezegd.

Inspreker 209 Reactie 357

Niet grappig: er staat nog niets vast, althans voor zover het publiek weet, of er wordt al gekeken naar de Amstelveenlijn doortrekken naar Uithoorn, lijkt mij erg voorbarig nu 2020 nog gehaald moet zien te worden.

Antwoord

Over het project is nog geen definitief besluit genomen. Ook het doortrekken naar Uithoorn wordt onderzocht en staat nog niet vast.

Inspreker 210 Reactie 358

In deze reactie wil ik aangeven waarom wij het niet eens zijn met de voorgenomen plannen voor de ombouw van de Amstelveenlijn en meer in het bijzonder met het vervallen van lijn 51 wat tevens in zou houden vervallen van de halte Overamstel. Dit heeft namelijk consequenties op onze bedrijfsvoering, de onderneming op zichzelf en het personeel dat gebruik maakt van het openbaar vervoer.

Introductie

G-Star is een onderneming op het gebied van kleding (denim) met vestigingen in meer dan 25 landen wereldwijd en waarvan het hoofdkantoor vanaf de eerste dag in regio Amsterdam, buiten het centrum, is gevestigd. De onderneming heeft sinds 1995 een onstuimige groei gekend en vanwege de goede bereikbaarheid dankzij een goed netwerk van openbaar vervoer is altijd gekozen om in deze regio te blijven. Op dit moment is het merendeel van het personeel gehuisvest in 3 locaties: Jollemanhof, Pieter Braaijweg en Keienbergweg.

Nieuwbouw hoofdkantoor G-Star

De verspreiding van het personeel over diverse locaties is geen wenselijke situatie en om die reden is gekozen voor het realiseren van één locatie voor het hoofdkantoor. Ook bij de keuze voor een locatie van het hoofdkantoor is de bereikbaarheid in de regio Amsterdam en met name aan de kant van Amstel Businesspark zwaar meegewogen.

G-Star heeft in eigen beheer, via Exploitatiemaatschappij HQ B.V., een plan voor haar nieuwe hoofdkantoor (HQ) ontwikkeld. In haar nieuwe HQ van circa 19.000 m² BVO worden de bestaande kantoor M en atelier-functies die momenteel zijn ondergebracht in verschillende gebouwen, samengebracht. Het plan wordt

gerealiseerd in het Amstel Business Park op een locatie aan de A10-Zuid, nabij het knooppunt Amstel: Joan Muyskenweg ter hoogte van nummer 41 en gelegen in de Gemeente Ouder-Amstel. Het plan moest voldoen aan 3 voorwaarden: zichtbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid.

- Zichtbaarheid: het nieuwe gebouw ligt straks aan een prominente zichtlocatie direct aan de RingA10;
- Bereikbaarheid: door de ligging in de oksel van de A10/A2 is het kantoor goed bereikbaar met de auto vanuit zowel de richting Amsterdam als Utrecht; het gebouw bevindt zich op loopafstand van een metroverbinding: Station Overamstel.
- Aantrekkelijkheid: In de Ruimtelijke-Programmatie Onderlegger Amstel Business Park zuid van de gemeente Amsterdam (2008) wordt ingezet op transformatie van het gebied van een hoofdzakelijk bedrijfsmatig/industriële karakter naar een intensiever stedelijk karakter met een hoogwaardiger programma voor bedrijven in de creatieve economie. Tevens wordt ingezet op de vestiging van groot-schalige detailhandel en voorzieningen als hotel, horeca en leisure. Marktinitiatieven worden gefaciliteerd, bijvoorbeeld de kauwgomballenfabriek aan de noordzijde van de ring A10 en de nieuwbouw van HQ aan de zuidzijde. Het gebouw is gelegen in een gebied dat nu al een aantrekkingskracht heeft op creatieve bedrijven (uitgeverijen, reclame, mode, radio en televisie, etc.) en deze aantrekkingskracht zou in de toekomst moeten toenemen door de voorgenomen transformatiestrategie.

De gemeente Ouder-Amstel heeft G-Star juist te kennen gegeven dat zij verheugd is met het initiatief van G-Star als aanzet voor deze transformatie en revitalisering.

Wij zijn van mening dat de ombouw van de Amstelveenlijn deze transformatiestrategie doorkruist, tegenstrijdig is aan en zware impact heeft op de bedrijfsvoering van G-Star en besluitvorming rondom de investering en realisatie van het HQ. Immers, bedrijven die nu overwegen om in hetzelfde gebied te investeren, naar wij hebben vernomen: BMW Amsterdam, Bouwmaat en de eigenaren van het complex Zuidpark, zullen worden afgeschrikt met als gevolg dat de transformatie tot stilstand komt.

Bereikbaarheid

Zoals hiervoor aangegeven, heeft G-Star bij haar besluit om in de locatie Joan Muyskenweg, Amstel Business Park Zuid fors te investeren de nabijheid van metrostation Overamstel zwaar laten meewegen. Het is voor G-Star belangrijk dat personeel en klanten de locatie eenvoudig én veilig kunnen bereiken en verlaten. Daarnaast is het de onderneming er aan gelegen dat ook woon-werkverkeer past in haar beleid op het gebied van duurzaamheid.

In het nieuwe pand zullen tussen de 600 en 800 werknemers werkzaam zijn. Op dit moment en dus bij gebruik van diverse panden, maakt circa 30% van de werknemers gebruik van het openbaar vervoer.

Wij verwachten dat dit percentage zal toenemen wanneer men samen in de nieuwe locatie is gehuisvest. De loopafstand van station of halte tot het werk bedraagt ongeveer 600 meter. De afstand tussen station Overamstel en het nieuwe HQ bedraagt eveneens ongeveer 600 meter.

Het station Overamstel (en metrolijn 51) is voor Amstel Business Park Zuid en in het bijzonder de regio waar het HQ wordt gebouwd. Dit gebied, omsloten door Joan Muyskenweg, Korte Ouderkerkdijk, Spakierweg en Van der Madeweg kent in de vorm van de Duivendrechtse vaart, de Amstel, de A10 en de A2 een aantal grote barrières. Bij het vervallen van de metrolijn 51 en halte Overamstel wordt dit gehele gebied voor openbaar vervoer per tram of metro afhankelijk van de haltes Spakierweg en Van der Madeweg. Want de overige (nieuwe) stations van de Amstelveenlijn zijn vanwege die barrières simpelweg onbereikbaar. Voor een groot deel van dit gebied is de loopafstand naar deze haltes meer dan 15 minuten. Immers, indien het station Overamstel vervalt, dan is de loopafstand tot het HQ namelijk 1.9 km (Spakierweg) of 1.1 km (van der Madeweg). Dit is een serieuze verslechtering van de bereikbaarheid.

Sociale veiligheid

Een ander punt van zorg is de sociale veiligheid in dit gebied voor zowel voetgangers als fietsers. Het is algemeen bekend dat bedrijventerreinen een beperkte sociale controle hebben vanwege slechte verlichting, de omvang van de terreinen en afgesloten gebieden na reguliere werktijden.

De (loop)afstand naar Overamstel van circa 600 meter | 7 minuten wordt meer dan verdubbeld naar Van der Madeweg 1.1 km | 15 minuten of Spakierweg 1.9 km | 20 minuten, via deze bedrijventerreinen en in het bijzonder gedurende de donkere wintermaanden is dit een ongewenste situatie. Het gevoel van onveiligheid wordt alleen maar versterkt. Voor zover er al plannen zijn om de omgeving te upgraden door het plaatsen

van groen en betere straatverlichting om de veiligheid van het gebied te vergroten en de uitstraling van het gebied te verbeteren, dan zal dit een grote investering vergen dan de route naar station Overamstel.

Duurzaamheid

In het nieuwe gebouw wordt parkeergelegenheid gerealiseerd voor klanten en een deel van het personeel. G-Star is een onderneming die duurzaamheid laat meewegen in haar beslissingen en zo ook wat betreft woon-werk verkeer en parkeren. Wij zullen openbaar vervoer, al dan niet in combinatie met fietsverkeer, stimuleren en wij verwachten een toename van gebruik van dit type vervoer indien de locatie HQ goed bereikbaar is met openbaar vervoer. Is dit niet het geval, dan zal het gebruik van de auto toenemen als gevolg waarvan de parkeerdruk binnen Amstel Business Park Zuid zinderogen toenemen. De stijgende parkeerdruk zal weer een negatief effect hebben op luchtkwaliteit, leefkwaliteit en uitstraling van de gebouwde omgeving (waaronder criminaliteit) en natuurlijk bereikbaarheid van de locatie en de regio (filedruk op bedrijventerrein).

Afsluitend

In het plan is ten onrechte geen rekening gehouden, althans dit wordt niet duidelijk vermeld, met de belangen en plannen van ondernemingen die zij willen realiseren in Amstel Business Park Zuid en in het bijzonder de belangen en plannen van G-Star. Op geen enkele wijze wordt in het plan voorzien in de ontwikkelingen in dit gebied. De focus van het plan richt zich ten onrechte uitsluitend op andere aspecten en gebieden dan het Amstel Business Park Zuid.

Kort samengevat dringen wij aan om lijn 51, althans station Overamstel, te handhaven en de bereikbaarheid van dit station op zijn minst gelijk te houden door de verbinding met andere lijnen en knooppunten in stand te houden zodat simpel en snel reizen van en naar Amsterdam | Utrecht gewaarborgd blijft. Daarmee doet het ook recht aan de plannen van de Gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel op grond waarvan G-Star heeft geïnvesteerd in de bouw van een nieuw hoofdkantoor voor haar medewerkers en klanten. Dit voornemen doet afbreuk aan onze investering en zou ons dwingen tot heroverweging.

Verder is het schrappen van lijn 51 en daarmee station Overamstel strijdig met de ambitie om Amstel Business Park Zuid te revitaliseren. Het veroorzaakt een substantiële toename van de reistijd voor medewerkers (langere reistijd met openbaar vervoer en langere loopafstand). Een en ander doet verder af aan de sociale veiligheid van het reistraject. Al met al kan dit een nadelig effect hebben op G-Star als aantrekkelijke werkgever. Een ander gevolg van de verslechterde bereikbaarheid is de toename van het autogebruik en parkeerproblemen.

Wij verzoek u onze bezwaren mee te nemen in de inspraakprocedure. Verder ontvangen wij graag een nadere toelichting op de plannen en de toekomst van de verbinding tussen station RAI, Amstel en het bijzonder station Overamstel, en voor de bereikbaarheid van Amstel Business Park Zuid dat dankzij de transformatiestrategie van de Gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel sterk in ontwikkeling is. Een en ander wordt onvoldoende duidelijk gemaakt in het Inspraakdocument Ombouw Amstelveenlijn van 7 juni 2012.

Antwoord

Onder andere vanwege aangescherpte veiligheidseisen van de metrotunnel (Oostbuis) en vanwege verouderde voertuigen van lijn 51 in 2020, vervalt op termijn de huidige lijn 51. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Metrostation Overamstel behoudt dus een directe metroverbinding met Station Amstel en met Station Zuid. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 211 Reactie 359

Hierbij dien ik een zienswijze in tegen het (gedeeltelijk) wegvallen van traject lijn 51. Hiermee verliest de omgeving van het in ontwikkeling zijnde gebied Overamstel zijn directe OV verbinding richting Amstelstation en het Centraal Station. Mede gezien de al lang spelende plannen om lijn 25 in de zuidelijke Rijnstraat te schrappen (inclusief eindhalte bij de Utrechtsebrug) zou dit een ernstige aantasting zijn van de OV bereikbaarheid van de omgeving van de Willem Fenengastraat en Paul van Vlissingenstraat en een groot deel van met name het zuidelijke Overamstelgebied. De planvorming van het hotel 'Overamstel' op de Willem Fenengastraat zijn mede gebaseerd op de OV verbinding met de binnenstad en Schiphol (via RAI). Het hotel bestaat uit 459 kamers en een publieke skybar gericht op toeristen en zakenlieden voor de stad Amsterdam.

Het verliezen van de OV verbinding verslechtert de bereikbaarheid van het hotel en zal een direct effect hebben op de verhuurbaarheid/exploitatie van het hotel. Wij verzoeken u het plan te herzien zodat de huidige lijn in stand blijft. Wellicht ten overvloede maar buiten onze 459 kamers worden er nog 2 hotels ontwikkeld buiten het reeds bestaande Mercure hotel om in dit gebied. Alles bij elkaar dus + 1350 kamers die dan niet meer direct (zonder overstappen) met het Centrum verbonden zijn.

Antwoord

De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook via Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 212 Reactie 360

De grotere halte-afstanden, de grotere maaswijdte en het extra overstappen zijn zowel binnenslands als buitenslands nergens een succes gebleken. Ook een verbindingsboog voor lijn 51 met perrons bij Station Zuid moet naar buitenlandse maatstaven wel mogelijk zijn. De vervoersprognoses zijn in het licht van de terugvallende kantorenmarkt nader te overwegen, evenals langere gecombineerde stellen op lijn 51. Vergelijk met name de veel goedkopere, toch succesvolle situatie (www.vbz.ch) in het Zwitserse Zürich. Omdat aldaar zonder veel opheffingen een betaalbaar stijgend vervoer jaar op jaar gerealiseerd wordt, verzoek ik U mede uit budgetrechtelijke overwegingen meer fijnmazig conventioneel OV met doorgaande lijnvoering (Leidsestraat!) en korte halte-afstanden te overwegen/vergelijken. Tegen veel geringere kosten immers zou lijn 4 (in plaats van bus 40/165) verlengd kunnen worden richting Hogewerf/Loowaard/Bouvigne, via een verkeersluwe Van Woustraat. Ook herstel van de doorgaande Ceintuurlijn 15 Olympiaplein-Amstelstation zou te overwegen zijn, evenals voorstadsbuslijnen als vroeger naar Leidseplein en Amstelstation. De sterke concentratie met overstapdwang (eindpunt) op voorstadsstations als Zuid is daarentegen impopulair gebleken. Extra haltes juist (Van Nijenrodeweg!) voor lijn 5 zouden naar Zwitsers voorbeeld door lijn 51 rustig met langere stellen voorbij gereden kunnen worden. Halte-opheffing is algemeen vrijwel nooit een succes gebleken, overstappen bij voorstadstations evenmin. Overigens dienen de mogelijkheden van passagierswinst door fijnmaziger lijnvoering (Centrum/CS, Ceintuurlijnen) nader bestudeerd te worden, en zeker niet onmogelijk gemaakt. Ook de Zwitsers streven naar een steeds kleiner geacht invloedsgedebied van 300 tot 400 meter-cirkelstraal rond een halte, en zij plegen veel succes met hun Centrumgericht OV te hebben.

Antwoord

De uitgevoerde vervoerwaardeberekeningen en de MKBA (Maatschappelijke Kosten/BatenAnalyse) laten juist zien dat met de voorgestelde doorstromingsmaatregelen meer reizigers gebruik maken van de lijn.

Zie hiervoor ook Deel II.2 en II.4 van het Eindverslag.

Het verlengen van lijn 4 naar Hogewerf/Loowaard/Bouvigne of lijn 15 is geen onderdeel van het voorstel omdat daarmee geen alternatief voor de te op te heffen lijn 51 wordt geboden. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 overigens gehandhaafd blijven en rijdt de hoogwaardige tram tussen Westwijk en Station Zuid. Extra sporen zodat tramlijnen elkaar kunnen inhalen is geen onderdeel van het voorstel. Dit verlaagt de verkeersveiligheid en verhoogt de kosten en vergroot het ruimtebeslag.

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 gehandhaafd blijven en rijdt de hoogwaardige tram tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en CS. Voor de bestemming CS is de snelste manier op Station Zuid overstappen op de Noord/Zuidlijn.

Inspreker 212 Reactie 361

Het wil mij voorkomen dat publiek en volksvertegenwoordiging ook om budgetrechtelijke redenen beter uit zijn met Zwitsers-methodisch fijnmazig/hoogwaardig OV. De voorliggende plannen en schattingen dienen m.i. hiermee vergeleken te worden. Het fijnmazig net kan naast lange-afstandsverbindingen hiermee succesvol gehandhaafd worden (vgl. OV-Visie van de Stadsregio Amsterdam). Ook de wat treurige geschiedenis van het OV rond nieuwe metro-/sneltramlijnen, met name in Buitenveldert-Oost waar vaak vrijwel niets over is, dient in het licht van de vele klachten nader overwogen te worden. Groei komt niet alleen van kantoren, en de Stadsregio pleegt aan fijnmazig OV vrijwel geen aandacht te schenken, hoeveel de volksvertegenwoordigers ook aandringen. De aannames als 'men fietst dan wel naar de haltes' zijn bij nadere controle steeds speculatief en financieel onzinnig. Voorstadstations zijn dan ook bij lange na niet de enige 'succesfactor' gebleken.

Met verlenging van tramlijn 4 en herstel van de ringfunctie van bus 15 kan een goed betaalbaar begin worden gemaakt, conform de wensen van de volksvertegenwoordiging. De genoemde boog bij station Zuid voor lijn 51 dient ook budgettair nader overwogen te worden, alsmede het fijnmazig en controleerbaar maken van de relevante plannings-/budgetteringsmethodes.

Antwoord

Het voorstel behelst een snellere en betrouwbaardere Amstelveenlijn. Om dit te bereiken zijn minder haltes nodig en meer vrije baan dan in de huidige situatie. Fijnmazigheid wordt vooral ingevuld door de buslijnen die reizigers uit de buurten op te halen en te vervoeren naar een tramhalte. Hier vandaan kunnen zij via een snelle verbinding reizen naar een ander knooppunt.

Inspreker 213 Reactie 362

Wij vragen u rekening te houden met de volgende opmerkingen.

Onzekerheden, risico's, alternatieven

Naast het Inspraakdocument hebben wij kennisgenomen van de Nota van Uitgangspunten, de Vervoerswaardestudie, het Uitvoeringsplan en de getekende Bestuursovereenkomst Zuidasdok. Wij zien in de huidige documenten veel onzekerheden en risico's. Wij zijn verder verbaasd dat de basisinformatie aangeleverd voor het Uitvoeringsplan niet door het IBA is gecontroleerd op volledigheid en juistheid.

Waar wij ons als eerste grote zorgen over maken is het risico dat Buitenveldert veel langer dan 3,5 jaar te maken zal hebben met overlast door alle bouwwerkzaamheden, voornamelijk op het gebied van mobiliteit en gezondheid. Meestal zijn er grote vertragingen in de uitvoering van dit soort grote projecten omdat geen garanties worden gevraagd en verantwoordelijkheid wordt afgeschoven. **Daarom pleiten wij ervoor dat op tracé 4 (ZuidasDok-Binnenhof) reeds in 2016 begonnen wordt met de aanleg van bushaltes als vervangend ov.**

Ook zou de Amstelveenseweg als 2e HOV as al in dat jaar aangepast moeten zijn. Verder zouden aan de oostkant van Buitenveldert via de Van Boshuizenweg en de Van Leijenberghlaan meer bussen moeten rijden om die kant te ontsluiten en/of de tramlijn naar het Gelderlandplein zijn doorgetrokken.

Wat betreft schade aan onze gezondheid door alle stof zou extra zorgvuldig moeten worden omgegaan met onze geliefde bomen evenals extra afscherming op locatie. Voor ondernemers die schade lijden dient een regeling te worden opgezet.

Als onderdeel van de Initiatiefgroep Regiotram 51 betreuen wij aan de ene kant dat onze variant onvoldoende is onderzocht en afgewezen. **Wij zijn ervan overtuigd dat onze variant beter is dan de thans voorliggende omdat daarmee meer haltes behouden blijven, aansluiting op de Noord/Zuidlijn en daarmee op het Centraal Station wordt gerealiseerd en ook de gehele lijn 5 behouden blijft.** Aan de andere kant zijn wij verheugd dat verspilling van publieke gelden in ieder geval wordt verminderd door het afwijzen van de metrovariant (alhoewel dat in de toekomst niet wordt uitgesloten). Ook zijn wij verheugd dat de kwaliteit van de Buitenveldertselaan niet wordt aangetast door een viaduct over de weg. Als er nu ook nog voor kan worden gezorgd dat de bomenrijen in het midden van deze laan worden behouden en afgeschermd, zouden wij nog iets meer opgelucht zijn. Het afbreken van de huidige Amstelveenboog beschouwen wij echter wel als weggegooid geld en een historische fout.

Haltes, verkeersveiligheid, snelheid en discriminatie

Wij gaan niet akkoord met de opheffing van de haltes A.J. Ernststraat (3.000 reizigers halteren daar!) tenzij de haltes van de VU flink opschuiven in de richting van de A.J. Ernststraat, omdat daarmee:

- het kruispunt Buitenveldertselaan/De Boeelaan wordt ontlast;
- bewoners van de 55+ woningen en studenten vanaf de A.J. Ernststraat bediend worden;
- bezoekers van het Gelderlandplein (o.a. uit Amstelveen) worden gefaciliteerd.

Wij zijn van mening dat de afstand Schönberglaan - De Boeelaan dermate kort is dat ook dit aspect verplaatsing van de VU-haltes richting A.J. Ernststraat rechtvaardigt. De halte bij de Van Boshuizenstraat moet blijven waar deze is, gezien het belang van winkelcentrum Rooswijk en dat van de scholieren in die omgeving. De verkeersveiligheid op het kruispunt Van Boshuizenstraat – Buitenveldertselaan moet wel worden verbeterd. Een ander punt is dat doorstroming op het Hoofdnet Auto nooit ten koste mag gaan van de verkeersveiligheid daar.

Het aangekondigde opheffen van menig andere halte op het hele traject van de Amstelveenlijn vinden wij dubieus. Er zou nog eens goed gekeken moeten worden naar de onderlinge afstand tussen de haltes.

Ook heeft het opheffen van haltes gevolgen voor ander ov ter plekke. Bovendien bestaat het risico dat het GVB – om tegemoet te komen aan de snelheidseis – besluit nog minder haltes aan te doen. Daarmee bestaat het risico dat reizigers afhaken. Ook het feit dat voorrang wordt gegeven aan grote doelgroepen beperkt de mobiliteit van bewoners. Immers daarmee wordt voorbijgegaan aan het beleid dat oudere mensen en gehandicapten zo lang mogelijk zelfstandig moeten blijven, in feite dus discriminatie. In het concept PvE OV wordt gesteld dat verzorgings- en verpleeghuizen minstens 250 bewoners huisvesten om recht te hebben op een halte op maximaal 400 m afstand. Aangezien het huidige PvE nog steeds geldig is, dient ook voor huizen met 100 bewoners de ontsluitingsnorm van maximaal 400m te worden gehandhaafd. Wat betreft snelheid is het wellicht trouwens verstandig een snelheidsbegrenzer in de Amstelveenlijnttram in te bouwen, aangezien het nu nog al eens voorkomt dat op delen van de Beneluxbaan harder wordt gereden dan 50 km. In ieder geval moet de verkeersveiligheid voorop staan.

Tracé's, betrouwbaarheid en ontsluiting

Wat opvalt is dat beide trams deels op hetzelfde tracé zullen rijden. Storingen zullen daardoor gevolgen hebben voor de andere tram. De betrouwbaarheid is daarmee niet gegarandeerd; ook op station Zuid zal de betrouwbaarheid in het geding zijn. Wat betreft het tracé vanaf de Schönberglaan naar het Amstelstation zou het goed zijn te onderzoeken of daarvoor in de plaats gebruik gemaakt kan worden van een verbinding via metro 50,

als dit geen extra overstap zou betekenen. Daarnaast bepleiten wij dat eerst nog onderzocht wordt **hoe de tramverbinding naar het Gelderlandplein gaat lopen en daarmee ontsluiting en aansluiting.**

Frequenties en reistijden

Wat betreft de frequenties zien wij geen verbetering ten opzichte van de huidige lijnen. Veel hangt af van het GVB personeel en storingen op het hele traject. Reistijden zullen voor het succes van de nieuwe Amstelveenlijn belangrijker zijn dan rijtijden, evenals een optimale communicatie.

Concluderend kunnen wij niet anders stellen dan dat de door u voorgestelde ombouw voor de reiziger geen verbetering inhoudt van de huidige situatie en dat de gevolgen daarvan in de exploitatie te voelen zullen zijn. Opnieuw lijkt het belang van de projectontwikkelaars op de Zuidas te prevaleren boven het algemene belang.

Antwoord

Gezien de fase waarin het project zich bevindt, zijn er inderdaad nog veel onzekerheden. In de volgende fase zullen wordt het plan verder uitgewerkt en zullen de onzekerheden afnemen.

De basisinformatie voor het uitvoeringsplan is door het project zelf aangeleverd en hoefde derhalve niet meer door IBA te worden gecontroleerd.

Het uitvoeringsplan is momenteel het vertrekpunt. Op dit moment wordt het plan verder onderzocht. Daarbij is het doel de uitvoeringsduur per tracédeel zo kort mogelijk te houden, de overlast voor de omgeving te beperken en zo goed mogelijk vervangend vervoer te bieden. Daarbij hoort dat lijn 5 en/of lijn 51 pas buiten bedrijf kunnen als er een goed alternatief is. Het realiseren van vervangend vervoer is een onlosmakelijk onderdeel van het project. Daarbij zal naast de reeds genoemde Amstelveenseweg ook gekeken worden naar de Van Leijenberghlaan als route voor vervangend vervoer.

Tijdens de uitvoering zal de overlast door (onder meer) stof worden beperkt en zullen de bestaande bomen worden beschermd.

Het uitvoeringsplan wordt op dit moment verder onderzocht. Met concrete bouw- en planschade zal op de gebruikelijke manier rekening worden gehouden in de volgende fase.

Het besluit om de variant van de Initiatiefgroep Regiotram 51 niet als voorkeursvariant te kiezen is reeds in een eerder stadium genomen en onderbouwd.

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat de bomen in het midden van de Buitenveldertselaan moeten verdwijnen.

Voor de toelichting op het opheffen van haltes in het algemeen en de halte A.J. Ernststraat in het bijzonder, zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Verkeersveiligheid is een belangrijke doelstelling van het project. Op de kruising Buitenveldertselaan –

Van Boshuizenstraat worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Station Zuid behoudt dus een directe metroverbinding met Station Amstel en met CS. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Er loopt momenteel een onderzoek naar een tramverbinding naar het Gelderlandplein. Bij een hoogwaardige tramverbinding horen ook maatregelen voor een betrouwbare dienstuitvoering. Buffermogelijkheden spelen daarbij een rol, maar ook goede training van bestuurders. En goede communicatie met de reizigers is tevens van belang. Deze zaken vallen echter buiten de scope van dit project.

Inspreker 214 Reactie 363

Winkelcentrum Stadshart Amstelveen regionale trekker

Uit het Inspraakdocument Ombouw Amstelveenlijn van juni 2012 ('Inspraakdocument') volgt dat het plan van de Stadsregio Amsterdam is gericht op het verdwijnen van sneltram 51. Daar voor in de plaats komt een hoogwaardige tram, die sneller, veiliger, betrouwbaarder en comfortabeler is. Hieruit volgt dat er conform dit plan in 2020 vanuit Amstelveen twee tramlijnen rijden (via Station Zuid); één vanaf halte Westwijk en één vanaf halte Binnenhof. Zoals ook wordt onderkend door de Stadsregio en de betreffende gemeenten, is de Amstelveenlijn 'één van de belangrijkste slagaders van het openbaar vervoer in de regio'. Unibail-Rodamco juicht het initiatief om de openbaar vervoerverbindingen tussen Amstelveen en Amsterdam te verbeteren van harte toe. Het winkelcentrum Stadshart Amstelveen is een regionale trekker en is zeer gebaat bij een goede en diverse bereikbaarheid per openbaar vervoer zowel vanuit Amsterdam Zuid als vanuit Amstelveen Zuid voor het winkelend publiek uit de regio Groot-Amsterdam en daarbuiten.

Behoud halte Amstelveen Centrum

Het ombouwen van de Amstelveenlijn zoals deze in de huidige plannen wordt gepresenteerd heeft echter als negatief gevolg voor het Stadshart dat de halte Amstelveen Centrum gaat verdwijnen. Deze keuze is met name zeer nadelig voor de bereikbaarheid van het Stadshart Amstelveen voor de bewoners in het gebied ten zuiden daarvan, in het bijzonder bewoners ten zuiden van de A9. In het algemeen zal het vervallen van de halte betekenen dat het Stadshart per saldo aanzienlijk minder goed met het openbaar vervoer bereikbaar zal zijn. De (loop)afstand van de wel te behouden nabij gelegen haltes naar het Stadshart is groter dan de afstand vanaf de halte Amstelveen Centrum. Voor het behouden van een goede concurrentiepositie is het van groot belang dat het openbaar vervoer divers en toegankelijk is voor het gehele verzorgingsgebied van het Stadshart vanuit alle richtingen. Temeer nu in het Inspraakdocument (p. 17) wordt aangegeven dat de mogelijkheid van een tramontsluiting voor winkelcentrum Gelderlandplein in Buitenveldert, nader wordt verkend. Unibail-Rodamco zou dan ook graag zien dat de halte Amstelveen Centrum behouden blijft dan wel dat een gelijkwaardig alternatief op een vergelijkbare loopafstand – zónder de noodzaak van overstap op een bus dan wel andere tramlijn – wordt opgenomen in het tracé van de toekomstige tramlijn. Daarnaast verzoeken wij u om deze halte ook halte 'Centrum' te noemen, zodat voor bezoekers helder is welke tram zij moeten nemen om het winkelcentrum te kunnen bereiken. Uw wens voor deze naamswijziging geldt overigens ook voor de halte die thans 'Binnenhof' is genaamd. Dit vergroot de bereidheid van bezoekers om het openbaar vervoer te kiezen om het Centrum te bereiken omdat hiermee duidelijk wordt gemaakt dat deze halte dichtbij het Centrum is gelegen.

Halte Amstelveen Centrum voor groot aantal functies van belang

Het winkelcentrum binnen Stadshart Amstelveen heeft alleen al 9,3 miljoen bezoekers per jaar (bron: Experian Footfall). De halte Amstelveen Centrum heeft niet alleen het winkelcentrum als belangrijke dichtbij gelegen functie, maar ook het politiebureau, het cultureel centrum, Cobra museum, de bibliotheek, de volksuniversiteit en de stadsschouwburg. Het betreft maatschappelijk gezien dus ook een erg belangrijke halte. In de plannen ontbreekt het subsidiair aan goede alternatieven voor de bereikbaarheid van het Stadshart. Het aangedragen 'alternatief' om gebruik te maken van de haltes Oranjebaan en/of Ouderkerkerlaan en Binnenhof zijn vanwege loopafstand en routing niet toereikend. Uit de plannen voor de ombouw van de tramlijn blijkt ook geen onderbouwing aanwezig voor het feit dat de halte Amstelveen Centrum in het bijzonder zou moeten komen te vervallen.

Bovenstaande brengt mee dat de halte Amstelveen Centrum niet zomaar kan komen te vervallen, zonder dat er een gelijkwaardig alternatief wordt geboden.

Loopafstanden Stadshart vanaf de te behouden haltes te groot

Wanneer de halte Amstelveen Centrum verdwijnt, zal het winkelend publiek vanuit zuidelijke richting nog steeds haar aankopen in het winkelcentrum Stadshart Amstelveen willen doen. Echter, de kans dat men gebruik zal maken van het openbaar vervoer is aanzienlijk kleiner dan in de huidige situatie.

Op p. 16 van het Inspraakdocument is beschreven dat de invloedsgebieden van de huidige haltes elkaar voor een groot deel overlappen. Het invloedsgebied van de hoogwaardige tram is ongeveer 10 minuten lopen, terwijl volgens het Inspraakdocument uit onderzoek zou zijn gebleken dat men bereid is om ongeveer 800 meter te lopen om een halte te bereiken van een hoogwaardige bus- en of tramlijn. Niet duidelijk is of dit voor alle soorten bezoeken geldt of dat er onderscheid is gemaakt naar de motieven van reizigers, noch blijkt dat er voor wat betreft de halte Amstelveen Centrum een overlap zou bestaan met andere haltes. Voor de bezoekers van het Stadshart uit zuidelijke richting gaat dit immers niet op.

De halte Amstelveen Centrum is ca. 650 m van het centrum van het Stadshart gelegen en kent een overzichtelijke, natuurlijke route. Indien het zuiden van de halte Stadshart Centrum afhankelijk blijft van de huidige tramverbinding, zijn er in de toekomst twee halte alternatieven, namelijk: halte Ouderkerkerlaan of halte Oranjebaan. De haltes Ouderkerkerlaan en Oranje baan zijn beduidend langer van het centrum van het Stadshart gelegen. Deze afstanden liggen niet binnen de 800 meter die men volgens het in het Inspraakdocument genoemde onderzoek zou willen afleggen.

De looproutes naar het Stadshart vanaf deze haltes zijn niet alleen langer, maar daarnaast ook nog eens zeer complex en bevatten meer 'oversteek' situaties. Dit beïnvloedt de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van het Stadshart en benadeelt de bewoners ten zuiden van de halte Amstelveen Centrum direct.

Slechte bereikbaarheid openbaar vervoer zorgt voor extra verkeersaantrekkende werking

Voorts is voor de bereidheid om een bepaalde afstand af te leggen ook de bestemming van belang. Wanneer winkelend publiek mogelijk een (per saldo relatief korte) reistijdwinst behaalt door gebruikmaking van een snellere openbaar vervoersfunctie, neemt dit niet weg dat men nog steeds een grotere afstand moet lopen dan voorheen. Winkelend publiek komt in het Stadshart voor verschillende aankopen, het betreft publiek dat hier komt voor zowel niet-dagelijkse (veelal volumineuze aankopen) als dagelijkse aankopen.

Wanneer men op de terugweg met alle aankopen nog 800 meter (dan wel beduidend langer zoals in het concrete geval van het Stadshart zal gaan gelden bij verval van de halte Amstelveen Centrum) moet afleggen om bij de tramhalte te komen, zal men er dan ook eerder voor kiezen om het Stadshart met de auto te bezoeken. De reistijdwinst van een mogelijk snellere hoogwaardige tramlijn heft het ongemak van de grote(re) loopafstand met aankopen niet op.

Daar komt bij dat de gemeente Amstelveen, waar de huidige halte Amstelveen Centrum is gelegen, momenteel actief bezig is met de algemene verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling en openbaar verkeersmaatregelen in de gemeente Amstelveen. Dit blijkt onder meer uit de speerpunten van het op 13 juni 2012 door de gemeenteraad vastgestelde Uitvoeringsprogramma verkeer 2012–2015 van de gemeente Amstelveen.

Uit het Inspraakdocument met de daarbij behorende bijlagen van Railintra Solutions blijkt onvoldoende dat met de differentiatie in bestemmingen en bezoekersmotieven rekening is gehouden.

Ook vanuit dit oogpunt bezien is het behoud van de halte Amstelveen Centrum van belang voor zowel de bereikbaarheid van het Stadshart Amstelveen Centrum als voor een goede verkeersafwikkeling in de rondom het Stadshart gelegen zone.

Toenemend bezoekersaantal vanwege toekomstige innovatie Stadshart

Daar komt bij dat er met betrekking tot het Stadshart Amstelveen plannen bestaan versterking en herontwikkeling. Zoals ook blijkt uit de bekendmaking op de website van de gemeente Amstelveen waarbij de mogelijkheid tot het indienen van een inspraakreactie tot eind september 2012 op de Visie Stadshart Amstelveen 2025, versie juni 2012, is het Stadshart is een belangrijk visitekaartje van Amstelveen. Het is een plek om te winkelen, van cultuur te genieten en elkaar te ontmoeten, zowel voor bewoners als voor bezoekers uit de regio.

Om de toekomst van het Stadshart (globaal) in kaart te brengen is, heeft de gemeente Amstelveen in samenspraak met een aantal partijen, voornoemde visie geschetst. Onderdeel hiervan is het verlevendigen van het Stadsplein als regionale ontmoetingsplek.

De in de Visie Stadshart Amstelveen 2025 beschreven kernwaarden omvatten tevens een zeer goede bereikbaarheid met alle vervoersmiddelen. In deze visie wordt ook benadrukt hoe belangrijk de bereikbaarheid van het Stadshart Amstelveen is. Hierbij is bovendien opgemerkt dat de bereikbaarheid dient als 'unique selling point' van het Stadshart, hetgeen bedrijven en bezoekers aantrekt.

Innovatie en herontwikkeling van het Stadshart zal leiden tot een grotere aantrekkingskracht en meer bezoekers. Vanuit dit toekomst perspectief dient rekening te worden gehouden bij de ombouw van de Amstelveenlijn zodat ook het openbaar verkeersnetwerk hierop in de toekomst is berekend. Uit het Insprakdocument blijkt niet dat de belangen van het Stadshart voldoende zijn meegewogen bij de beoordeling van het al dan niet behouden en laten vervallen van tramhaltes.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande verzoeken wij u als groot-eigenaar van het Stadshart Amstelveen om het vervallen van de halte Amstelveen Centrum te heroverwegen en de halte Amstelveen Centrum te behouden, dan wel om een alternatieve halte op een vergelijkbare afstand van het Stadshart als de huidige halte Amstelveen Centrum in het tracé van één van de tramlijnen op te nemen, zodat ook de bezoekers van het Stadshart uit zuidelijke richting het Stadshart zonder overstap kunnen bereiken. Voorts verzoeken wij u om de meest nabijgelegen tramhalte(n) bij het Stadshart expliciet halte Stadshart te benoemen, zodat voor bezoekers op basis van deze aanduiding helder is waar zij kunnen uitstappen om het gebruik van het openbaar vervoer op deze manier te stimuleren.

Antwoord

Wij zijn blij met uw opmerking dat u het initiatief toejuicht om de verbinding per openbaar vervoer tussen Amstelveen en Amsterdam te verbeteren.

De halte Amstelveen Centrum ligt dicht bij andere haltes; de halte ligt op 250 meter van de halte Binnenhof, 350 meter van de halte Oranjebaan en 450 meter van de halte Ouderkerkerlaan. Er is daarmee een goed alternatief voor reizigers naar het winkelcentrum Stadshart Amstelveen bij het vervallen van de halte Amstelveen Centrum. Bezoekers van het winkelcentrum (en de overige hier aanwezige voorzieningen) uit de wijken ten zuiden van de A9, kunnen straks per bus reizen (wat overigens nu al veel wordt gedaan), met de tram tot de halte Ouderkerklaan en daar verder lopen of tot de halte Oranjebaan en dan overstappen op de tram naar halte Binnenhof.

Uit onderzoek blijkt dat gebruikers van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding, ongeacht het exacte motief van de reis (woon-werk, zakelijk of recreatief), bereid zijn om 800 meter te lopen naar de halte. De overgebleven drie haltes liggen allemaal binnen deze (loop)afstand van het winkelcentrum Stadshart Amstelveen.

Bezoekers van het winkelcentrum Stadshart Amstelveen die inkopen hebben gedaan en hier niet al te lang mee willen lopen naar de dichtstbijzijnde halte kunnen naar het busstation lopen om daar de bus te pakken of de tram op de halte Binnenhof pakken en indien nodig vervolgens overstappen op een andere tramlijn. Het winkelcentrum zal ook bij uitvoering van het voorstel tot het schrappen van de halte Amstelveen Centrum goed bereikbaar blijven per openbaar vervoer. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 215 Reactie 364

Hierbij willen wij onze zorg en ongenoegen kenbaar maken betreffende het (eventueel) laten vervallen van de halte metro Overamstel in het Amstel Business Park Zuid. Volgens ons zal dit leiden tot een onwenselijke situatie voor niet alleen onze onderneming. Momenteel onderzoeken wij de mogelijkheden voor her locatie van onze bedrijven aan de Pieter Braaijweg en bij het Zuidpark. Eén van de belangrijke uitgangspunten voor het Zuidpark in onze overweging, is het dichtbijgelegen metrostation. Niet alleen voor het eigen personeel maar zeker ten behoeve van onze klantenkring.

Antwoord

De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook via Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 215 Reactie 365

Klanten brengen hun auto voor onderhoudswerkzaamheden. Gezien het feit dat op de eigen auto een parkeervergunning zit voor Amsterdam, is men geneigd om veel gebruik te maken van het OV richting onze bedrijven (ongeveer 70 personen per dag).

Antwoord

De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook via Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 215 Reactie 366

Gedurende de wintertijden is de loopafstand vanaf het andere metrostation geen veilige looproute voor ons personeel en klanten.

Antwoord

De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook via Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 215 Reactie 367

Doordat de mogelijkheid bestaat dat er in alle waarschijnlijkheid 'Betaald parkeren' in de regio ingevoerd gaat worden, is ons personeel genoodzaakt om meer gebruik te maken van het OV.

Antwoord

De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook via Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 215 Reactie 368

Gaarne zien wij uw reactie tegemoed, en hopelijk wordt het uitsluiten van het metrostation Overamstel heroverwogen.

Antwoord

Dank voor uw reactie en betrokkenheid.

Inspreker 216 Reactie 369

Als adviseur railvervoer en bewoner van Amstelveen-zuid volg ik de plannen voor de Amstelveenlijn met veel interesse. Het is dan ook prettig gebruik te mogen maken van de mogelijkheid om in te spreken op de plannen. Hieronder treft u mijn opmerkingen en advies op het Inspraakdocument en de bijlagen, zoals die gepubliceerd zijn op de website www.amstelveenlijn.nl. Indien gewenst ben ik graag bereid mijn bevindingen toe te lichten en/of verder uit te werken.

Algemene beoordeling van het plan

Na analyse van de documenten kom ik helaas tot de conclusie dat de plannen voor de Amstelveenlijn neerkomen op een verslechtering van de dienstverlening. Weliswaar neemt de reistijd op het traject Westwijk-station Zuid met (slechts) 2 minuten af en neemt de frequentie iets toe, doordat echter de trams in de stad samen met andere stadstrams rijden zal dé regelmaat sterk afnemen. Per saldo zal dit leiden tot een verslechtering van de dienstverlening ten opzichte van de huidige situatie. Ondanks dit bedragen de investeringskosten toch nog zo'n 300 miljoen euro. Feitelijk komen de plannen neer op een dure revisie van het

vervoersysteem, zonder een grote verbeteringsstap te maken. Dit is jammer, omdat het naar mijn mening wel degelijk mogelijk moet zijn om met een niet veel hogere investering wel een grote stap voorwaarts te maken. Indien een hogere investering niet mogelijk is, lijkt het mij beter om te wachten tot er wel voldoende geld is en voorlopig alleen strikt noodzakelijke investeringen te doen, enkel om het systeem in stand te houden.

Mogelijkheden voor metrovariant met gelijkwaardige kosten/baten verhouding

Uit de vervoerwaardestudie blijkt dat doortrekken van de NZ-lijn naar Westwijk wel tot een grote stap voorwaarts leidt. Zowel in de vervoerwaardestudie als in de MKBA is helaas slechts één metrovariant onderzocht, dit is volgens mij tevens de duurste variant. Er zijn volgens mij optimalisaties mogelijk die leiden tot minder investeringskosten, zonder veel op de baten in te moeten boeten. Daarnaast blijkt uit analyse van de MKBA dat een aantal bedragen die aan de studie ten grondslag liggen ongeloofwaardig hoog zijn ten nadele van de metrovariant. Door deze conclusies lijkt het mij dat een metrovariant met een gelijkwaardige kosten/baten verhouding als de voorkeursvariant (HTV1+) mogelijk moet zijn.

Houdt toekomstige ombouwmogelijkheden open

Mocht een metrovariant op korte termijn toch te hoge investeringskosten met zich meebrengen (hetgeen niet ondenkbaar is gezien de huidige economische situatie), dan blijft het wel interessant om ombouw van de HTV lijn naar metro in een later stadium mogelijk te houden. Dit dient dan uiteraard met zo min mogelijk desinvesteringen gepaard te gaan. Dit kan onder meer door voor de HTV geen specifiek materieel aan te schaffen, maar gebruik te maken van het stadstram materieel. Tevens dient de infrastructuur gebouwd te worden voor het PVR van de metro en bij voorkeur al ongelijkvloers en met de beoogde stations, zodat de buitendienststelling bij de overgang naar metro kort kan worden gehouden.

Tips en kritiekpunten Inspraakdocument Amstelveenlijn

Reistijd

Als regelmatig gebruiker van lijn 51 weet ik dat de reistijd tussen Amstelveen-zuid en station Zuid te lang is om goed te concurreren met de auto. De lange reistijd wordt veroorzaakt door het grote aantal haltes. Helaas worden er in de plannen op dit traject maar 5 haltes van de 21 opgeheven, waardoor de reistijd op dit traject slechts 2 minuten minder wordt. Voor dit traject van ca. 10 km lengte zouden 10 of 11 haltes voldoende moeten zijn. Tip: beperk het aantal haltes tussen Westwijk en station Zuid tot 10 a 11.

Frequentie

Er wordt trots vermeld dat op het drukste deel 18 trams per uur zullen gaan rijden. Dit is evenals het vorige punt helaas nauwelijks een verbetering van de situatie, aangezien er nu op het drukste deel 16 trams per uur rijden. Wel worden de bewoners van Amstelveen-zuid iets beter bediend. Doordat de trams de stad in rijden is het echter zeer de vraag of de regelmaat wel wordt gehaald die nodig is bij zo'n hoge frequentie. Doordat de 51 niet de stad in rijdt heeft deze lijn momenteel een relatief goede regelmaat van bijna metrokwaliteit. Deze regelmaat zal helaas niet gehaald worden in de nieuwe situatie. Kritiekpunt: de regelmaat zal slechter worden dan in de huidige situatie.

Kosten

De investeringskosten voor de ombouw zijn toch altijd nog aanzienlijk, zeker gezien het feit dat deze investering nauwelijks tot een verbetering (of misschien zelfs wel een verslechtering) leidt. Kritiekpunt: de investeringskosten leiden niet tot een verbetering van de vervoersituatie.

MKBA

Varianten

Er is slechts één metrovariant in de MKBA opgenomen. Er zijn echter varianten denkbaar die tot lagere kosten leiden, zonder veel op de baten in te moeten boeten. Te denken valt aan een variant waarbij slechts 8 keer per uur doorgereden wordt tot Westwijk en de overige 8 keer per uur wordt doorgereden tot Buitenveldert of Amstelveen Centrum.

Tip: voeg één of meer geoptimaliseerde metrovarianten toe.

Onderliggende uitgangspunten

De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de MKBA lijken mij erg ongeloofwaardig. Het gaat om de volgende uitgangspunten (allen afkomstig van de Stadsregio Amsterdam):

- Kosten per DRU: Deze verschillen een factor 2 tussen metro en HTV. De vraag is waar deze kosten op zijn gebaseerd en of deze ook gelden voor een 'lichte' metro variant naar Amstelveen, zonder grote ondergrondse stations waar relatief veel personeelskosten mee gemoeid zijn. Het verschil in DRU kosten leidt tot een verschil in baten van ca. 100 mio.
- Bij de metro zijn de onderhoudskosten infrastructuur een factor 3,75 hoger dan bij de HTV. Dit lijkt onwaarschijnlijk, omdat een vrijliggende trambaan fysiek nagenoeg identiek is als een vrijliggende metrobaan. Een verschil is wel dat de trambaan gebruik maakt van een duurder voedingssysteem (bovenleiding) dan de metro (3e rail). Dit kostenverschil wordt verder niet verklaard. (scheelt ca. 47,7 mio aan kosten).
- De vervangingskosten infrastructuur zijn voor de metro bepaald op een factor 4,2 ten opzicht van de HTV. Hier geldt hetzelfde als bij het vorige punt. (scheelt ca. 75,5 mio aan kosten).

Tip: evalueer de onderliggende uitgangspunten.

Rijtijdwinst overig verkeer

Bij de metrovariant is geen rijtijdwinst overig verkeer door toepassing van ongelijkvloerse kruisingen berekend, terwijl dat voor de overige varianten wel gedaan is (scheelt ca. 42,5 mio aan baten). Mogelijk wordt er vanuit gegaan dat er voor het overige verkeer geen ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd bij de metrovariant. De vraag is waarom dit bij de HTV dan wel wordt gedaan. Het toevoegen van ongelijkvloerse kruisingen voor overig verkeer kan ook bij de metrovariant interessant zijn en tot extra baten leiden.

Tip: voeg ook bij de metrovariant ongelijkvloerse kruisingen toe voor het overig verkeer.

Aantal metrovoertuigen (11) lijkt te ruim, bij een optimalere metrovariant zijn minder voertuigen nodig.

Uit analyse van het MKBA document blijkt dat er nog mogelijkheden zijn voor optimalisatie van met name de metrovariant. Mogelijk zijn metrovarianten mogelijk met eenzelfde kosten/baten verhouding als de HTV voorkeursvariant.

Antwoord

Handhaving van het huidige systeem is niet mogelijk. Zie ook Deel II van het Eindverslag. Uit de maatschappelijke kosten/batenanalyse blijkt dat de baten van de voorkeursvariant opwegen tegen de kosten. Er is onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de metrovariant te optimaliseren. Dit heeft echter niet tot een voldoende verlaging van de investeringskosten geleid. Alleen het inkorten van de metrovariant leverde voldoende besparing op, maar ook beduidend minder baten. De juistheid van de maatschappelijke kosten-batenanalyse is reeds door een onafhankelijk bureau getoetst en in hoofdlijnen bevestigd. De uitkomsten zijn dus voldoende aannemelijk. Daarnaast loopt er nog een toets door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Het blijft mogelijk de Amstelveenlijn te zijner tijd om te bouwen tot metro. De infrastructuur daar nu al op voorbereiden, zou tot beduidend meer kosten leiden, terwijl daar geen baten tegenover staan. Het inzetten van stadstrammaterieel zou niet betekenen dat er geen materieel hoeft te worden aangeschaft, maar alleen ander materieel. Tevens heeft het stadstrammaterieel een lagere capaciteit waardoor de frequentie hoger moet zijn, wat duidelijke nadelen heeft ten aanzien van de exploitatiekosten, de doorstroming van het verkeer op de gelijkvloerse kruisingen en de regelmaat.

Voor een toelichting op het aantal haltes, zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Er zijn diverse omstandigheden van invloed op de regelmaat van de dienstuitvoering. Sommige daarvan worden met het voorstel weggenomen, andere blijven bestaan. De verwachting van de betrokken deskundigen is echter dat de regelmaat met het voorstel beter wordt dan in de huidige situatie. Dat neemt echter niet weg dat in de volgende fase nader onderzoek zal moeten worden gedaan naar (extra) maatregelen ten behoeve van de betrouwbaarheid, onder meer vanwege het gegeven het feit dat op delen van het tracé ook andere tramlijnen rijden.

Bij het bestuderen van de varianten is gekeken of een metro geoptimaliseerd kan worden, dit heeft niet tot een kosteneffectieve en te financieren variant geleid, vandaar dat deze varianten niet zijn meegenomen. Het toepassen van ongelijkvloerse kruisingen voor het autoverkeer is noodzakelijk voor de doorstroming van

het autoverkeer (en daarmee de toekomstvastheid) en de verkeersveiligheid. Het kost echter meer dan het oplevert. Deze oplossing toevoegen aan de metrovariant zou de verhouding tussen kosten en baten van die variant, dus niet verbeteren.

Inspreker 217 Reactie 370

Hierbij teken ik bezwaar aan tegen het mogelijk wegvallen van metrolijn 51 op station Overamstel, aangezien dit een zeer hinderlijk gevolg heeft voor het ww-vervoer van onze medewerkers, het OV van onze klanten en relaties en daarom een nadelig financieel gevolg kan hebben voor ons bedrijf.

Antwoord

De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel en ook via Overamstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 218 Reactie 371

As a resident of Westwijk, I would like to express that I am against the plan for cancellation of Metro line 51. We use it everyday to commute to work, so it is very important that it stays the way it is.

Antwoord

Niets doen is geen optie. Zie Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag. Ook in de nieuwe situatie is het mogelijk om per openbaar vervoer diverse bestemmingen in Amstelveen en Amsterdam te bereiken. In die zin is er dus geen grote verandering voor de bewoners van Westwijk ten opzichte van de huidige situatie. Volgens de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een metro richting Station Amstel.

Inspreker 219 Reactie 372

Ik heb het inspraakdocument bestudeerd en ben tot de conclusie gekomen dat het project veel geld kost maar reizigers vanuit Amstelveen onvoldoende voordelen biedt voor wat betreft tijdsduur en overstapmogelijkheden.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 219 Reactie 373

Ik vind toch dat de Noord/Zuidlijn ver doorgetrokken had moeten worden om zodoende de bereikbaarheid van/naar Schiphol te verbeteren. Er is geen ene stad in de wereld boven 1 miljoen waar het stadscentrum en luchthaven niet via metro bereikbaar is. Als die plannen nu verwezenlijkt zouden worden kan Amstelveen daar een zeer belangrijke rol in spelen.

Antwoord

Het doortrekken van de metro naar Amstelveen was lang de ambitie van de Stadsregio en de gemeenten Amsterdam en Amstelveen. In 2010 is het project Amstelveenlijn gestart om deze doortrekking nader te onderzoeken. In 2011 bleek dat de benodigde financiële middelen niet beschikbaar zijn en dat het doortrekken van de metro moeilijk te integreren is in de ontwikkelingen rond de Zuidas. Mede daarom is besloten alternatieven te gaan onderzoeken.

Inspreker 219 Reactie 374

Derhalve vind ik dat het huidige plan op meerdere punten tekortschiet en het belangrijkere vraagstuk over betere bereikbaarheid van Amsterdam en Schiphol met Amstelveen daartussen helemaal niet adresseert. Daarnaast vind ik het inzetten van bussen voor meer dan een jaar te onpraktisch en het dreigt bewoners uit Westwijk en verder teveel af te knippen.

Antwoord

De verbinding met Schiphol valt niet binnen dit project. Het project beter benutten regionaal OV Amsterdam voorziet in deze vraag. De wijze waarop het openbaar vervoer wordt ingericht tijdens de werkzaamheden, is nog onderwerp van nader onderzoek.

Inspreker 219 Reactie 375

Ik ben dus TEGEN het huidige plan om lijn 51 te annuleren of om te bouwen.

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 220 Reactie 376

In deze brief wil ik u graag mijn reactie geven op het inspraakdocument over de voorgestelde investering in de Amstelveenlijn, onderverdeeld in drie thema's: inzicht in de huidige reizigers, mijn zorgen over de voorliggende investeringsvoorstellen, en tenslotte mijn suggesties om met gefaseerde investeringen stapsgewijs te komen tot een Amstelveenlijn die werkelijk toekomstvast is.

1. Inzicht in huidige reizigers

Met de invoering van de OV chipkaart als verplicht vervoersbewijs in het Amsterdamse openbaar vervoer moeten er zeer precieze gegevens te verkrijgen zijn over de huidige vervoersvraag. Uit de documentatie en uw antwoorden op mijn vragen tijdens de inspraakavonden werd duidelijk dat hiervan nauwelijks gebruik is gemaakt. U beweerde dat deze gegevens niet betrouwbaar genoeg zijn. Dit lijkt mij echter onmogelijk, daar deze gegevens wel de basis vormen voor het afrekenen met de klanten!

Ik dring er ten eerste op aan dat u een gedegen analyse maakt van de huidige reizigersstromen, inclusief de huidige piekbelasting en de feitelijke begin- en eind bestemmingen van de huidige gebruikers van de Amstelveenlijn(en). Daarmee zal blijken wat de bestemmingen zijn waar mensen uit Amstelveen naartoe reizen. Ik denk dat de meerderheid van de reizigers bijna dagelijks voor werk naar bestemmingen in Amsterdam reist, en niet slechts naar station Zuid.

Ik hoop dat het met een dergelijke moderne analyse ook niet meer nodig is u te baseren op een onrepresentatieve enquête, waarvan de resultaten ongeloofwaardig waren door de relatief grote nadruk op het zogenaamde gebruik van de Amstelveenlijn om uit te gaan op vrijdagavond. Ik hoop ook dat u dan representatiever reizigersvoorbeelden kunt aanhalen dan de Gamma-stagiar en de **Leidseplein**-ganger die u aanhaalt om reistijden te vergelijken.

2. Zorgen over de huidige investeringsvoorstellen voor een tramlijn

Ik heb grote zorgen over het huidige plan om 300 miljoen euro belastinggeld te investeren in de voorgestelde 'hoogwaardige tram'. Mijns inziens is dit een bijzonder duur compromis dat Amstelveen afscheept met een mooi aangeklede verslechtering en slechts weinig bereikt op de hoofdpunten die u aanhaalt:

- Niet echt betrouwbaarder: doordat de tram in Amsterdam op straat blijft rijden, blijft de uitvoering van de dienstregeling onbetrouwbaar. Nieuw materieel is natuurlijk wel betrouwbaarder, maar dat geldt voor elk nieuw materieel, ook voor metro's.
- Niet veel sneller: de reistijdwinsten die getoond worden zijn bijna geheel het gevolg van de aanleg van de Noord/Zuidlijn, die niet van deze investering betaald wordt, en van het schrappen van haltes op de Amstelveenlijn, dat geen geld hoeft te kosten. Voor vrijwel alle bestemmingen in Amsterdam-Oost (tussen RAI en CS) zal de reistijd toenemen, maar dit toont u niet.
- Veiliger in Amstelveen, niet in Amsterdam: de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen zullen de veiligheid verhogen en vertraging verminderen; dit lijkt mij dan ook een goede investering. Ook veilig materieel dat laag gesloten zijdkanten heeft lijkt mij een verstandige investering, maar dat mijns inziens betekent niet automatisch een keuze voor trams met lage instap. Voor wat betreft de routes over straat door Amsterdam-Zuid, is het volstrekt onrealistisch te denken dat hoge snelheden gehaald kunnen worden zonder de veiligheid in gevaar te brengen.

Daarnaast heb ik zwaarwegende zorgen op andere punten:

- De investering zal waarschijnlijk veel hoger uitvallen dan momenteel wordt ingeschat, omdat er nog op tal van punten compromissen moeten worden gezocht, zoals bijvoorbeeld de nieuwe tramlijn van station Zuid naar station Amstel, de haltes richting Leidseplein, en de opstelmogelijkheden bij de eindpunten bij station Amstel en het Leidseplein. Dit maakt de MKBA niet goed gefundeerd.
- Niet werkelijk toekomst vast: er zal zelfs minder vervoerscapaciteit zijn dan in de huidige situatie, doordat de tramrijtuigen veel korter zijn dan de huidige sneltram (en helemaal in vergelijking met het optimale scenario met lange en bredere metrorijtuigen). In het geval de lijn doorgetrokken wordt naar Uithoorn, ontstaat een onacceptabel lange reistijd door de keuze voor een tram die veel stopt.
- Geen benutting van het potentieel van de Noord/Zuidlijn: er worden nu feitelijk 2 korte, dure boemeltjes gecreëerd: een metrolijntje van Noord naar station Zuid, en een tram van station Zuid naar Amstelveen. Dit doet de MKBA van beide projecten geen goed: onvoldoende benutting van de investering dus.

Al met al vind ik het onverantwoord om zo veel geld dat door ons allen is opgebracht te spenderen aan een plan dat feitelijk geen enkele verbetering brengt voor Amstelveen en slechts de problemen oplost die ontstaan door de voorrang die gegeven wordt aan de vastgoedontwikkeling rond station Zuid.

3. Alternatief: gefaseerd investeren voor een metro op de lange termijn

Deskundigen zijn het er over eens dat een volwaardige metrolijn de beste oplossing is voor de reizigers, zoals u ook expliciet aanhaalt in uw document. Uit de MKBA blijkt ook met harde cijfers dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn als metro de grootste baten brengt. Het doortrekken van de metro heeft ook de grootste kosten, waar geen geld voor zou zijn. Ik ben echter van mening dat u veel te snel dit scenario hebt afgeschreven. Er zou grondig gekeken moeten worden hoe de kosten van dit meest aantrekkelijke scenario beperkt kunnen worden, en ook hoe deze kosten eventueel gefaseerd in de tijd zouden kunnen worden.

Mijn voorstel is dan ook om te komen tot een gefaseerd investeringsplan dat het doel van een optimale en toekomst vast metroverbinding naar Amstelveen en verder stapsgewijs dichterbij brengt, zonder tussentijds schaars belastinggeld te verspillen aan tijdelijke compromissen. Uitgangspunt bij alle investeringen zou moeten zijn om een toekomstige metroverbinding niet onmogelijk te maken, maar dichterbij te brengen. Concreet stel ik voor de volgende investeringen uit het huidige plan te handhaven:

- Investeren in ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen
- Enkele haltes in Amstelveen en Buitenveldert laten vervallen of samenvoegen
- Opstel terrein in Legmeerpolder aanleggen

Ik stel voor de volgende investeringen te schrappen of aan te passen, omdat deze niet bijdragen aan een verbetering op de lange termijn:

- De perrons van Station Zuid niet 'omklappen', wat feitelijk zou betekenen dat alles afgebroken en opnieuw gebouwd wordt, om vervolgens dat nogmaals te herhalen als Amstelveen verbonden wordt. In plaats daarvan Station Zuid laten waar het nu is en het ZuidasDok zo aanleggen dat later eenvoudig de 'Amstelveenboog' kan worden hersteld.
- Geen nieuwe tramverbinding bouwen tussen Zuid en RAI, waar tenslotte al een treinverbinding en een metroverbinding ligt. De sneltram uit Amstelveen zou tijdelijk haar eindpunt kunnen hebben bij station Zuid, totdat de aansluiting met de metrolijn via een Amstelveenboog hersteld is, bijvoorbeeld bij de stationstrap aan de Parnassusweg of het voorplein van het station.
- Geen materieel kopen dat niet past bij de Noord/Zuidlijn, dus geen lage trams. Pas wanneer het huidige materieel werkelijk 'op' is kunnen metrotreinen aangeschaft worden, met een laag gesloten zijkant, die later gekoppeld kunnen worden tot langere treinen.
- Geen lage perrons aanleggen in Amstelveen, waar later hoge perrons voor een metro nodig zijn. Ik ben er van overtuigd dat de levensduur van de huidige haltes met zeer beperkte investeringen 10 jaar verlengd kan worden. Te denken valt aan meer verlichting en glazen wachthokjes voor meer sociale veiligheid.

Tenslotte stel ik voor de volgende stapsgewijze additionele investeringen uit te voeren, indien mogelijk verspreid over de komende 10 jaar:

- Herstellen van de Amstelveenboog bij Zuid voor aansluiting op de Noord/Zuidlijn
- Aanleggen van tunnel of viaduct in noordelijke deel van Buitenveldert

- Aanleggen van metrospoor in de middenberm van het zuidelijke deel van de Beneluxbaan
- Verlengen van het metrospoor vanaf het opstel terrein Legmeerpolder naar centrum Uithoorn

Ik vertrouw er op dat u mijn zorgen deelt en mijn suggesties in serieuze overweging neemt. Ik zie graag uw verbeterde plannen tegemoet die geen belastinggeld verspillen aan bloedeloze compromissen, maar die gebaseerd op werkelijke vervoerscijfers doelgericht investeren met visie voor de toekomst.

Antwoord

Voor de vervoerwaarde berekeningen is gebruik gemaakt van het model GENMOD. Onderdeel van dit model is het reisgedrag op basis van kennis uit het verleden. Zo is vrij nauwkeurig het gedrag van reizigers te voorspellen bij een veranderende lijnvoering. Daarvoor zijn de huidige OV chipkaart gegevens niet per se nodig.

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie Deel II.4 van het Eindverslag.

Inderdaad zijn de voorgestelde trams van 45 meter korter dan het materieel van de sneltram (gekoppeld 60 meter) maar wel langer dan het huidige materieel van lijn 5 (29 meter).

Er is onderzoek gaande naar het doortrekken van de tramlijn naar Uithoorn. Op dit moment is nog niets bekend over de te hanteren halteafstanden op dat eventuele traject.

Voor meer informatie over de MKBA zie Deel II.2 en II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 221 Reactie 377

Ondergetekende dient hierbij in een zienswijze/inspraakreactie op het voorstel tot de ombouw van de Amstelveenlijn zoals beschreven in het Inspraakdocument Ombouw Amstelveenlijn gedateerd 7 juni 2012. Deze zienswijze is omwille van de overzichtelijkheid gerubriceerd naar enkele gezichtspunten, die in even zoveel paragrafen zijn weergegeven.

1. Inleiding

Het inspraakdocument stelt, dat het openbaar vervoer aantrekkelijker en efficiënter moet. De contouren van dat openbaar vervoer zouden duidelijk zijn: kortere reistijden, minder haltes, betrouwbaardere lijnen, vlottere doorstroming. Het is opmerkelijk, dat minder haltes als één van de contouren kennelijk als een doel op zich wordt beschouwd. Het inspraakdocument rept met geen woord over het nadeel, dat voor een niet te verwaarlozen aantal reizigers wordt gecreëerd door het opheffen van halten als gevolg van grotere loopafstanden en langere reistijden. Het inspraakdocument beschouwt de – overigens tot vervelens toe in abstracto als hoogwaardig aangeduide – beide tramlijnen steeds op zichzelf, en niet als onderdeel van een OV-netwerk.

Het ontbreken van een al lang gewenste en relatief eenvoudig tot stand te brengen koppeling tussen het trameindpunt Binnenhof en het vervoersknooppunt tevens busstation Amstelveen is een pijnlijke lacune in het inspraakdocument.

In het inspraakdocument wordt zelfs met de gedachte gespeeld de rechtstreekse tramverbinding tussen de wijken Sloten, Slotervaart, Overtoomse Veld en Oud-West met het uitgaanscentrum rond het Leidsplein te verbreken. Het inspraakdocument beperkt zich uitsluitend tot het treffen van maatregelen gericht op het versnellen van de rijtijden van trams op twee lijnen en bekommert zich niet om de algehele kwaliteit van de reis per openbaar vervoer, die voor onder andere de bewoners van Buitenveldert en Amstelveen centraal zou moeten staan.

Met de te behalen reistijdwinst op trajecten als Binnenhof-Leidseplein en Binnenhof-Amstelstation is het droevig gesteld. Het zou in beide gevallen gaan om een te bereiken versnelling, die te verwaarlozen is en eerder in seconden dan in minuten kan worden gemeten. Een reiziger, die vanuit Amstelveen op station Zuid wil overstappen op de trein, moet volgens het inspraakdocument in de tram blijven zitten tot de halte Strawinskylaan, in plaats van eerder uit te stappen op de halte Parnassusweg en aldaar rechtstreeks aan te komen op het treinperron. Uitgaande van deze feitelijke onjuistheden slaagt het inspraakdocument er in irreële verkortingen van de reistijden voor te schotelen.

In het Inspraakdocument wordt de opheffing van tramhaltes bepleit met 1000 of meer reizigers per dag. Bij een dergelijke reizigersomvang is zelfs NS bereid een station te openen en aldaar treinen te laten stoppen. Voor een tramhalte, die is gelegen recht tegenover de entrees van het Stedelijk Museum en het Van Gogh Museum – grote publiekstrekkers bij uitstek – wordt merkwaardigerwijs evenzeer voor opheffing gepleit. Het heeft er de schijn van dat het Inspraakdocument tot stand is gekomen op basis van de helaas zeer frequent voorkomende tunnelvisie bij de verantwoordelijke opstellers. In het volgende ga ik uitgebreider in op de hierboven al summier aangeduide ongerijmdheden in het Inspraakdocument en doe, waar mogelijk en gewenst, suggesties tot verbetering.

2. Samenhangend OV-netwerk

De voorgenomen ombouw van de Amstelveenlijn biedt een uitgelezen kans een van de bestaande weeffouten in het OV-netwerk nabij het winkelcentrum (stadshart) van Amstelveen weg te nemen. Het huidige tram-eindpunt is te ver gelegen van het hart van het winkelcentrum en geeft geen aansluiting op het aanpalende busstation van Amstelveen, waar een aantal regionale buslijnen, waaronder de Zuidtangent wel halteert. Het verbinden van de tram met dit busstation maakt het mogelijk enkele buslijnen vanuit onder andere Uithoorn en Wilnis in te korten tot het busstation, zodat de reizigers na een comfortabele overstap op een tram van hoge kwaliteit verder kunnen reizen naar Amsterdam. Tevens kan een sociaal veilige en overzichtelijke overstap worden geboden naar en van de Zuidtangent in plaats van de huidige ongelijkvloerse en niet transparante aansluiting bij de halte Oranjebaan. Het aanleggen van deze tramverbinding tussen het Binnenhof en het busstation geeft tevens de kans de wegstructuur ter plaatse opnieuw in te richten en een verblijfsniveau van een hogere kwaliteit te creëren.

3. Opheffen van haltes

In het Inspraakdocument wordt voorgesteld enkele tramhaltes op te heffen ten behoeve van een snellere doorstroming en een goedkopere exploitatie. In het document wordt gesteld, dat de invloedsgebieden van enkele haltes elkaar zouden overlappen. Het belang van de reizigers wordt hierbij uit het oog verloren. Zonder een toelichting wordt gesteld, dat de haltes Spinnerij, Marne en Gondel met elk 1.000 of meer reizigers per dag, kunnen worden opgeheven. Zoals in de inleiding al gesteld, is NS bereid bij een aantal van 1.000 reizigers per dag zelfs een station te openen en te bedienen. In het Inspraakdocument is de opheffing van haltes verworden tot doel in plaats van een middel om de reizigers te bedienen. Het lijkt er op, dat de opstellers van het Inspraakdocument vanuit een herkenbare tunnelvisie de weg, dat is het belang van de reizigers, geheel zijn kwijtgeraakt.

Het inspraakdocument gaat uit van de gedachte, dat de gehele Amsterdamse wijk Buitenveldert voldoende bediend wordt door twee haltes: een aan de De Boelelaan aan de uiterste noordkant van de wijk, en de Van Boshuizenstraat aan de uiterste zuidkant. Dat de afstand tussen de haltes Van Boshuizenstraat en A.J. Ernststraat veel langer is dan de in een stedelijke omgeving gebruikelijke limiet van 600 meter wordt in het Inspraakdocument niet genoemd. Dat de bediening door het openbaar vervoer van het grote aantal woningen, studentenfaciliteiten en kantoren in de directe omgeving van de halte A.J. Ernststraat door het opheffen van de halte aanzienlijk verslechtert, wordt in het inspraakdocument niet vermeld. Dat een halte als de A.J. Ernststraat, die meer gelegen is in het centrum van deze wijk, niet voor opheffing in aanmerking komt, is een inzicht dat niet wordt gedeeld met de opstellers van het Inspraakdocument.

De opstellers van het Inspraakdocument hebben met het opheffen van haltes dicht bij het stadscentrum in het geheel geen moeite, ook niet in de Rivierenbuurt, waar een drastische verslechtering van de kwaliteit van het aanbod van het openbaar vervoer door de aangekondigde opheffing van stadstramlijn 25 op de loer ligt. Het opheffen van de meer dan gemiddeld drukke halte aan de Stadionweg wordt door het Inspraakdocument als een logische consequentie gezien van het streven naar een soepele doorstroming. Dat deze halte gelegen is aan een met een VRI beveiligde kruising, waardoor de tram in ieder geval snelheid moet minderen, en dat deze halte een overstaphalte is op andere tram- en buslijnen worden in het Inspraakdocument over het hoofd gezien.

Merkwaardigerwijs ontspringt de enige halte in Amsterdam Zuid, die redelijkerwijs wel in aanmerking zou komen voor opheffing, de halte Gerrit van der Veenstraat, de dans. Hoewel er bij deze halte geen overstap te maken valt op een bus, is deze vermeende overstap kennelijk de reden, waarom deze weinig beklante halte gehandhaafd zou moeten worden.

De halte Apollolaan moet in de ogen van de opstellers van het Inspraakdocument wél sneuvelen. De directe

nabijheid van enkele scholen gelegen aan de Reinier Vinkeleskade, is kennelijk geen reden om deze scholieren te voorzien van een opstappunt van het openbaar vervoer op korte afstand.

Een van de drukste haltes van openbaar vervoer in het Museum Kwartier, ten onrechte aangeduid als Van Baerlestraat, maar feitelijk gelegen in de Paulus Potterstraat, heeft volgens het Inspraakdocument ook zijn langste tijd gehad. De (buitenlandse) bezoekers, die in groten getale het Stedelijk Museum en het Van Gogh Museum bezoeken, rechtvaardigen geen tramhalte in de directe nabijheid van deze twee musea. Zoals hierboven al aangeduid, wordt de Rivierenbuurt in de nabije toekomst stiefmoederlijk bedeed met het openbaar vervoer. Met de komende opheffing van stadstramlijn 25 in het vizier, en de verlegging van stadstramlijn 4 naar de President Kennedylaan, zullen de veelal oudere bewoners van deze buurt een nog grotere afstand met hun rollator moeten afleggen om de dichtstbijzijnde tramhalte te bereiken. Aan het feit, dat de haltes Dintelstraat en Amstedijk volgens het Inspraakdocument eveneens worden opgeheven voor de ontsluitende stadstramlijnen 4 en 12, wordt in het Inspraakdocument stilzwijgend voorbijgegaan. De kwaliteit van de reis met het openbaar vervoer voor een groot aantal reizigers wordt bij handhaving van de plannen, zoals neergelegd in het Inspraakdocument, ondergeschikt gemaakt aan het versnellen van de rijtijd van het trammaterieel. Dat de reistijd voor een groot aantal klanten door de voorgestelde opheffing van haltes en de toegenomen looptijd wezenlijk toeneemt, wordt in het Inspraakdocument nauwelijks of niet besproken. Met uitzondering van de halte Gerrit van der Veenstraat schieten de argumenten tekort om de voorgestelde opheffing te rechtvaardigen.

4. Ongelijkvloerse kruisingen

Het Inspraakdocument meldt, dat er op drie kruispunten in Amstelveen ongelijkvloerse kruisingen worden gebouwd voor een totaalbedrag van 105 miljoen euro. Als nuttig effect wordt gesteld, dat kruisingen van diverse verkeersdeelnemers sneller en veiliger zouden zijn. Een vergelijking met een tramlijn, die in een omgeving rijdt met een surplus aan verkeersdrukke in vergelijking met Amsterdam en Amstelveen, te weten tramlijn T3 in het zuiden van Parijs over de boulevards des Maréchaux, leert dat alle kruisingen aldaar gelijkvloers zijn, waarbij de tram bij al deze kruisingen prioriteit krijgt in de regeling van de VRI's. Sinds de ingebruikname van deze tramlijn in 2006 hebben zich nauwelijks of niet ongevallen voorgedaan op of in de nabijheid van deze kruisingen. Bij vergelijkbare tramlijnen, met comfortabele snelle trams in onder andere de steden Bordeaux, Montpellier, Mulhouse, Nantes en Strasbourg, zijn alle kruisingen van de trambaan steeds gelijkvloers uitgevoerd, waarbij de trams bij de kruisingen door een afstelling in de VRI's prioriteit op het overige verkeer krijgen. Het is onduidelijk waarom op de drie genoemde kruisingen in Amstelveen niet volstaan kan worden met minder kostbare maatregelen, als aantoonbaar gebleken is dat bij vergelijkbare tramlijnen in aanmerkelijk intensiever grotere stedelijke drukten ongelijkvloerse kruisingen niet nodig werden geacht. Daar komt nog bij, dat de kwaliteit van de openbare ruimte en de stedelijke omgeving door de geprojecteerde ongelijkvloerse kruisingen blijvend wordt aangetast, dat wil zeggen de aantasting blijft niet beperkt tot de tijdsduur van de bouw. Het Inspraakdocument maakt niet duidelijk of methoden tot het overzichtelijker maken van de kruisingen door een gewijzigde wegingdeling en/of door een wijziging van de verkeersregeling zijn beproefd en onderzocht en welke resultaat deze onderzoeken – zo die al hebben plaatsgehad – hebben opgeleverd. Het Inspraakdocument maakt voorts niet duidelijk waarom de trambaan moet worden afgeschermd en afgesloten met hekken en/of hagen. Bij de hierboven genoemde trambanen in Franse steden is het tramtracé nauwelijks of niet afgesloten, zonder dat zich in deze steden ongevallen hebben voorgedaan met het tracé overstekende verkeersdeelnemers. Een onopvallende groene afscheiding met lage planten of struiken heeft in de praktijk bewezen afdoende te zijn om voldoende veiligheid voor de tram en de overige verkeersdeelnemers te kunnen garanderen.

5. Diversen

Het Inspraakdocument verwijst op enkele plaatsen naar maatregelen waaraan gedacht wordt of aan mogelijke varianten, waarop in het document al wordt 'voorgesorteerd'.

- 5.1 In het Inspraakdocument wordt gedacht aan een verplaatsing van de haltes ná de kruising op het Roelof Hartplein in verband met de doorstroming en de verkeersveiligheid. Het is onduidelijk welk een positieve invloed een dergelijke verplaatsing zou kunnen hebben, nog afgezien van de kosten die een dergelijke verplaatsing met zich brengt en de gevolgen voor de overige stadstramlijnen, die de betreffende kruising passeren. Als de verkeerslichteninstallaties op kruisingen zodanig zijn afgesteld,

dat de tram kan doorrijden zodra deze zich bij de installatie heeft aangemeld, wordt de doorstroming van de tram noch de verkeersveiligheid nadelig beïnvloed.

- 5.2 Gedacht wordt aan een andere route voor stadstramlijn 2 via de Ferdinand Bolstraat. Het Inspraakdocument maakt niet duidelijk welke positieve invloed zou uitgaan van een dergelijke herroutering voor tramlijn 2. Vast staat dat een dergelijke herroutering zal leiden tot het verbreken van de directe en overstapvrije verbinding voor de bewoners van de wijken Sloten, Slotervaart, Overtoomse Veld en Oud-West met het uitgaanscentrum aan het Leidseplein en omgeving. Een mogelijk gering voordeel voor de reizigers uit Buitenveldert en Amstelveen wordt teniet gedaan door een aanzienlijk nadeel voor de reizigers uit de westelijke wijken, die de directe verbinding met het stadscentrum te niet zien gaan.
- 5.3 Voor de route van tramlijn tussen station Zuid en het Amstelstation worden in het Inspraakdocument twee varianten geschetst: één via de Verlengde Mahlerlaan en één via de De Boelelaan. In het Inspraakdocument wordt de variant via de Verlengde Mahlerlaan al uitgewerkt met onder andere een nieuwe halte Vivaldi ter ontsluiting van een woonwijk en kantoren. De variant via de De Boelelaan wordt in het Inspraakdocument in het geheel niet uitgewerkt, met uitzondering van een verwijzing naar iets grotere risico's t.a.v. de inpassing. Het Inspraakdocument maakt niet duidelijk welke die iets grotere risico's zijn. Voorts vermeldt het Inspraakdocument niet welke voordelen aan de variant via de De Boelelaan verbonden zijn, zoals de ontsluiting van hotels, kantoren, woningen, een verpleeg-/verzorgingshuis en sportaccomodaties.
- 5.4 Het Inspraakdocument stelt, dat uit niet nader aangeduid onderzoek zou blijken dat reizigers bereid zijn om ongeveer 800 meter (een klein kwartier) te lopen naar een halte van een bus of tram van hoge kwaliteit. Binnenlandse en buitenlandse planningsbureaus gaan al sinds jaar en dag uit van een aanvaardbare halteafstand van circa 400 meter binnen sterk geconcentreerde binnenstedelijke gebieden, en een halteafstand van circa 600 meter binnen relatief dichtbevolkte wijken, die grenzen aan de stadscentra. Voor metroverbindingen wordt een halteafstand van circa 1 kilometer aanvaardbaar geacht. De halteafstand wordt mede bepaald door de aanwezigheid van publiekstrekkende voorzieningen, waardoor van vermelde halteafstanden kan worden afgeweken. Voor openbaar vervoer lijnen binnen de bebouwde kom gaat een halteafstand van 800 meter uit boven hetgeen de reiziger nog te belopen en dus aanvaardbaar acht.
- 5.5 In het voorwoord van het Inspraakdocument wordt gesteld, dat de bestuurder nog in gesprek gaat met de PvdA over de door hen voorgestelde variant. Welke variant is nog onderwerp van gesprek tussen de PvdA en de bestuurder? Zijn er meer varianten van andere politieke groeperingen, die nog onderwerp van gesprek zijn of zullen worden tussen deze groeperingen en de bestuurder?

Antwoord

Voor de argumentatie voor het opheffen van haltes in het algemeen en de keuzes ten aanzien van de haltes, wordt verwezen naar Deel II.3 van het Eindverslag.

Er is onderzoek gedaan naar het doortrekken van de lijn via halte Binnenhof naar het huidige busstation. Dit blijkt weinig reistijdwinst op te leveren voor de reiziger. De meeste reizigers die in dat geval op het busstation over zouden kunnen stappen, kunnen namelijk ook op andere haltes van de Amstelveenlijn overstappen. Dit geldt voor onder meer voor de buslijnen uit Uithoorn, maar ook voor de Zuidtangent. Daarnaast is het lastig de tramlijn naar het busstation in te passen en een halte met keervoorziening in te passen bij het busstation.

Een andere route van lijn 2 is vermeld als mogelijke maatregel, waarvan inderdaad blijkt dat de voordelen niet opwegen tegen de nadelen. Deze maatregel is in het huidige voorstel ingetrokken. Daarnaast is de lijnvoering van lijn 2 een als eerste een verantwoordelijkheid van de vervoerder.

In het inspraakdocument staat de huidige reistijd van Amstelveen tot station Zuid vermeld voor de halte Strawinskylaan omdat die de verbinding met de metrolijnen geeft.

Over het opheffen van lijn 25 is op dit moment niets bekend.

De aanleiding om de drie kruisingen in Amstelveen ongelijkvloers te maken is gelegen in de groei van het autoverkeer. Zonder dergelijke maatregelen zouden de wachttijden voor het autoverkeer te veel toenemen. Daarmee nemen ook de wachttijden voor het langzaam verkeer toe (waaronder de ov-reizigers die de betreffende halte willen bereiken) en neemt de verkeersveiligheid af. Om die reden is in deze drie specifieke gevallen gekozen voor ongelijkvloerse kruisingen. Andere maatregelen zijn onderzocht maar leidden onvoldoende tot een oplossing van deze knelpunten.

Naar mate de trambaan beter is afgeschermd van de omgeving, neemt de verkeersveiligheid toe. Uit dat oogpunt is gekozen voor een goede afscherming van de trambaan, te weten met hekken en eventueel hagen. Het blijkt lastig voor de bestuurder om in te schatten wanneer hij zich in moet melden bij de verkeersregelininstallatie, om exact op dat moment wit licht te krijgen dat iedereen is ingestapt. Als de haltes na de kruising liggen, is veel beter te voorspellen wanneer de tram de kruising zou moeten passeren. Daarom heeft het vanuit oogpunt van doorstroming de voorkeur om de haltes na de kruising te situeren. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 gehandhaafd blijven en rijdt de hoogwaardige tram tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe metroverbinding richting Station Amstel. De hoogwaardige tram tussen station Zuid en station Amstel vervalt hiermee. De PvdA heeft haar variant toegelicht op 26 juli 2012 tijdens een perspresentatie op de VU. Formeel is er nog geen voorstel ingediend. Er is op dit moment niet bekend of andere politieke groepering een alternatief hebben.

Inspreker 222 Reactie 378

De voorziene discontinuering van lijn 51 op Overamstel komt mij persoonlijk zeer slecht uit. Waarom een halte opheffen in een industriegebied?

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Overamstel behoudt dus een directe metroverbinding met Station Amstel en met Station Zuid. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 222 Reactie 379

En waarom een halte opheffen bij Stedelijk en Van Gogh? Hoogwaardigheid heeft vooral te maken met het nut dat het publiek ondervindt. Hoe meer overstappen, hoe langer de reis. Overstappen kost veel meer tijd dan een paar haltes meer. Probeer u dat zelf maar eens.

Antwoord

De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. De halte Van Baerlestraat blijft hierbij behouden. Voor de onderbouwing van het vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag. Voor overstappen zie Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 223 Reactie 380

De Reizigers Advies Raad (RAR) voor het openbaar vervoer in de concessiegebieden van de Stadsregio Amsterdam heeft van de Stadsregio Amsterdam de uitnodiging ontvangen om te reageren op plannen voor de vernieuwing van de Amstelveenlijn.

Met belangstelling is kennis genomen van het bijbehorende inspraakdocument.

Als eerste reactie moet de RAR melden ernstig teleurgesteld te zijn in de thans voorliggende plannen. Die vertonen namelijk geen samenhang met de bestaande kwaliteiten van het huidige metronet, waar de Amstelveenlijn deel van uitmaakt.

Het regiotram alternatief maakte deel uit van een 5-tal onderzochte opties, die nimmer onderling noch met de bestaande situatie zijn vergeleken (in een 0+ variant). Bovendien is dit regiotram alternatief strijdig met de OV-visie van de Stadsregio (2008), waarin de centrale OV-as door Buitenveldert en Amstelveen deel uitmaakt van de klasse A categorie (ART en metro). De zienswijzen van de RAR zijn dan ook van principiële en van inhoudelijke aard.

1. De principiële opmerkingen

De RAR is van mening dat er nu geen aanleiding is de bestaande lijn 51 en tramlijn 5 op te heffen en te vervangen door een regiotram, louter en alleen uit financiële overwegingen en omdat in de plannen voor de ZuidasDok kennelijk geen ruimte is te vinden voor een rechtstreekse verbinding tussen het station Zuid en de Buitenveldertse laan. Het vervangen van lijn 51 door een regiotram maakt bovendien elk zicht op een eventuele latere metroverlenging naar Westwijk niet meer mogelijk. Bovendien vervalt in deze optie de

rechtstreekse verbinding tussen Zuid en Amstel, die als metrolijn nu een rijtijd heeft van 8 minuten, tegen ruim het dubbele in het regiotram alternatief.

Volgens de onlangs door de portefeuillehouder van de Stadsregio uitgebrachte visies is het huidige lokaal openbaar vervoer traag en moet Station Zuid uitgroeien tot een even belangrijke 'poort' als Amsterdam CS. Vanuit die visies geredeneerd staan de plannen voor de Amstelveenlijn haaks op die visie. De RAR vindt dat onbegrijpelijk en onaanvaardbaar. Met deze plannen ontstaan in het station Zuid een alles behalve compacte overstap tussen de metrolijnen 50 (ringlijn 52 (NZ-lijn) en de zuidelijke gelegen regiotramhaltes. Dat leidt tot grote onaantrekkelijke loopafstanden. De reizigers moeten gebruik maken van de Minervatunnel, die daarvoor in twee delen wordt gescheiden omdat die immers ook alle treinreizigers moet verwerken. In vergelijking met de drie reizigerstunnels in station Amsterdam CS en bij een ambitie om station Zuid net zo belangrijk te laten worden als Amsterdam CS, acht de RAR de capaciteit onvoldoende en verwacht chaotische toestanden.

Het tweede principiële bezwaar is dat er slechts gedeeltelijke inpassingmogelijkheden zijn van de regiotram in het bestaande Amsterdamse tramnet. Bovendien wordt er weer een nieuw type railvoertuig ingevoerd, dat afwijkt van de bestaande 30 meter lange Combino's. Daarmee gaat de uitwisselbaarheid verloren, vergt het meer reserve materieel en zijn extra aftenminste aanpassingen aan onderhoud- en stallingvoorzieningen noodzakelijk. Als de RAR deze plannen afzet tegen de vergelijkbare IJtram dan blijkt die wel te kunnen functioneren met Combino materieel, dus waarom zou dat bij de Amstelveenlijn dan niet kunnen?

Hoewel het uitgangspunt van de 'Nieuwe kijk op het Amsterdamse OV' is om te komen tot een eenduidig en efficiënt te exploiteren ov-net, lukt het blijkbaar nog steeds niet om dit als een optimaal tramnet binnen de gehele Amsterdamse agglomeratie uit te werken. Daarvoor is bij wijze van spreken wel een 'sprong over de Kalfjeslaan' noodzakelijk.

De benadering van de RAR gaat uit van een andere en veel meer integrale kijk op de samenhang tussen de Noord/Zuidlijn – Amstelveenlijn en de ZuidasDok plannen, in plaats van de voorgelegde plannen die veel te veel zijn benaderd vanuit verschillende perspectieven en belangen. Kortom volgens de RAR ontbreekt de samenhang. Het verdwijnen van het tunneltje tussen en Zuid en VU is daar een schrijnend voorbeeld van. Onder punt 3 worden de oplossingsrichtingen van de RAR beschreven.

2. De inhoudelijke opmerkingen

Zoals al aangegeven is voor de RAR het handhaven van de Amstelveenlijn als metrolijn 51 in zijn huidige vorm uitgangspunt. Wel zijn uiteraard aanzienlijke verbeteringen nodig om de komende jaren, in technische zin, goed te kunnen blijven functioneren.

Dit is de door de RAR genoemde O+ variant. Daar zijn kruispunt verbeteringen voor nodig waaronder het aanbrengen van onderdoorgangen, het dichtzetten van een aantal auto kruisingen en het maken van voet- en fietstunneltjes nodig.

Het opheffen van bestaande haltes is wat de RAR betreft niet aan de orde. Dit roept erg veel weerstand op, zoals tijdens de inspraakavonden is gebleken. De rijtijd winst is overigens ook uiterst beperkt (2 min), terwijl de totale reistijd vanwege een langere voorttransporttijd (lopen of fietsen) alleen maar toeneemt. Alleen voor een combinatie van de dicht bij elkaar liggende haltes Grondel en Marne kan een uitzondering gemaakt worden. De RAR signaleert wel dat de kennelijk noodzakelijke aanpassingen van de wegen de toegankelijkheid van de nieuw te realiseren halte niet mag beperken.

In de plannen wordt ook voorgesteld om binnen de Ring bestaande tramhaltes te laten vervallen. Die haltes worden veelal mede gebruikt door bestaande tramlijnen (24 tussen Zuid en Leidseplein en 4, 12, 62 en 65 tussen Zuid en Amstel) en de reizigers van die tram lijnen worden dan de dupe van het opheffen van haltes. Bovendien zijn de meeste (op te heffen) haltes voor een kruising met verkeerslichten gesitueerd. Op die kruisingen krijgt de tram lang niet altijd prioriteit in de doorstroming zodat ook daar weinig rijtijd winst valt te behalen. Het opheffen van deze tramhaltes is volgens de RAR dan ook geen goed idee.

De RAR is van mening dat alle aanpassingen tussen Zuid en Westwijk een toekomstige ombouw naar een volwaardige metrolijn niet onmogelijk moeten maken.

3. De aanbevelingen

De RAR adviseert daarom de thans beschikbare financiële middelen (300 miljoen euro) te besteden aan het bestaande metronet en het onderliggende tram- en busnet. Het moet daarmee mogelijk zijn een samenhangend pakket aan OV-lijnen voor tram en bus binnen de hele Zuid-lob van Amsterdamse agglomeratie te maken, dat in overeenstemming kan worden gebracht met de uitgangspunten van de onlangs gepresenteerde OV-visies, 'Nieuwe kijk op het Amsterdamse OV' en 'Beter OV voor de Stadsregio Amsterdam'.

De RAR heeft er alle begrip voor dat de huidige crisis aanleiding is geweest om in dit stadium af te zien van verlenging van de NZlijn naar Westwijk. De situatie rond het ZuidasDok mag echter geen belemmering zijn voor toekomstige noodzakelijke OV voorzieningen. De RAR adviseert dan ook te onderzoeken of het mogelijk is om voor de Noord/Zuidlijn bij de VU een passend eindpunt te maken.

Tevens wordt geadviseerd veel meer aandacht te besteden aan verbeteringen, met de nadruk op veiligheid en toegankelijkheid, in de centrale vervoersas door Buitenveldert en Amstelveen vanwege de combinatie lijnen 51/5. De RAR constateert dat met de introductie van de nieuwe generatie metrorijtuigen M5/M6 het bestaande CAF-materieel (Ringlijn 50) geschikt gemaakt kan worden om het verouderde Amstelveenlijn materieel te vervangen.

De RAR stelt voor de halte Kronenburg bij een verhoogde rijbaan en metrolijn in de onderdoorgang geschikt te maken voor een toekomstige HOV tram- of buslijn, conform de OV-visie zoals bij Oranjebaan voor de Zuidtangent.

Het heeft de RAR verbaasd dat in de plannen geen aandacht is besteed aan een hoogwaardige Park and Ride voorziening bij het eindpunt Westwijk. Een dergelijke voorziening kan bijdragen aan de exploitatie van de huidige lijn 51 en ook die in een verbeterde versie.

Het moge duidelijk zijn dat de RAR pleit voor het handhaven van de bestaande verbindingen met de lijnen 5 en 51 in Amstelveen en Buitenveldert. Beide lijnen vormen met een aantal verbeteringen een uitstekende verbinding met zowel het oosten van de stad (lijn 51) en met Oud Zuid en het Centrum (lijn 5).

Antwoord

Zie Deel II.2 en II.3 van het Eindverslag. Volgens de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. De voorliggende plannen staan niet haaks op de OV-visie. In de OV visie (P 38) is opgenomen dat het DB in januari 2007 de principe uitspraak heeft gedaan dat op lange termijn (rond 2020) geïnvesteerd moet worden in meer capaciteit op de Amstelveenlijn, bij voorkeur door de infrastructuur tussen Buitenveldert en Amstelveen metro kwaliteit te geven. Uit nader onderzoek blijkt dat de Amstelveenlijn niet in 2020 omgebouwd kan worden tot metro. Daarnaast is er integraal gekeken naar de opgave van de Zuidas en de ontwikkelingen.

Inspreker 224 Reactie 381

WTC Amsterdam is een van de grootste kantorencomplexen van Nederland en huisvest ruim 300 bedrijven in het topsegment van de markt. Een zeer belangrijke locatiefactor voor deze bedrijven (onze huurders) is een goede bereikbaarheid. Naast een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer (OV) is met name een goede autobereikbaarheid essentieel. Om huurders te kunnen behouden en eventuele potentiële nieuwe huurders te kunnen blijven aantrekken is het voor WTC Amsterdam, zeer belangrijk dat de autobereikbaarheid van en naar de A10 via respectievelijk De Boelenlaan en de Beethovenstraat in ieder geval niet verder achteruitgaat, maar bij voorkeur nog verbetert.

Antwoord

De bereikbaarheid van WTC Amsterdam per OV en auto is een belangrijke opgave. Het huidige voorstel is in nauwe samenwerking met de gemeente Amsterdam (dienst Zuidas) tot stand gekomen. Daarbij zijn zowel de belangen van de OV-reiziger als de automobilist meegewogen.

Inspreker 224 Reactie 382

Op blz. 12, 4.3 van het Inspraakdocument wordt ingezoomd op twee varianten namelijk via De Boelelaan of via de verlengde Mahlerlaan. Daarbij wordt onderkend dat de route via De Boelenlaan iets langer zal zijn en – nog belangrijker – iets grotere risico's t.a.v. de inpassing kent en een groot (negatief) effect heeft op de doorstroming van het autoverkeer. Wetende dat de De Boelelaan reeds nu vaak overbelast is, pleiten wij dan ook sterk voor een andere variant.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Er komt geen tramverbinding tussen station Zuid en station RAI. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 224 Reactie 383

In het kader van een goede onderbouwing van ruimtelijke plannen is voor de Zuidas de Taskforce Bereikbaarheid actief, waarin de gemeente Amsterdam (middels de dienst Zuidas) en andere belangrijke stakeholders op de Zuidas participeren. Ook deze ontwikkeling dient ons inziens in de Taskforce onderwerp van gesprek en onderzoek te zijn, zodat ook op het punt van deze 'ombouw Amstelveenlijn' een gedegen verkeerskundig advies tot stand kan komen, e.e.a. conform de daartoe gemaakte afspraken met de gemeente Amsterdam. Wij zullen deze ontwikkeling op de korte termijn laten agenderen voor de vergadering van de Taskforce eind juli a.s. Wij zullen er naar streven dat de uitkomst u tijdig wordt bericht, zodat eventuele suggesties vanuit de Taskforce over de inpasbaarheid van het traject op de druk belaste Zuidas in uw eindplannen kunt meenemen.

Antwoord

Helaas kwam uw brief pas op 20 juli binnen. In augustus zijn de plannen in de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas door het project Amstelveenlijn toegelicht.

Inspreker 225 Reactie 385

Ten aanzien van de plannen van Amstelveen inzake de Amstelveenlijn willen wij graag de aandacht vestigen op hetgeen hiervan een (onbedoeld) neven gevolg zal zijn, namelijk het vervallen van de metro/sneltramverbinding tussen de stations Overamstel en Spaklerweg.

Zoals wij in onze reactie op het concept-Programma van Eisen van de concessie Amsterdam al eerder hebben opgemerkt, vinden wij het vanuit het oogpunt van mobiliteitsmanagement van groot belang dat de vervoerder uitgedaagd wordt om op creatieve en innovatieve wijze het gebruik van het openbaar vervoer door de bedrijven op het Amstel Businesspark te stimuleren en te faciliteren.

Veel ondernemers klagen nu al bij ons, dat het Amstel Businesspark, deels gelegen in Amsterdam en deels in de gemeente Ouder-Amstel, met openbaar vervoer slecht is te bereiken. De loopafstanden tot aan de bestaande metrostations worden als te groot ervaren. Het zou voor de werknemers van de bedrijven aan de Joan Muyskenweg, Willem Fenengastraat, Paul van Vlissingenstraat en Van Marwijk Kooijstraat een ernstig gemis zijn indien zij niet langer een rechtstreekse verbinding met het Amstelstation zouden hebben.

Achteruitgang in de kwaliteit en hoeveelheid van het openbaar vervoer op het Amstel Businesspark zal onvermijdelijk leiden tot een toename van het auto gebruik en van de parkeerdruk. Het gebruik van de belangrijkste autoroute, de Spaklerweg, is al zeer intensief, en de bestaande parkeerdruk in Duivendrecht nabij het metrostation Overamstel is ook zeer hoog.

Wij pleiten er dan ook voor om bij een routewijziging van de Amstelveenlijn voor een goede alternatieve verbinding van Overamstel met de stations RAI, Amstel en Zuid te zorgen.

Zoals bekend, zijn wij thans bezig met de planvorming voor de Nieuwe Kern, die tegen het Amstel Businesspark aan komt te liggen. Bij de ontwikkeling van een alternatieve verbinding zal met deze plannen een meerwaarde bereikt worden.

Amstel Businesspark is een bestaand industrieterrein dat in de toekomst mogelijk gerevitaliseerd zal worden. Met het schrappen van de hiervoor genoemde verbindingen worden de belangrijkste toevorroutes voor openbaar vervoer weggenomen. Dit zal effect hebben op het vestigingsklimaat. Ook zal het hierdoor voor veel bedrijven moeilijker worden om invulling te geven aan duurzaam ondernemen; er zijn dan immers te weinig OV-faciliteiten voor handen.

In dit verband wijzen wij u er nog op dat de eindhalte van lijn 25 nabij de Utrechtse brug van belang is voor de bedrijven op het noordelijk deel van de Joan Muyskenweg. Wij hebben van de ondernemersvereniging ORAM vernomen, dat deze eindhalte mogelijk geschrapt wordt.

Indien dit zou gebeuren, zou ook hierdoor de bereikbaarheid van het Amstel Businesspark per openbaar vervoer onder druk komen te staan en zal de verkeersdruk op de naar dit gebied toeleidende wegen in Amsterdam en Ouder-Amstel verder worden verhoogd.

Wij bepleiten dan ook met de ORAM met klem een goede alternatieve metroverbinding tussen Overamstel en Spaklerweg en het behoud van deze eindhalte van de lijn 25 in Amsterdam.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Overamstel behoudt dus een directe metroverbinding met Station Amstel en met Station Zuid. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag. Voor het al dan niet vervallen van haltes op het traject Westwijk station Zuid zie Deel II.3 van het Eindverslag. In het kader van de concessie Amsterdam wordt meer vrijheid gegeven aan de vervoerder om zelf met een goed voorstel te komen. Met welke lijn(en) het Amstel Businesspark in de toekomst bereikbaar blijft is op dit moment daarom niet bekend. Hetzelfde verhaal gaat op voor het huidige eindpunt van lijn 25 bij de Utrechtsebrug.

Inspreker 226 Reactie 386

Aan: Burgemeester Eberhard van der Laan
Excellentie,

Zoals te verwachten vlak voor het zomerreces presenteert Ir. Klaas de Boer, directeur van de Dienst Zuidas, een brochure over het Dokmodel voor Zuidas. Voor een betere leefbaarheid en bereikbaarheid. Het is geen Bestuursovereenkomst, Convenant, Bestemmingsplan maar een principebesluit over het ontwerp door Ir. Klaas de Boer, die na IJburg uiteraard een nieuw project moest gaan leiden. EERST moet echter een knoop worden doorgemaakt over de Ringspoorlijn. SpoorWEG is de infrastructuur en SpoorLIJN is een dienst, uit te voeren met passend rollend materieel door de exploitatiemaatschappij (bijv. GVB of NS of Connexion). De RingSpoorWeg is VIERSPORIG over de Ringspoordijk. Twee sporen zijn er voor de Ringspoorlijn die het hele jaar door dag en nacht rondjes rijdt. Met de klok mee op het ene spoor en tegen de klok in op het andere spoor. Een ringspoorstelsel kent stations waar kan worden overgestapt maar er is nergens een eindpunt. De van buiten komende spoorlijnen voegen in op de ring en na een of meer haltes voegt deze tangentielle lijn weer uit om zijn traject naar elders te vervolgen. Een bijzondere variant is de lasso-lijn: bijvoorbeeld van Almere inkomen, een rondje maken en dan weer terug naar Almere. Kan met klok mee of tegen de klok in. Of allebei met twee diensten. Er is dus geen sprake van een multi-organisatie-knooppunt. Wel kan uiteraard worden overgestapt op bus of tram of taxi. Dit betekent dat de metrolijn over de zuidelijke en westelijke tak van de ring wordt vervangen door de sprinter. Geen kostbare ingreep. De Noord/Zuidlijn blijft beperkt tot het Europaplein. Daarover kan alleen maar verder alleen maar besloten worden aan de hand van de Openbaar Vervoer Plankaart van Nederland, waarvan een ontwerp door de Minister ter visie zal worden gelegd voor een periode van zes maanden. Vanuit alle satellietsteden van Amsterdam, gebouwd toen

de benzine nog goedkoop was, wordt een lasso-lijn geworpen om Amsterdam. Met de juiste opdracht van de Burgemeester weet Ir. Klaas de Boer wat hij verder moet doen.

Antwoord

De totaal visie waar u naar vraagt is ontwikkeld in het project beter benutten regionaal OV Amsterdam. Dit maakt geen onderdeel uit van dit project. Wel past dit project binnen deze visie. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 226 Reactie 387

Aan: Gemeenteraadfracties Amsterdam

Hooggeachte Raad,

Misschien zijn jullie er achter gekomen dat voor EXPLOITATIEBEDRIJF zoals het GVB en de NS en Connexion er maar één doelstelling is: het uitvoeren van de vastgestelde dienstregeling. Eerst wordt de LIJNVOERING behandeld, en dan niet per lijn en per soort rollend materieel, maar ALLE LIJNEN IN HUN ONDERLINGE SAMENHANG. Dat is de plattegrond die op alle haltes zichtbaar is. Het ontwerp voor de VOLGENDE PLATTEGROND, die dus over een halfjaar in de haltes is opgeplakt behoort TER VISIE TE WORDEN GELEGD in de betreffende REGIO en de daaraan grenzende regio's. ONDERLING maken de EXPLOITATIEBEDRIJVEN geen ruzie, BEHALVE WANNEER ZIJ HETZELFDE ROLLEND MATERIEEL GEBRUIKEN. Want dat is uiteindelijk het leukste voor een directeur van een EXPLOITATIEBEDRIJF: ontwerp je eigen rollend materieel zodat je collega's in heel Europa, ja zeg de hele wereld, jaloers op je zullen zijn en alle vakbonden tot in Japan wakker liggen waarom zij niet mogen werken in zulk voortreffelijk materieel: veilig, comfortabel, prettig voor de klanten (o ja, die zijn er ook nog). Niet goedkoop, maar dan heb je ook wat. Anders vullen zij elkaar aan en zorgen zij er voor dat het onderlinge overstappen gebeurt waar dat nodig is.

HET BUSBEDRIJF GVB EN CONNEXION ZULLEN DAAROM WORDEN SAMENGEVOEGD. Bart Schmeink kan dat verder allemaal uitleggen. Overstappen doe je op knooppunten, bij voorkeur bij het treinstation. Daarom is het voorstel voor de nieuwe trams naar Amstelveen te beknopt. Het Leidseplein is geen eindpunt. Deze tramlijn zal dus doorrijden tot het CS. Het Amstelstation was vroeger een logisch eindpunt, maar intussen is er een universiteit Watergraafsmeer bijgekomen, terwijl Artis en Hortus steeds belangrijker worden om maar te zwijgen van de Nieuwe Ooster Begraafplaats, waar woestijnzand uit Sinai op gespoten is zodat joden en islamieten daar binnen 24 uur naast elkaar begraven kunnen worden. Kort samengevat: splits het busbedrijf GVB af en voeg het samen met Connexion en ga dan pas een LIJNVOERINGSPLAN voor de gehele Regio ANZKG maken, dat samenvalt met het Streekplan ANZKG. Xxx zag dat duidelijk en daarin had hij helemaal gelijk. Ik neem hierbij het aanwijstokje van hem over. Mocht u nog steeds geen enkel idee hebben hoe er met Openbaar Vervoer moet worden omgegaan dan is er maar één optie: PRIVATISEREN.

Antwoord

Uw reactie heeft vooral betrekking op het PvE van de concessie Amsterdam, wat buiten de scope van het voorstel valt.

Inspreker 227 Reactie 388

Blz. 3 Moeten tramreizigers wel zonder overstap naar Leidseplein of Station Amstel? Dat zijn alleen maar overstappunten. De bestemmingen liggen verder: halte Leidseplein: uit Amstelveen: in 1683, uit 2053, door 6643-1683-2053=2909; naar Amstelveen: in 1900, uit 1559, door 6529-1800-1559=3170; van en naar Amsterdam: 6079.halte Koningsplein: uit en naar Amstelveen: in 700, uit 1372, door 6142-700-1372=4070; in 1179, uit 558, door 6318-1179-558=1737; naar en van Amstelveen: 5807.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 227 Reactie 389

Blz 3 Lijn 5 kan wat betreft de vereiste plaatselijke capaciteit in de Leidsestraat niet gemist worden en moet dus door de Leidsestraat blijven rijden. Het verschil in ritduur met de route via de metro is te klein om de verbinding van Amstelveen met het CS over een andere weg te leiden.

Antwoord

Uw zorg voor een directe verbinding naar Amsterdam CS wordt breder gedeeld. Vanaf Station Zuid is er echter geen snellere manier om naar CS te komen, dan met de toekomstige Noord/Zuidlijn. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. Deze route zal altijd minder snel zijn dan de Noord/Zuidlijn. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 227 Reactie 390

Blz. 3 De verbindingen met het Amstelstation zijn niet van dien aard dat die om die reden moeten worden gehandhaafd. Een nieuwe lijn naar daar is dus overbodig. Met het opheffen van metrolijn 51 vervalt wel het traject Overamstel–Amstelstation, dat is kwalijk voor de zakelijke belangen van de VVD.

Antwoord

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid en ook Overamstel. Daar kan overstapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Inspreker 227 Reactie 391

Blz. 3 100 tot 150 meter lopen naar een halte behoort niet bij het station van een 'hoogwaardige' lijn.

Antwoord

Zie Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 227 Reactie 392

Blz 3 De 6 argumenten voor verbetering van de Amstelveenlijn zijn gezocht zo niet gelogen.

Antwoord

Het is spijtig als dit beeld is ontstaan, dit is noch onze opdracht noch onze intentie.

Inspreker 227 Reactie 393

Blz. 5 (Van het inspraakdocument) Ook deze 5 redenen zijn gezocht zo niet gelogen.

Antwoord

Het is spijtig als dit beeld is ontstaan, dit is noch onze opdracht noch onze intentie.

Inspreker 227 Reactie 394

R-net bussen zijn voor velen 'bussen voor schoolzwemmen'.

Antwoord

R-netbussen worden gezien als OV met een hoge kwaliteit.

Inspreker 227 Reactie 395

Een tram met een hoge vloer is veiliger voor de inzittenden dan een waar bij een botsing een auto zo naar binnen rijdt.

Antwoord

De veiligheid van de passagiers is in geval van een aanrijding waarschijnlijk meer gewaarborgd bij trams met een hoge vloer dan bij lagevloerstrams. Omgekeerd is de impact bij een aanrijding met een trams met een hoge vloer voor bijvoorbeeld voetgangers of fietsers groter dan bij lagevloerstrams. Lagevloerstrams zorgen er in principe voor dat bij een aanrijding andere verkeersdeelnemers of voertuigen niet onder de tram komen maar vooruit worden geschoven. Zie ook Deel II.2 van het Eindverslag.

Inspreker 227 Reactie 396

Blz. 7...22 Het hier vermelde getuigt van groot gebrek aan vakkennis.

Antwoord

Deze mening wordt niet met u gedeeld.

Inspreker 228 Reactie 397

In deze brief reageer ik enerzijds op uw reactie van 10 mei 2012 op mijn brief van 14 april 2012 en anderzijds op het inspraakdocument van 7 juni 2012.

1) Ingebruikname oude Haarlemmermeertracé

Graag ontvang ik de resultaten van de quick scan van de hoogwaardige verbinding naar Uithoorn. Uw reactie over de veiligheid van een enkelsporige verbinding met passeermogelijkheden bij de haltes verbaast mij zeer. Vanzelfsprekend begrijp ik dat het oude baanvak van de oude Haarlemmermeerlijn verbeterd moet worden. In plaats van in meer asfalt moet dus in railinfrastructuur geïnvesteerd worden. Graag ontvang ik een onderbouwing van uw reactie, waarbij tevens in verwerkt is een quick scan analyse van dergelijke trajecten in het buitenland.

Mijn argument voor opwaardering van het Haarlemmermeertracé betekent dat vanuit Uithoorn, de Westwijk en het oude dorp een snelle verbinding met de Zuidas ontstaat. Dat in Amsterdam er maar aan één zijde bebouwing is een aspect van jammer maar helaas. D mensen krijgen in elk geval een snelle verbind en dat is van belang. In concurrentie met de auto is de snellere reistijd van het openbaar vervoer en in het bijzonder deze lijn de belangrijkste factor. Daarmee kan de autodruk op de Zuidas en in de Zuidlob de regio gereduceerd worden hetgeen het milieu (minder uitstoot) ten goede komt.

Deze snelle lijn maakt het ook namelijk mogelijk dat op de Amstelveenlijn geen haltes behoeven te worden opgeheven. De reistijd naar de Zuidas blijft gelijk alsmede het aanbod van passagiers komt niet in gevaar. De passagiers zijn op deze lijn gebaat bij regelmaat en stiptheid van de dienstuitvoering.

2) Aanschaf éénrichting materieel in plaats van tweerichtingsmaterieel.

In uw brief betreft u op voorhand de volgende stelling: 'Wel is duidelijk dat inde keuze voor het materieel twee richting materieel voor de hand ligt gezien de flexibiliteit in geval van calamiteit, de mogelijkheid om de huidige eilandperrons te kunnen handhaven en minder ruimtebeslag bij keren'.

- Deze keuze wordt niet onderbouwd en dat zie ik graag nog tegemoet. Vandaar mijn vervolg reactie.
- Wat betreft het ruimte beslag bij keren geef ik u graag in overweging is goed de nieuwe eindlus bij de VU in beeld te brengen. Daar is op een beperkt grondgebied een prima voorziening voor twee tramlijnen gemaakt. Dat is ook mogelijk in Amstelveen Westwijk en bij het winkelcentrum. Uitgaande van het handhaven van het huidige busstation in Amstelveen Centrum is het zeer aan te bevelen om lijn 5 door te trekken naar dat busstation waardoor er daadwerkelijk een Amstelveense openbaar vervoer knoop wordt gerealiseerd.
- Ik kan mij toch niet voorstellen dat het busstation naar de Beneluxbaan wordt verplaatst terwijl er alweer voorstellen zijn om buslijn 300 naar zijn eerdere route te verplaatsen.
- Indien onverhoopt toch niet gekozen zou worden een keerlusoplossing dan adviseer ik u kennis te nemen van oplossingen die bijvoorbeeld voor het tramplus plan in Rotterdam zijn gemaakt 'keerdriehoeken' en daartoe als second best oplossing te besluiten!
- Eénrichtingswagens kunnen ook gemaakt worden met aan beide zijden deuren (ter bediening van de paar eilandperrons) maar dat heeft niet mijn voorkeur omdat daarmee de capaciteit beperkt wordt. Minder deuren geeft bovendien ook minder storingen.

3) Keuze voor kantperrons in plaats van eilandperrons

Het handhaven van eilandperrons is geen duurzame oplossing. Ik bepleit het slopen ervan in samenhang met de aanschaf van éénrichtingswagens. Graag ontvang ik een berekening van de meerkosten van het totaal aantal aan te schaffen tweerichtingstrams i.p.v. éénrichtingstrams en de kosten die gemaakt moeten worden

voor het slopen eilandperrons en aanleggen van lantperrons. Daarbij zijn niet alleen de investeringskosten van belang maar ook de kapitaallasten daarvan op jaarbasis. (Afschrijving materieel 20–25 jaar dwz 4 of 5% op jaarbasis en infra 50–75 jaar dwz ca. 2 % per jaar) Deze aspecten dienen in samenhang bekeken te worden.

4) Dekking totale projectkosten

Ik verneem dat er € 300 milj. beschikbaar is voor de ombouw van de Amstelveenlijn. Echter het huidige baanvak is ook aan onderhoud toe. Graag verneem ik wat de totale projectkosten inclusief het onderhoudsbudget zijn en hoe deze kosten naar de diverse projectonderdelen zijn toegedeeld. Gelet op de geuite weerstand tegen de tunnels in Amstelveen, die zouden kunnen vervallen, ontstaat de mogelijkheid deze vrijval van budgetdelen aan te wenden voor het maken van een autotunnelkruising Boeelaan/Buitenvelderselaan en het slopen van de eilandperrons alsmede het dekken van een deel van de kosten van het activeren van de oude Haarlemmermeerlijn t.b.v. een snelle tramverbinding Uithoorn/Zuidassen verder.

5) Tot slot ontvang ik uw reactie op alle suggesties die in het kader van de inspraak zijn geuit alvorens u tot besluitvorming overgaat. Ik beveel u aan om veel meer in scenario denken met de burger te communiceren en niet vanuit vooringenomen stellingen.

Waar een politieke en bestuurlijke wil is wordt gekozen voor:

- de aanschaf van éénrichting materieel
- de aanleg van tramkeerluseindpunten
- de aanleg van kantperrons en
- het activeren van de Haarlemmermeerrailverbinding

Antwoord

De gegevens van de Quick Scan Uithoorn worden op dit moment niet openbaar gemaakt omdat het onderzoek nog niet is afgerond. De kwantitatieve onderbouwing voor het twee richtingen materieel zal toegevoegd worden aan de stukken voor de regioaad bij het besluit voorkeursvariant. Hier is ook de onderbouwing voor de kant t.o.v. eilandperrons meegewogen. Het opnieuw in gebruik nemen van de Haarlemmermeerrailverbinding is geen onderdeel van de scope van dit project. Voor de dekking van het project zijn ook de lifecycle costs berekend daaruit blijken de benodigde kosten voor het beheer en onderhoud. De reacties op de inspraakreacties zullen zoals aangegeven op de gebruikelijke manier worden gecommuniceerd en deze reacties worden meegewogen bij het besluit voor de uiteindelijke voorkeursvariant.

Inspreker 229 Reactie 398

In onderstaande reactie geven wij ons commentaar en bezwaar op het inspraakdocument Ombouw Amstelveenlijn en geven aan hoe het voor de reiziger beter kan en moet.

Het voorgelegde inspraak alternatief behelst het volgende:

- De realisatie van een stadstram vanaf Amstelveen Westwijk eindigend bij het Leidseplein uitgevoerd als lagevloertram.
- Een stadstram vanaf Amstelveen Centrum naar station Zuid en via Buitenveldert, RAI en de Rivierenbuurt, Berlagebrug naar het Amstelstation beide tramlijnen halteren aan de zuidzijde van station Zuid op het dak van de ondergronds te brengen A10 zuid.
- De huidige compacte knoop en directe overstap van lijn 51 op lijn 50 (de ringlijn) verdwijnt.
- De cross platform overstap op het metronet voor reizigers met lijn 51 wordt ingewisseld voor een overstapverbinding op deze lijn en in 2017 op de Noord/Zuidlijn.
- De rechtstreekse en snelle aansluiting van reizigers met lijn 51 op de stations Zuid, RAI, Amstel en de stations van de metro Oostlijn wordt afgekap.
- Sloop van alle hoge sneltramhaltes tussen station Zuid en Amstelveen Westwijk en sloop van de rails i.v.m. ombouw naar stadstram op traject Amstelveen Centrum- Westwijk.
- Vermindering aantal haltes in Amstelveen en Amsterdam en aanleg drie ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen geschat op 35 miljoen per stuk. Totale kosten 300 miljoen euro.

Ons bezwaar samengevat:

Wij willen dat de Noord/Zuidlijn, ringlijn en lijn 51 aanlanden op de huidige metroperrons in station Zuid en

dat alles in het werk wordt gesteld om dit mogelijk te maken. Het afhakken van lijn 51 van het metronet betekent het compleet afsnijden van de rechtstreekse aansluiting en overstap van Amsterdam Buitenveldert en Amstelveen (de complete zuidlob van Amsterdam met circa 120.000 inwoners en tienduizenden arbeidsplaatsen) van het metronet: een besluit waar wij ons vervoerkundig ten stelligste tegen verzetten.

Ons bezwaar toegelicht:

- 1) Het huidige concept van lijn 5 en lijn 51 is een compromis uit de jaren 80: Amsterdam wilde een stadstram naar Amstelveen; Amstelveen wilde een volwaardige metro. Uitkomst na jarenlang overleg en arbitrage door de provincie Noord Holland, was het zogenaamde dubbelconcept: sneltram 51 die aansluiting gaf op de metro oostlijn en lijn 5 als hart-op-hart verbinding tussen het centrum van Amstelveen en van Amsterdam. Cruciaal is station Zuid waardoor een compacte overstapknoop werd geboden op het metro- en het spoorwegnet.
- 2) De keuze voor deze variant werd ingegeven door primair vervoerkundige argumenten gecombineerd met het feit dat een volledig onafhankelijke metrosysteem in Buitenveldert en Amstelveen stedenbouwkundig en financieel onhaalbaar was. Met lijn 5 werd het hart van Amstelveen direct aangesloten op station Zuid, de Beethovenstraat, het Concertgebouw, de musea, het Leidseplein/Leidsestraat, het Koningsplein en de Dam. Met lijn 51 werd een directe aansluiting geboden op station Zuid, station RAI en op de metro Oostlijn met o.a. het Amstelstation (rijtijd 8 minuten tussen stations Zuid en Amstel) en de werkgebieden langs de Wibautstraat/Weesperstraat en het CS.
- 3) Daarbij was ook toen duidelijk dat een compromis tussen een technisch optimaal systeem en een vervoerkundig optimaal systeem nodig was. Daarom werden oplossingen gezocht voor de inpassing in de metro oostlijn, de samenloop van lijn 5 en 51 qua railtechniek, beveiliging, de inpassing van lijn 5 en 51 in station Zuid etc.); alles in het belang van de reiziger waarbij vanuit de techniek naar oplossingen werd gezocht om dit mogelijk te maken.
- 4) De introductie van het lijn 5/51 concept in 1990 heeft bijgedragen aan een enorme vervoergroei op deze lijnen in Amstelveen en Buitenveldert. Lijn 5 werd na de verlenging en inpassing in station Zuid één van de drukste tramlijnen van Amsterdam.
- 5) Het besluit tot aanleg van de Noord/Zuidlijn metro tot aan station Zuid mag niet tot gevolg hebben dat dit unieke en vervoerkundig bijzonder succesvolle dubbelconcept van de 5/51 met directe aansluiting op de metro oostlijn en de ringlijn om zeep wordt geholpen. Dat is ook niet nodig!

Wij zijn uitdrukkelijk voorstander van het handhaven van lijn 51 met een rechtstreekse aansluiting van Amstelveen en Buitenveldert op de metro Oostlijn en combinatie daarvan met de ringlijn 50 en de Noord/Zuidlijn.

Het gevolg van het buiten het station plaatsen van de 51 zoals aangegeven in het inspraakdocument, is dat de belangrijkste rechtstreekse metroaansluiting van Amstelveen en Buitenveldert op de Oostlijn met cross platform overstap op station Zuid op de ringlijn wordt verbroken. Louter door die ingreep verspelen OV-reizigers veel minuten aan extra loop- en wachttijden en ontstaat in de stationshal een extra overstapstroom tussen de aan de Zuidzijde geprojecteerde tramhaltes en de metroperrons aan de noordzijde, dwars door de reizigersstroom van en naar de treinperrons. Dit is onnodig indien gekozen wordt voor onze oplossing waarin de reizigers rechtstreeks met lijn 51 blijven aanlanden op de bestaande metroperrons.

- 6) Het voorstel van de Stadsregio leidt tot grote reistijdverliezen door de extra overstap op station Zuid. Met het opheffen van haltes en de aanleg van 3 ongelijkvloerse kruisingen wordt 2 minuten rijtijdwinst op het traject Westwijk-station Zuid geboekt. Dit wordt bereikt met een groot deel van 300 miljoen euro aan investeringen. Deze rijtijdwinst wordt vervolgens volledig teniet gedaan door het buiten station Zuid plaatsen van de tramhaltes met extra overstaptijden als gevolg.
- 7) Ons voorstel impliceert dat de omklap van de metroperrons op station Zuid van de oost- naar de westzijde van de middentunnel komt te vervallen en de huidige perrons in aangepaste vorm blijven bestaan. Dit voorkomt onnodige kapitaalvernietiging van het tunneltje naar de Buitenvelderselaan en laat ruimte open om in de verdere toekomst met t machtige oplossingen alsnog te introduceren. Tevens blijft de ongelijkvloerse tunnelkruising bij de Spakierweg in gebruik die in het voorstel van de Stadsregio functioneel achterblijft. Een dure investering in een hoogwaardige railverbinding wordt daarmee nutteloos tenzij in de verdere toekomst de metroringlijn deels via deze route naar het CS wordt geleid door splitsing in een lijn 50a en 50b.

- 8) Wij zijn voorstander van het bieden van een grotere aan- en afvoercapaciteit van de bestaande metro-perrons door een deel van de 300 miljoen te besteden aan maatregelen zoals het openwerken van de ruimte onder de perrons voor extra stijgpunt/poortjescapaciteit rekening houdend met de noord-zuid loopstroom door het station. Dit komt ten goede aan alle metro/sneltramgebruikers en draagt bij aan de uitstraling van het station.
- 9) Wij zijn ons bewust van het feit dat onze benadering een ommekeer in het denken vergt en een inhoudelijke afstemming tussen de projecten Zuidas en Amstelveenlijn/Noord/Zuidlijn op vervoerkundig gebied noodzakelijk maakt. Dit in plaats van de schijnbaar verkokerde benadering die de huidige plannen ademen en die tijdens de inspraakavonden bij vragen over de Zuidas pijnlijk duidelijk werd. De verkokering wordt onderstreept in hst 8.2 van het inspraakdocument waarin staat aangegeven op welke stukken de inspraaknota is gebaseerd. Dat zijn de stukken 1 tm 5 over de Amstelveenlijn en dan volgt de opmerkelijk zin: Daarnaast is er samenhang met het project ZuidasDok. Meer informatie over deze plannen is te vinden op www.zuidasdok.nl. Erger kun je het niet maken.
- 10) Gezien onze fundamentele afwijzing van de in het Inspraakdocument neergelegde visie zien wij af van een gedetailleerde reactie op de nota. Dit ondanks het feit dat er veel op deze 'schetsontwerpen' aan te merken valt. Mochten deze plannen toch doorgezet worden dan willen wij nu alvast op hoofdlijnen bezwaar maken tegen de volgende zaken:

Nieuw trammaterieel

In het inspraakdocument staat aangegeven dat langer materieel noodzakelijk zou zijn voor lijn 5. Het is ons niet duidelijk waarom de trams langer moeten worden. Met een lengte van 30 meter voldoen de bestaande trams qua inpassing en wendbaarheid in stedelijk gebied prima en wordt ook rekening gehouden met de belemmering in o.a. de Leidsestraat (beperkte ruimte op te halteren op de bruggen en verticale boogstralen). Het introduceren van een extra deelpark met grotere lengtes leidt tot relatief grote technische reserves en problemen bij verstoringen en omleidingen.

Nieuwe route Zuid-Amstel

Het presenteren van de tramroute Zuid, de Boelelaan, RAI, Schelde plein, Rooseveltlaan, Churchillaan, Vrijheidslaan, Berlagebrug, Amstelstation als hoogwaardige raillijn (qua rijtijd minimaal 15 minuten zonder brugopening Serlagebrug en verkeerschaos bij RAI exposities) t.o.v de huidige lijn 51 tussen Zuid en Amstelstation (rijtijd 8 minuten) kunnen wij niet aanmerken als een hoogwaardige alternatief.

Opheffen haltes

Wij zijn van mening dat het opheffen van veel haltes niet bijdraagt aan de voorgestane kwaliteitsverbetering. Uit de gegevens blijkt dat hierdoor alleen al op de route Westwijk – station Zuid circa 8500 reizigers een langere looptijd krijgen, wat niet opweegt tegen de rijtijdwinst van slechts 2 minuten voor enkele duizenden reizigers, vnl. afkomstig uit Westwijk. Wij vinden dat er nader onderzoek moet plaatsvinden naar deze 'uitruil-effecten' voordat besloten kan worden tot het opheffen van haltes in Amsterdam of Amstelveen. Daarbij moet met name in Amsterdam ook gekeken worden naar de overstapfunctie van haltes.

Tenslotte:

Wij vertrouwen er op dat bij de verdere ontwikkeling van de plannen voor een ombouw van de Amstelveenlijn alle mogelijke moeite zal worden gedaan om tegemoet te komen aan ons voorstel waarin grootscheepse ombouw van haltes in Amstelveen en Buitenveldert niet noodzakelijk is. Deze variant laat lijn 5/51 ongemoeid en heeft bovendien als voordeel dat de aansluiting van Amstelveen op de metro Noord/Zuidlijn voor de verdere/verre toekomst niet onmogelijk wordt gemaakt. Uitsluitend een afgewogen en hoogwaardige invulling van het OV rechtvaardigt hoge investeringen van 300 miljoen Euro. Daarvan is in het door u gepresenteerde voorstel helaas geen sprake.

Antwoord

De nieuwe indeling van Station Zuid en omgeving zorgt ervoor dat lijn 51 hier niet meer kan aanlanden. De Amstelveenboog wordt geschrapt in deze plannen en de ruimte in het metrostation is niet toereikend om naast de Noord/Zuidlijn en de Ringlijn ook nog een andere metro- of sneltramlijn hier te laten halteren. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoog-

waardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. In hoeverre deze metroverbinding ook door zal rijden naar CS is nog niet duidelijk. Er wordt dus geen nieuwe tramlijn aangelegd tussen Station Zuid en Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Onder andere vanwege de aangescherpte veiligheidseisen in de metrotunnel (Oostbuis) is het niet mogelijk de huidige verbinding te handhaven.

In het voorstel wordt rekening gehouden met een berekende groei tot 2020 daarbovenop kan het systeem een groei aan van 30%.

Zie Deel II.2 van het Eindverslag. Bij het ontwerp van de Zuidas is rekening gehouden met de belangrijkste overstaprelaties. De overstapafstand tussen de tramhaltes op de Schönberglaan en de perrons van metro en trein is maximaal 150 meter. Hierdoor is er nauwelijks sprake van reistijdverliezen voor overstappers.

De huidige lijn 51 kan niet behouden blijven. In de aangepaste voorkeursvariant komt de hoogwaardige tram tussen Station Zuid en Station Amstel niet meer voor. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Bij de inrichting van Station Zuid en de overige haltes wordt rekening gehouden met de benodigde capaciteit, uitgaande van het aantal gebruikers in 2030, op de perrons.

Er is intensieve afstemming met de Zuidas. De verwijzing zoals deze in het inspraak document staat heeft te maken met de reeds afgeronde inspraak van de Zuidas zodat duidelijk is dat inspraak op dit project niet meer kan worden meegenomen in de inspraak van de Zuidas.

Inspreker 230 Reactie 399

Dat het tracé van de lijnen 5 en 51 door Buitenveldert en Amstelveen hard aan een upgrade toe is staat als een paal boven water.

Op de diverse voorlichtingsavonden konden omwonenden en gebruikers van de Amstelveenlijn zich voor laten lichten over de voorliggende plannen.

Ik reageer namens Viziris, de landelijke koepel van belangenorganisaties van mensen met een visuele beperking. Als blinden en slechtzienden zelfstandig mobiel willen zijn dan behoort het OV bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar te zijn.

Deze BTB-eisen zijn landelijk geregeld en kan men terug vinden in het Handboek Toegankelijkheid. Bovendien is vanaf 9 mei j.l. de paragraaf Vervoer en Verkeer van de Wet Gelijke Behandeling Chronisch Ziekten en Gehandicapten (WGBczg) effectief geworden.

Met deze eisen in het achterhoofd voldoet alleen de belangrijke overstaplocatie op het ZuidasDok. Trein, trams, bussen en métro liggen relatief dicht bij elkaar. Een compacte overstap van de ene naar de andere vervoersmodaliteit kan gerealiseerd worden.

Blinden en slechtzienden stappen echter niet graag over. Alles kan op zo'n route fout gaan. Bovendien wordt de tijdswinst door een snellere rijtijd van de gedachte nieuwe tramverbindingen teniet gedaan vanwege de tijd die men nodig heeft om van het ene naar het andere voertuig te lopen.

Het feit dat gedacht wordt aan het schrappen van enkele haltes in Amstelveen betekent dat de loopafstanden danig worden vergroot. De rijtijd mag dan verkort worden, maar dat houdt tevens in dat de reistijd wordt verlengd. Bovendien scheppen vergrote loopafstanden nog andere problemen. Is de openbare ruimte rondom de stations naar de woonwijken dusdanig op orde dat men die langere afstanden kan 'nemen'? En dat geldt niet alleen voor mensen met een visuele maar tevens voor hen met een fysieke beperking.

Het feit dat gedacht wordt aan het schrappen van enkele haltes in Amstelveen betekent dat de loopafstanden danig worden vergroot. De rijtijd mag dan verkort worden, maar dat houdt tevens in dat de reistijd wordt verlengd. Bovendien scheppen vergrote loopafstanden nog andere problemen. Is de openbare ruimte rondom de stations naar de woonwijken dusdanig op orde dat men die langere afstanden kan 'nemen'? En dat geldt niet alleen voor mensen met een visuele maar tevens voor hen met een fysieke beperking.

Het zal u duidelijk zijn dat visueel gehandicapten niet zitten te springen om deze verbinding. Voor hen is het geen opwaardering. De kans is zeer groot dat een deel haar toevlucht zal nemen naar het Aanvullend Openbaar Vervoer. En dat weerspreekt de wens van de betrokken gemeenten om mensen met een functiebeperking deel te laten nemen aan alle aspecten van het dagelijkse leven. Wij spreken dan ook de wens uit dat de huidige lijnen 5 en 51 blijven bestaan.

Wel verwachten wij rijtijdwinst door het creëren van ongelijkvloerse kruisingen in zowel Amstelveen als Buitenveldert. Het aantal ongelukken zal dan ook drastisch afnemen. Duurzaam veilig is hierbij het uitgangspunt.

Antwoord

Voor een toelichting op het opheffen van haltes wordt verwezen naar Deel II.3 van het Eindverslag.

De overblijvende haltes zullen worden aangepast zodat ze goed toegankelijk zijn voor reizigers met een visuele beperking. Zie hiervoor ook de algemene beantwoording. In de volgende fase zal het ontwerp van de haltes worden uitgewerkt waarbij deze eisen geconcretiseerd zullen worden. In dat verband zal ook worden gekeken naar het verbeteren van de routes naar de haltes die als alternatief dienen voor de opgeheven haltes.

Voor een toelichting waarom lijn 51 niet in zijn huidige vorm kan blijven bestaan, wordt verwezen naar de algemene beantwoording in Deel II.2 van het Eindverslag. Omdat hier een alternatief voor moet worden gevonden, is de nauw verwante lijn 5 bij het onderzoek betrokken. Dit heeft tot het voorstel geleid waarop kon worden ingesproken.

Verbetering van de verkeersveiligheid is een belangrijke doelstelling. De ongelijkvloerse kruisingen dragen hier inderdaad positief aan bij.

Inspreker 231 Reactie 400

Op 7 juni jl. gaf u de plannen voor vernieuwing van de Amstelveenlijn vrij voor inspraak.

Kamer van Koophandel Amsterdam, VNO-NCW Metropoolregio Amsterdam, MKB Amsterdam en Ondernemersvereniging Amstelveen pleiten voor een hoogwaardige, robuuste en toekomst vaste verbinding welke uitstekend aansluiting heeft op het openbaarvervoernetwerk in de Metropoolregio Amsterdam. Deze keuze herkennen wij in uw plannen en wij rekenen op uitvoering hiervan.

Verder willen wij u enkele inhoudelijke opmerkingen meegeven en verzoeken om deze in te passen in uw document.

Complexiteit van het besluitvormingsproces

Uw project is onderhevig aan een divers en complex speelveld met uiteenlopende belangengroepen en visies. Desondanks moet het fundamentele uitgangspunt altijd zijn dat de Amstelveenlijn bijdraagt aan het optimaal functioneren van het Amstelveense én regionale bedrijfsleven. Speerpunt is optimale bereikbaarheid van werklocaties en winkelcentra voor vooral forensen, de bulkgebruikers van het OV. Op dit moment lijkt de opbouw van de haltes in Amstelveen zich te veel te richten op de bewoners en minder op de forens.

Haltes; bereikbaarheid en benutting kansrijke werklocaties

In uw document maakt u keuzes om een aantal haltes te laten vervallen. Bij de halte Spinnerij is een nabijgelegen P&R-gelegenheid volgens u voldoende. Bovendien is er een busknooppunt in de buurt. Wij hechten veel waarde aan het besef dat het bedrijfsleven op nabije werklocaties erg gebaat is bij behoud van identiek goede ontsluiting en bereikbaarheid. Daarom zouden wij een goede onderbouwing voor het laten vervallen van zowel haltes Spinnerij en Gondel op prijs stellen.

Variant tracé Vivaldi/Gelderlandplein

U stelt voor om een verdere verkenning naar ontsluiting van het Gelderlandplein en de route Station Zuid naar Amstel (met o.a. nieuwe halte bij Vivaldi) te willen uitvoeren. Hier willen wij onze zorgen uiten op de haalbaarheid en efficiëntie (snelheid) van tramontsluiting via het Gelderlandplein. Aansluiting en door-trekking van tramlijn 4 zou wat ons betreft wel een verkenning waard zijn.

Beethovenstraat

De Beethovenstraat kenmerkt zich als een winkelstraat met bezoekers die veel met de auto komen. De bereikbaarheid van de Beethovenstraat als aantrekkelijke winkelstraat met belangrijke ontsluitingsfunctie zal substantieel verminderen bij het instellen van eenrichtingsverkeer. Dat raden wij u ten zeerste af.

Doortrekken van de lijn richting Uithoorn

Gezien de huidige financieel-economische situatie en het tijdspad (planning en fasering) van deze analyse stellen wij voor om met deze mogelijk gewenste uitbreiding rekening te blijven houden op de middellange termijn.

U maakt daarmee de aanhaking van bedrijfsterreinen aan de N201 op het openbaar vervoer mogelijk.

Antwoord

Investeren in openbaar vervoer heeft als een van de achterliggende doelen het bijdragen aan de economische ontwikkeling. De forens is dus ook een van de belangrijkste doelgroepen. Mede daarom is er gekozen voor het verhogen van de snelheid en betrouwbaarheid van de Amstelveenlijn.

Voor een toelichting op het opheffen van de haltes Spinnerij en Gondel wordt verwezen naar de algemene beantwoording.

In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 in de huidige vorm als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven. De hoogwaardige tram gaat rijden tussen Westwijk en Station Zuid. Daar kan overgestapt worden op een nieuwe directe metroverbinding richting Station Amstel. Er wordt dus geen nieuwe hoogwaardige tramlijn aangelegd tussen Station Zuid en Station Amstel. Zie ook Deel II.4 van het Eindverslag.

Eenrichtingsverkeer in de Beethovenstraat is de meest rigoureuze maatregel om de betrouwbaarheid en doorstroming van de tram te verbeteren. Gezien de impact op de omgeving vervalt deze maatregel en zullen de andere voorgestelde maatregelen voor de Beethovenstraat verder onderzocht worden alvorens te besluiten welke uitgevoerd worden.

Het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn is een van de onderzoeken die nog lopen. Als hier niet voor wordt gekozen, dan blijft het mogelijk dit in de toekomst alsnog te doen. Los daarvan zou er bij de aanleg van het bedrijventerrein Amstelveen-Zuid voor gekozen kunnen worden om een nieuwe halte voor dat bedrijventerrein te realiseren.

Inspreker 232 Reactie 401

Op dinsdag 3 juli zijn twee collega's van het Van Gogh Museum aanwezig geweest bij de inspraakavond over toekomstplannen van de Amstelveenlijn. Met dit schrijven doen wij graag inspraak op de plannen die er nu liggen.

Inspreekpunten

1 Groeiende concentratie internationaal toerisme via Zuidas:

- In officieuze plannen van de Gemeente Amsterdam staat de wens om het internationaal inkomend toerisme te concentreren op Station Zuid in plaats van Amsterdam Centraal Station. Dat wil zeggen treinverkeer vanaf Schiphol, maar ook een nieuw eindstation voor internationaal treinverkeer, wat samen voor een verschuiving moet zorgen. U gaf tijdens de inspraakavond aan dat hier contact over is met de GVB, de diverse gemeentes en stadsdelen en dat de verwachte intensiteit van het huidige verkeer met een factor 3 toeneemt wanneer deze plannen uitgevoerd worden;
- Momenteel gaan veel instellingen (Gemeente, Citymarketing, culturele instellingen etc.) uit van een fors toenemend aantal toeristen in de aankomende jaren. Exacte aantallen zijn hierbij niet te noemen, gezien verschillende belangen en daarmee verschillende meetmethoden;
- In het voorstel wordt gesproken over een bereidheid van personen om maximaal 600 meter naar een halte te bewegen. Dit is op basis van een onderzoek dat niet verder gepubliceerd wordt door het projectteam Amstelveenlijn. Wij vragen ons af in hoeverre hier, naast inwoners, rekening is gehouden toeristische verblijfslocaties als hotels en de bereidheid van een internationale (verblijfs)bezoeker zelf, maar ook maatschappelijke ontwikkelingen als een vergrijzende maatschappij;
- Een goede voorziening in doorstroming vanaf grootstedelijke logistieke hubs en bereikbaarheid is belangrijk voor alle instellingen op en rond het Museumplein, het culturele hart van Amsterdam.
- In de vervolplannen zien wij graag meer helderheid in de capaciteit en handling terug, die een optimale bereikbaarheid voor onder andere het toeristische publiek garanderen;

2 (Integrale) Opheffing halte Van Baerlestraat

In de huidige plannen staat beschreven dat de halte van Baerlestraat integraal opgeheven wordt. Dit betekent dat passagiers van zowel lijn 2 als de huidige lijn 5 niet meer voor het Van Gogh Museum en halverwege de PC Hoofdstraat kunnen uitstappen.

- De verschillende instellingen aan en rondom het Museumplein zijn een bestemming, een reden waarvoor mensen naar Amsterdam komen en veel bestedingen doen. Het verwijderen van deze halte brengt een tegenstrijdigheid aan in de functie van openbaar vervoer (naar de gewenste bestemming komen);
- Van musea en hotels wordt nadrukkelijk verwacht dat zij voor alle soorten handicaps, minder validen en beperkingen toegankelijk zijn. Het opheffen van de halte van Baerlestraat, nota bene één van de rustigere en meest veilige haltes rondom het Museumplein, zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van het Van Gogh Museum en onderdelen Fashion & Museum District er sterk op achteruit gaat ten opzichte van de huidige situatie;
- In de huidige situatie worden er al regelmatig te hoge snelheden behaald, en levert dit met onwetende toeristen levensgevaarlijke situaties op. Te meer het een 'Hogesnelheidsstram' betreft en dus onder tijdsdruk zal rijden, is het gevaar voor het bereiken van nog hogere snelheden aanwezig.
- Het gebruik van openbaar vervoer in Amsterdam ligt laag in vergelijking met andere Europese topsteden als Barcelona, Parijs en Londen. Een dergelijk besluit zou de toegang tot bestemmingen in de stad door middel van openbaar vervoer onaantrekkelijker maken; de instellingen maken zich zorgen over de veiligheid van potentiële bezoekers wanneer alleen de halte bij het Concertgebouw en het Rijksmuseum operationeel blijven.
- Eerstgenoemde halte ligt direct na een druk verkeerspunt en heeft smalle stoepen, terwijl de tweede halte in een bocht ligt waar bushaltes, fietsverkeer en autoverkeer elkaar kruisen.

3 Aansluiting op de Noord/Zuidlijn

- In de huidige plannen staat dat één tak van de Amstelveenlijn rondom het Leidseplein zal eindigen. Vanaf dat punt zal de Noord/Zuidlijn het grootste deel van het vervoer op zich nemen en ziet de projectontwikkelaar geen klantbehoefte om deze lijn door te trekken naar het Centraal Station. Ondanks dat deze verbinding niet direct voorgesteld wordt willen wij op voorhand met klem benadrukken dat de afstand tussen Leidseplein en het Weteringscircuit is veel ruimer dan 600 meter. Zowel bij punt 1 als dit punt zien wij graag dat de reistijd en veiligheid verbeteren, niet alleen de rijtijd van het voertuig;
- Een rechtstreekste aansluiting tussen het Centraal Station en Museumplein is van groot belang om goed bereikbaar te blijven voor inkomend nationaal toerisme aan Amsterdam.

Concluderend

In het huidige voorstel staat weinig beschreven wat de daadwerkelijke voordelen zijn voor de eindgebruiker van de Amstelveenlijn. Meerdere malen wordt de snelheid en veiligheid als argument aangebracht, maar vrijwel nooit in relatie tot de extra's die de klant moet ondernemen om gebruik te. Ons voornaamste bezwaar is de toegevoegde waarde die het de nieuwe lijn op dit moment biedt ten aanzien van de doelstellingen die nagestreefd worden: een verbeterde veiligheid en reistijd voor de reiziger ten opzichte van de huidige situatie. Die stellen we ter discussie, mede door het verwijderen van de halte Van Baerlestraat, maar ook de andere genoemde punten als de situatie Concertgebouw, ontwikkelingen rond de Zuidas en de aansluiting met het Centraal Station. Momenteel lezen wij vooral een verbetering op de rijtijd van de Amstelveenlijn, waar de andere punten vaag of achterwege blijven. Wij tekenen hierbij bezwaar aan tegen opheffen van de halte Van Baerlestraat en pleiten voor maximale toegankelijkheid van het Museumplein, ook vanuit de Zuidas en het Centraal Station. De inrichting van het haltegebieden zijn daarbij net zo belangrijk als de ligging van de haltes.

Antwoord

Het klopt dat de functie van station Zuid in de komende jaren alleen maar belangrijker wordt en dat de reizigerstromen van en naar dit station zullen toenemen. Vandaar dat in het voorstel is gekeken hoe station Zuid zowel vanuit Amstelveen en Buitenveldert als ook vanuit de omgeving Leidseplein en Amstelstation zo goed mogelijk bediend kan worden. In de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 gehandhaafd blijven, en ook halte Van Baerlestraat blijft bestaan. Lijn 5 komt langs het Museumplein en kan voorzien in de behoefte van

veel toeristen om de hier aanwezige instellingen en voorzieningen te bezoeken. Volgens de aangepaste voorkeursvariant zal lijn 5 als directe verbinding naar CS gehandhaafd blijven er is er ook geen eindhalte op het Leidseplein nodig. Zie ook Deel II.3 van het Eindverslag.

Inspreker 233 Reactie 402

Hierbij wil ik mijn bezwaar kenbaar maken over het opheffen van haltes van de huidige tram 51, en in de toekomst 'Amstelveenlijn'. Ik ben met name tegen het opheffen van de halte A.J. Ernststraat. Ik woon al 40 jaar in Buitenveldert en zie het openbaar vervoer steeds verder weg gaan. Met het oog op de toekomst, en gezien mijn leeftijd (ben geboren in 1936), wil ik graag gebruik blijven maken van het openbaar vervoer. Op goede dagen kan ik vanaf mijn adres de halte A.J. Ernststraat/Buitenveldertselaan bereiken, en soms neem ik een halte de 199 (deze bus is ook al ingekrompen). Tram 51 of 5 is dan voor mij prima om op mijn bestemmingen te komen. Ik verzoek u deze halte niet op te heffen.

Antwoord

Zie voor de onderbouwing van de te vervallen haltes Deel II.4 van het Eindverslag. Daarnaast wordt door de Stadsregio onderzocht of er een tramlijn kan worden aangelegd naar het Gelderlandplein, dit is geen onderdeel van het project Ombouw Amstelveenlijn.

Inspreker 234 Reactie 403

Petitie uitgedeeld in Amstelveen en ondertekend.

Antwoord

Zie antwoorden bij inspreker 84

Inspreker 235 Reactie 404

Petitie uitgedeeld in Amstelveen en ondertekend.

Antwoord



Zie antwoorden bij inspreker 84

Deel V. Bijlagen

156

V.1. Aankondiging Parool

Advertentie Parool d.d. zaterdag 9 juni 2012, pag 23:



Start inspraak Ombouw Amstelveenlijn

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam heeft op 7 juni de plannen voor de ombouw van de Amstelveenlijn vrijgegeven voor inspraak. Het inspraakdocument is in te zien bij de Stadsregio, Gemeente Amsterdam, Gemeente Amstelveen en de betrokken stadsdelen. Ook is het document te downloaden op www.amstelveenlijn.nl.

De inspraakperiode duurt van 9 juni tot en met 21 juli. Inspreken kan via een invulformulier op de website of per e-mail. Indien u niet beschikt over internet, kunt u uw zienswijze ook per post naar de Stadsregio sturen. Daarnaast worden vier inspraakavonden georganiseerd. Tijdens deze avonden zijn notulisten aanwezig om uw mondelinge reactie te noteren.

Data en locaties

- **25 juni, Amstelveen:**
De Meent - Orion 3, 1188 AM Amstelveen - Grote Zaal
- **2 juli, Buitenveldert:**
Griffioen - Uilenstede 106, 1183 AM Amstelveen - Foyer
- **3 juli, stadsdeel Zuid (boven de A10) en stadsdeel Centrum:**
Coenen Lydia - Roelof Hartplein 2a, 1071 TT Amsterdam - Benedenzaal
- **5 juli, stadsdeel Zuid (boven de A10) en stadsdeel Oost:**
Stadsdeelkantoor Zuid - President Kennedylaan 923, 1079 MZ Amsterdam - Kantine

Data onder voorbehoud, zie www.amstelveenlijn.nl voor actuele informatie.

Programma

18.30 uur Inloop

19.00 uur Presentatie met aansluitend plenair gelegenheid tot het stellen van vragen

20.15 uur Mogelijkheid om persoonlijk vragen te stellen en in te spreken bij een notulist

21.30 uur Einde bijeenkomst

U kunt zich opgeven voor deze avonden door een e-mail te sturen naar info@amstelveenlijn.nl of te bellen met 020 5273 789. Geef daarbij alstublieft aan welke avond u bij wilt wonen.



V.2. Verslagen inspraakavonden

Aanwezig: Leden projectgroep Amstelveenlijn en ongeveer 55 bewoners/belanghebbenden.
 Verslag: Allround Office Management, Amsterdam

Verslag: inspraakavond Amstelveenlijn De Meent d.d. 25 Juni 2012

Opening

De dagvoorzitter heet iedereen van harte welkom.

In totaal worden 4 inspraakavonden op diverse locaties langs het tracé gehouden.

Na de presentatie is er gelegenheid te reageren en vervolgens kunnen inspraakreacties gegevens worden via de computers in de zaal, bij de twee notulisten of achteraf via de website, via info@amstelveenlijn.nl of per brief:

Stadsregio Amsterdam

T.a.v. Projectteam Amstelveenlijn

Postbus 626

1000 AP Amsterdam

Plenaire vragen-/reactieronde

De heer Wu:

- Dat het veiliger wordt is onjuist. Ik heb uit stukken van de Amstelveenlijn geconstateerd dat er 87 ongelukken hebben plaatsgevonden tussen Station Zuid en Amstelstation. Dus hoe kan dat ooit veiliger worden?
- De kosten worden kunstmatig laag gehouden, want er moet eigenlijk een hulpbrug komen voor het langzame vervoer bij de Berlagebrug.
- Het projectbureau doet zijn uiterste best, maar er wordt onvoldoende aandacht besteedt aan varianten (bijvoorbeeld een onafhankelijke audit door TU Delft).
- Lijn 51 kan wel door de Oostbuis. Het is een welles/nietes-spelletje. Als men aangeeft dat door de bezuinigingen niet door de Oostbuis gereden kan worden dan is het aannemelijk, maar men moet niet schermen met allerlei vaagheden waarbij de reiziger het slachtoffer wordt.

Projectteam:

T.a.v. de veiligheid; de lijn naar het Amstelstation wordt betrouwbaarder. Het probleem is niet alleen de Oostbuis, maar ook de hele knoop op Station Zuid. Het huidige materieel van lijn 51 is hybride materieel. Dat betekent dat op Station Zuid de klaptrede uitklapt en gaat hij over van de bovenstroom naar 3e rail en dat veroorzaakt storingen.

Dhr. Wu:

Het materieel wat later is aangeschaft is veel minder storingsgevoelig. Dat is ook niet betrokken bij de analyse.

Afspraak: de informatie over het materieel wat de heer Wu heeft uitgezocht wordt doorgespeeld aan het projectteam.

De heer Van Dam:

U stelt dat er een paar haltes gaan verdwijnen in het toekomstige traject van lijn 5 m.n. Apollolaan/ Van Baerlestraat. Die tram loopt gelijk met lijn 24 en 3/12. Als die moeten stoppen, wat is dan het voordeel van een versnelde tramlijn?

Projectteam:

Onderdeel van het voorstel is om ook de haltes voor de overige trams te laten vervallen, anders heeft het opheffen geen zin en bovendien ontstaat er een zeer onveilige situatie.

Dhr. Goris (namens Sociale Verzekeringsbank)

- Wij willen dat onze medewerkers en bezoekers met het OV komen. Nu kan men kiezen tussen Binnenhof en A'veen Centrum. Als de halte A'veen Centrum vervalt is er minder keuze. Mensen komend vanuit het

zuiden van Amstelveen kunnen niet rechtstreeks op het Binnenhof komen, maar zij moeten (als ze met de Amstelveenlijn komen) overstappen ten noorden van het Binnenhof.

- In het boekje staat wel een plaatje van de OV-hup in combinatie met de Zuidtangent, maar in de tekst komt dat niet terug. Wat is de status van de OV-hup?

Projectteam:

Er wordt op dit moment door de Gemeente Amstelveen goed gekeken naar een overstap tussen de Zuidtangent en de andere oplossingen. Dat is op dit moment op de Ouderkerkerlaan. Discussie is of je deze moet verplaatsen naar Amstelveen Centrum of Oranjebaan verplaatsen. Kans bestaat dat het niet komt bij Amstelveen Centrum.

Mevrouw Tillie:

- Wordt de hoogwaardige tram breder dan de huidige lijn 5?
- De knoppen om de deur open te doen zowel binnen als buiten zijn voor gehandicapten tegenwoordig moeilijker te bedienen. De bestuurder ziet je gewoon niet staan, dus je moet recht voor de knop staan en dan weer terug rijden met de scootmobiel, want als je schuin aan komt rijden kom je klem te zitten. In Amsterdam zijn de haltes niet aangepast. Met de scootmobiel heb je minstens 2 meter nodig om eruit te kunnen. In de tram kun je niet draaien. Je moet er nu achteruit uitgaan, dus de vraag is 'hoe is de wendbaarheid'.

Projectteam:

- Hij wordt net zo breed als de huidige lijn (2.40 meter breed).
- Vragen t.a.v. de wendbaarheid e.d. moeten nog worden uitgewerkt worden.
Mevrouw wordt gevraagd alles suggesties te noemen zodat deze meegenomen kunnen worden.

Mevrouw Polman (OLGA & SP)

Hoogwaardig, betekent dit ook toegankelijk voor iedereen (dus ook voor mensen met beperkingen of mensen die met een koffer lopen met wielotjes of met een rollator)? In de huidige situatie hebben wij met een testteam een aantal zaken gemeten en naar aanleiding hiervan hebben we suggesties gedaan. Wij bieden aan om mee te denken.

Projectteam: juicht dit initiatief van harte toe. *De schriftelijke suggesties worden meegegeven.*

De heer Wolters:

- Hoe groot is de afstand tussen overstap Station Zuid naar Station Noord/Zuidlijn.
- Er wordt slechts 1 lift geplaatst voor de toegankelijkheid Sportlaan/Beneluxbaan. Dat is te weinig, want als deze buiten dienst is, is er een probleem. Er moeten er dus 2 komen en een roltrap voor andere mensen (ouderen).

Projectteam:

- Afstand overstap Station Zuid/Station Noord/Zuidlijn is 100 – 150 meter. Het is een opgave vanuit de Zuidas. Je bent tram, bus en trein. Probleem is het niet gelijkvloers kunnen overstappen op trein of metro.
- Voorstel wat er nu ligt is nog slechts een schetsontwerp. Er kan nog geen toezegging worden gedaan wat er wel of niet gemaakt kan worden.

De haltetoeankelijk is een belangrijk onderdeel en wordt meegenomen in de verdere uitwerking.

De heer Wolters:

- Voor mensen met een beperking is de afstand onacceptabel.

De heer Houthuijs (seniorenraad):

Waarom wordt halte Gondel verwijderd? En waarom verdwijnt ook halte Marne?

Projectteam:

Halte Gondel ligt dicht bij de andere haltes. Loopafstand bij het verdwijnen van Gondel en Marne blijft acceptabel. De haltes daar omheen worden wel iets verplaatst.

De heer Houthuijs (seniorenraad):

Er is daar een kantoorgebouw en daar werken mensen. Lopen vanaf station Meent naar het werk kost heel veel tijd. Er liggen ook woningen en er komen woningen bij, dat is zeker een aandachtspunt.

Mevrouw Gast:

De tram zal bij de Sportlaan/Beneluxlaan iets omhoog gaan en de weg naar beneden (ongeveer 3 meter), met

als doel een betere doorstroming. Daar waar de halte nu ligt zijn woningen. Komt daar een geluidswal; er komt tenslotte meer geluid en meer fijnstof?

Projectteam:

Bij de Sportlaan rijdt de tram om de 5 minuten (lijkt op huidige situatie). Bij de verdere uitwerking worden zaken als geluidsoverlast en fijnstof gemeten en de resultaten worden meegenomen in het uitvoeringsbesluit.

De heer Vis:

- Er stappen veel studenten uit bij station Zuid om naar de VU te gaan. Er zou daar een roltrap neergelegd moeten worden.
- Het huidige materieel; het is een schande waarmee gereden wordt. DIVV heeft rommel besteld. Pleit voor zorgvuldige keuze en afwegingen bij de bestelling van materieel. Kijk eens in het buitenland. Hier is en blijft het knudde.

Projectteam:

Het programma van Eisen t.a.v. het materieel moet nog worden opgesteld. Na het GO of NO GO besluit, wordt het materieel besteld. Er wordt inderdaad gekeken naar voorbeelden uit het buitenland.

Mevrouw Casade

Als ik moet overstappen op station Zuid moet ik nu naar beneden, stukje lopen en dan weer omhoog. Wordt dat een zelfde soort situatie?

Projectteam:

Metro en trein zijn met lift of roltrap bereikbaar. Bus en tram zijn gelijkvloers aan de ingang station Zuid.

De heer Bomgaars (wijkplatform Waardhuizen/Middenhoven):

- Dank voor het nieuwe plan, waarbij in deze variant de tram de wijk aandoet. Waar niet goed over nagedacht is is het opheffen van station Gondel en Marne (half en midden in de wijk). Tussen die stations zit 150 meter dus dat je er één laat vervallen is logisch. Niet logisch is Gondel. Dat is het enige station in het gebied waar een gebouw staat met een eigen tramstation. Gebouw staat nu half leeg en daarom wordt het niet gebruikt, maar als je de bestemming van het gebouw zou veranderen in een publieke bestemming (bijv. Ziekenhuis Amstelveen), dan heb je zomaar driemaal zoveel instappers per dag en dan heb je een fantastische locatie direct aan het OV.
- In Middenwaard, wat aansluit op Gondel, is men voornemens om een nieuwe woonwijk te gaan bouwen. Die mensen willen ook verbinding hebben. Dus regeren is vooruitzien. Kijk nog eens kritisch naar het plan om Gondel te laten verdwijnen en ga hierover ook in gesprek met de Gemeente Amstelveen.

De heer De Rooij:

- Zijn de reizigersgegevens met de OV-chipkaart (in- overstap- en uitstapgegevens) geanalyseerd.
- Mijn zorg is dat het projectteam zich baseert op een enquête wanneer mensen waarheen rijden.

Deze gaat uit van de mensen die uitgaan in Amsterdam, maar er is een veel grotere doelgroep.

Boodschap is: kijk heel goed naar de vervoersbeweging!

Projectteam:

Deze gegevens proberen we uiteraard mee te nemen in het onderzoek, maar we zijn op dit moment nog niet zover dat we dit soort onderzoeksvragen op detailniveau kunnen meenemen.

De heer Hekstra

- Afstand Zuid/Leidseplein lijkt te lang zonder een halte. Waarom niet bij het Concertgebouw nog een halte?
- Het zou goed zijn als er tussen de eindhalte tram Binnenhof een verbinding gelegd kan worden met het busstation, bijvoorbeeld via de zuidkant.
- Het tracé wordt in de toekomst mogelijk doorgetrokken naar Uithoorn. Is er gedacht aan de verbinding met het busstation?

Projectteam:

- Er zijn haltes tussen Zuid en het Leidscheplein o.a. Pr. Irenestraat, G. vd Veenstraat.
- Doortrekken vanaf de eindhalte naar het busstation doet voor de reizigers niet zoveel omdat je al op eerdere plekken al veel sneller kunt overstappen.

- Reizigers uit Uithoorn en Aalsmeer stappen op meerdere plekken eerder over om sneller naar station Zuid te komen of de stad. De aansluiting met het busstation Uithoorn wordt nog nader onderzocht (staat ook vermeld in het voorwoord van het inspraakdocument). Dat onderzoek loopt.

De heer Nobel (namens de lichamelijk gehandicapten):

- Komen er transparante liften? Nu worden deze ook als toilet gebruikt!
- Eventuele heroverweging Gondel/Marne. Als je bovengronds over de kruising heen een halte zou maken zodat je beide kanten kunt bedienen dan dien je niet alleen de woonwijken, maar ook de sportcomplexen en het rouwcentrum. Dus als er toch een halte moet komen, leg hem er dan tussen (bovengronds) met uitgangen 2-zijdig, want anders kom je de drukken Beneluxbaan als voetganger niet over.
- Als we straks bij de niet ongelijkvloerse kruisingen klaar zijn, hebben we dan voor de kruising een halte of blijven we vasthouden aan het feit dat beide haltes aan een kant van de kruising blijven met alle gevaren van dien.

Projectteam:

- We streven transparantie na om het zo veilig mogelijk te houden.
- In de afweging om beide haltes te verwijderen speelt mee het aantal mensen die in- en uitstappen en het voordeel van de zittende passagier als de tram doorrijdt. Iedereen staat vrij om een inspraakreactie te geven en alternatieven aan te dragen zodat bestuurders een goede afweging kunnen maken. De voorzieningen in de buurt zijn in het onderzoek meegenomen.
- Haltes voor de kruising, dat is een uitwerkingsopgave.

Naar aanleiding van deze opmerking wordt het dodelijk ongeval bij Poortwachter genoemd. De vraag wordt gesteld waarom dit een nog een uitwerkingsopgave is, terwijl de veiligheid een belangrijk aspect is, ook voor deze wijk.

De projectleider geeft aan, dat verkeersveiligheid essentieel is en dat het zo ingericht gaat worden zodat het optimaal verkeersveilig is. Dat wat nu voorligt is een schets, die nog verder moet worden uitgewerkt.

De heer De Jong:

Zorg wordt geuit namens de bewoners van de wijk Bankras, dat wanneer er twee jaar gewerkt wordt aan de Beneluxbaan, de wijk Bankras bijna onbereikbaar wordt. Er dient voor aanvang van de werkzaamheden overleg plaats te vinden met de buurt. Men vreest voor chaos en bouwoverlast. Bij een klein ongeval staan er nu al lange files. Bankras heeft slechts één toegangsweg; de Beneluxbaan.

Projectteam: gaat graag in gesprek met de wijk Bankras/Kostverloren.

T.a.v. de bouwoverlast is het projectteam in gesprek met deskundigen om overlast zo klein mogelijk te maken.

De heer Hafmans:

- Advies: geef niet alleen de gemiddelde reistijd Westwijk/Centraal Station weer, maar ook de kwaliteit voor de reiziger.
- Er zullen een aantal buslijnen vervallen, dat betekent dat de overstap op station Zuid steeds belangrijker wordt. Advies is het combineren van bushaltes en tramhalte. Bussen stoppen over de hele strook, dus het kan betekenen dat de overstap naar tram behoorlijk lang wordt.
- Krijg de fietser een ongelijkvloerse kruising?

Projectteam:

De fietser Noord/Zuid zit niet goed in het plaatje, maar het voorstel is dat de fietser van Noord naar Zuid de zijstraten ongelijkvloers kan kruisen. Het fietsverkeer Oost/West zit nog steeds op maaiveld of iets daaronder (dat kruist het overige verkeer wel). De maximale wachttijden voor fietsers zijn niet bekend, maar men wil voorkomen dat fietsers door rood gaan rijden. Op dit soort vragen komen antwoorden in de planuitvoeringsfase.

De heer Bos:

- Mij valt op dat steeds het woord 'rijtijd' wordt gebruikt. Maar het gaat om de reistijd voor de reiziger. Als de tram sneller rijdt, maar de reiziger moet langer lopen, schiet de reiziger er niets mee op. Is de reistijd in kaart gebracht? (hierop wordt luid geapplaudisseerd door de bewoners).
- De voorbeelden uit het inspraakdocument dekken niet de lading. Er dienen meerdere detailgegevens inzichtelijk gemaakt te worden; de gegevens in het inspraakdocument zijn te algemeen.

Projectteam:

- De reistijden zijn op diverse plekken onderzocht, maar dat kan op meerdere plekken gebeuren. Er zijn uitgebreide gegevens beschikbaar die niet opgenomen zijn in het inspraakdocument.
- Doet de toezegging de gegevens inzichtelijk te maken op detailniveau.

De heer Zoppie:

- Pleit voor een transparante en zo kort mogelijke overstap op station Zuid.
- Hoe wordt de toegankelijkheid op de perrons? Komen er klaphekjes?

Projectteam:

Er zijn nu nog geen toegangspoortjes. Op dit moment hebben de trams de OV in de tram. In de nieuwe situatie blijft de OV-chip in de trams. Er komen geen poortjes op de perrons.

De heer Print (namens Burgerbelangen Amstelveen)

Wordt het een heen en weer tram? Een tram die in een ring rijdt bespaart veel geld en er kunnen extra zitplaatsen worden gecreëerd.

Projectteam:

Het wordt een heen en weer tram. Aanleg van lussen is moeilijk in te passen. Daarnaast hebben we op sommige plaatsen eilandperrons, die op moment dat er geen heen en weer tram rijdt, omgebouwd zouden moeten worden en dat is ook heel kostbaar.

Mevrouw van der Zon:

Als er 1 x per 3 minuten een tram gaat rijden betekent dit 1 x 1,5 minuut overlast (heen en weer). In een periode van 2 jaar zal met bussen gereden worden. Als de haltes Gondel/Marne verdwijnen is de hele wijk gedurende deze periode verstoken van OV. Gaan de bussen rijden volgens bestaande route en haltes of toekomstige haltes.

Projectteam:

- In een latere fase wordt geluidsoverlast onderzocht.
- Op dit moment wordt gekeken hoe de hinder zo min mogelijk wordt; het is niet de bedoeling dat er geen OV komt.

Mevrouw Cobelens:

Julie gaan erg uit van de valide mens en niet van de invalide mens. Waarom wordt er zo weinig rekening gehouden met het feit dat mensen met rollators of scootmobiel niet lang kunnen lopen. Ik heb daar eerder een brief over geschreven, maar ik heb nooit een reactie ontvangen. Het is me ook al vaker gebeurt dat er in de zomer geen OV is.

Projectteam:

De haltetoegankelijkheid (ook tijdens de ombouw) is wel degelijk voor ons een aandachtspunt. De concrete uitwerkingen hebben we alleen nog niet vormgegeven, omdat we nog niet zo ver zijn.

De heer Rietman (kopersvereniging Westwijk II):

Vraagt namens de bewoners Marjoleinlaan: Er is sprake van de komst van een opstelplaats in de richting Uithoorn, ook de frequentie zal gaan toenemen. Woningen liggen dicht langs het tracé. Wordt hier gedacht aan geluidsbeperkende maatregelen?

Projectteam:

In een latere fase wordt hier onderzoek naar gedaan. De resultaten zullen aantonen of het nodig is.

De heer (onbekend):

- Reist vaak naar het Weesperplein en naar Artis. In het nieuwe tramsysteem moet je 2 x overstappen. Voorstel is om metro 50 als ringlijn aan te leggen en dan kan hij om Amsterdam heen blijven rijden en heeft Amstelveen op WTC een overstap naar Amsterdam Oost en Amsterdam West. Lijn 50 hoeft dan niet verder te rijden dan WTC en blijft lijn 5 stadstram naar Leidscheplein en centraal. Deze notitie is uitgewerkt en wordt overhandigd.
- Voorstel halte Gondel/Marne gelijk te maken vanaf Meent op palen tot over de Sportlaan heen. Dan kun je de haltes samenvoegen boven de Beneluxbaan.

Projectteam:

Niet alle voorstellen hebben betrekking op de Amstelveenlijn, maar (delen) worden doorgegeven aan andere partners. Er wordt gezorgd dat de informatie (ook betrekking hebbende op andere dossiers) op de juiste plek terecht komt.

Mevrouw Schiphorst

- Amstelveen is een grote stad, maar heeft geen treinstation, dat maakt dat men lang moet reizen om het land door te komen.

De prachtige reistijden die vermeld staan, gaan er in werkelijkheid vast niet zo uitkomen als we met zijn allen hopen. Ik pleit ervoor dat er best iets extra's geïnvesteerd mag worden om snelheid en bereikbaarheid hoog te houden, juist omdat Amstelveen een grote stad is zonder trein!

Projectteam: kan dit alleen maar bevestigen.

De dagvoorzitter sluit de plenaire reactieronde af om 20.30 uur en verwijst de bewoners voor de inspraakreacties naar de computers en de notulisten.

Verslag: inspraakavond Amstelveenlijn Griffioen d.d. 2 Juli 2012

Aanwezig: Leden projectgroep Amstelveenlijn en ongeveer 30 bewoners/belanghebbenden.
Verslag: Allround Office Management, Amsterdam

Opening

De dagvoorzitter heet iedereen van harte welkom op de tweede inspraakavond van A'veenlijn. In totaal worden 4 inspraakavonden op diverse locaties langs het tracé gehouden.

Na de presentatie is er gelegenheid te reageren en vervolgens kunnen inspraakreacties gegevens worden via de computers in de zaal, bij de twee notulisten of achteraf via de website, via info@amstelveenlijn.nl of per brief:

Stadsregio Amsterdam
T.a.v. Projectteam Amstelveenlijn
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Plenaire vragen-/reactieronde**Mevrouw De Lange:**

De instap op de Roosevelttlaan is niet te meten want lijn 4 rijdt nu niet de oorspronkelijke route.

Projectteam:

Inderdaad is de instap op dit moment niet te meten. Wel is gebruik gemaakt van een verkeersmodel waarmee gekeken wordt naar wat de reiziger doet bij de aanleg van haltes.

Mevrouw De Lange

Hoe kom je bij een gelijkvloerse halte op de halte boven?

Projectteam:

Bereikbaarheid van haltes is zeer belangrijk. Hoe dat vorm krijgt wordt nog nader uitgewerkt. Nu is nog niet bekend hoe de haltes er bij gelijkvloersheid uitzien. Soms zullen ze boven liggen, soms voor of na het kruispunt.

Mevrouw De Lange:

De lijn is pas klaar in 2020. In heel Nederland praat men over vergrijzing. We gaan korter reizen maar ik moet wel een eind langer lopen naar de volgende halte en ik wordt alleen maar ouder. Natuurlijk stroomt het vol bij de Boelenlaan, dat zijn studenten. Het is niet hoogwaardig maar klantvriendelijk als de halte AJ Ernststraat weggehaald wordt.

Projectteam:

Nu al worden bij de concessieverlening, ook in Amstelveen, aan vervoerders GVB en Connexion richtlijnen meegegeven waarmee zij de dichtheid van het net bepalen. De eis is dat binnen 400 meter van een adres een bushalte of tramhalte moet zijn. Het in het boekje genoemde invloedsgebied betekend dat een gebied dermate aantrekkelijk is dat mensen bereid zijn om er 600 of 800 meter voor te lopen of fietsen. De regel bij concessieaanbestedingen blijft op 400 meter.

Mevrouw Hiddinga:

Ik woon bij de halte Rembrandtweg. Ongeveer twee jaar geleden is de weg naar achteren geplaatst. De veiligheid is sindsdien sterk verbeterd. Er zijn geen dodelijke ongevallen meer voorgekomen. Waarom moet er nu weer een ongelijkvloerse kruising komen. Wat is het voordeel van de verhoogde kruising?

Projectteam:

Er zijn uitgebreide analyses gemaakt van de kruising. Het overgrote deel van de ongevallen blijkt te zijn auto met auto. Daarnaast is ook gekeken naar de verkeersstroom. Het aantal auto's dat op de Beneluxbaan moet wachten bij een stoplicht is te lang en onacceptabel voor de doorstroming.

De heer Sluijter-Borms:

Volgens het plan zou lijn 2 vanaf de Willemsparkweg via de Van Baerlestraat naar de Ferdinand Bol rijden. Wat blijft er dan rijden tussen CS en Van Baerlestraat waar de musea zijn en veel hotels? Voor lijn 5 is er geen halte en die lijn gaat maar tot Leidseplein. Mensen, waaronder veel toeristen, moeten overstappen op lijn 1. Want lijn 2 komt daar niet meer. Beter kan het eindpunt van lijn 5 op het Weteringscircuit komen. Dan kan worden overgestapt op de Noord/Zuidlijn.

Projectteam:

De oplossingen zullen na het plenaire deel door de aanwezige specialist worden uitgelegd.

De heer Sluijter-Borms:

Ik ben betrokken geweest bij de ontwikkeling van het voorplein Amstelstation en weet dat is afgesproken dat de verbinding met de Watergraafsmeer gehandhaafd blijft. Is het mogelijk dat de tram wordt doorgetrokken via de Indische buurt naar IJburg?

Projectteam:

Een tram langer maken brengt het risico met zich mee dat de dienst onbetrouwbaarder omdat op meerdere plaatsen storingen kunnen plaatsvinden.

De heer Sluijter-Borms:

U geeft aan dat ook het Gelderlandplein aangeboden zou kunnen worden. Dat heeft een positieve uitwerking. Maar onduidelijk is hoe dat gedaan gaat worden.

Projectteam:

Het is niet de bedoeling met de A'veenlijn langs het Gelderlandplein te rijden. Wel wordt een aparte studie gedaan naar Gelderplein. Gekeken is naar tram 4. Maar veel gebruikers van lijn 4 willen naar station Zuid en dat is niet richting Gelderlandplein.

De heer Vermaas:

Gezegd is dat doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen te duur wordt. Maar er staat niet bij hoeveel het kost. Wel worden de kosten van de A'veenlijn genoemd. Vanuit een maatschappelijke kosten-batenanalyse zou doortrekken common sense zijn en essentieel voor de toekomstige ontwikkelingen in de Zuidas.

Projectteam:

In het verleden is gekeken naar de metro. De kosten liggen tussen 700 (viaduct) en 800 miljoen (tunnel). Vanuit de regio zou 250 miljoen betaald worden, de rest moest van het Rijk komen. Daarbij komt dat extra investeringen nodig zijn om een ondergrondse metroboog in het Zuidasgebied aan te leggen. Bij elkaar komt het neer op 1 miljard euro. Deskundigen zijn ervan overtuigd dat een metro de mooiste oplossing is met de meeste snelheid en uitstraling. De politiek vindt, ook vanwege bezuinigingen, 1 miljoen niet te betalen. Wel worden voorzieningen aangebracht zodat in de toekomst een metro eventueel gerealiseerd kan worden.

Frans Sam:

U geeft 300 miljoen uit aan een lijn die geen verbinding meer heeft met CS, de verbinding met Amstel verslechtert en er worden haltes opgeheven. De rijtijden worden wel korter maar de reistijden van huis naar bestemming zijn vanwege overstappen en langer lopen langer. Ook neemt onbetrouwbaarheid toe en de onzekerheid over aansluitingen en wachttijd. De voorspelbaarheid wordt slechter.

Projectteam:

Op dit moment is de overstap op Station Zuid op het perron. In het plan komt straks op de Schönberglaan de tram aan. Reizigers kunnen op gelijk niveau naar trein en metro. Ook de bus komt op gelijk niveau. De afstand is 100 tot 150 meter. Bij de halte komen een roltrap en een lift. Tijden zijn inderdaad de rijtijden, in berekening zijn de reistijden meegenomen. De optimalisatie is dat de rijtijd voor reizigers in de tram korter is omdat minder vaak gestopt wordt.

De heer Waalewijn:

Er wordt een verkeerde afweging gemaakt want er worden 5 stations opgeheven met in totaal 8500 reizigers. Alleen reizigers uit Westwijk (3000 mensen) profiteren daarvan. Van de haltes die opgeheven worden liggen er 3 in A'veen Zuid. De andere reizigers (3000 mensen) hebben daar geen baat bij. Waarom worden zoveel haltes opgeheven waarbij de loopafstand 5 of 10 minuten langer wordt? En waarom 2 naast elkaar liggende haltes opgeheven?

Projectteam:

Gespecialiseerde informatie over aantallen reizigers zal na het plenaire deel worden gegeven. Bij Gondel en Marne zijn weinig in- en uitstappers. De haltes liggen nu heel dicht op elkaar.

Mevrouw De Lange:

Alle aanwezigen willen de gedetailleerde informatie horen. De anderen hebben dezelfde vragen.

Projectteam:

De Sportlaanhalte wordt iets naar de zuidkant verplaatst. Het voornemen is om de kruising daar ongelijkvloers te maken. Gebruikers van de halte Marne komen dicht bij de halte Sportlaan en die van Gondel kunnen naar halte Meent lopen. De halte Marne wordt nu gebruikt door 1000 in- en uitstappers per dag, Daar staat tegenover dat 13.500 mensen in de tram het voordeel hebben van een kortere reistijd.

Mevrouw (onbekend):

Het is logischer halte Gondel te handhaven en Meent te schrappen.

De heer Hafmans:

Ik wil de gemiddelde reistijd weten van mensen die langer moeten lopen en van de reizigers in de tram die sneller zijn. Reizigers worden er slechter van want moeten veel langer lopen. Die andere reizigers gaan er een klein beetje op vooruit. Dat is niet eerlijk.

Projectteam:

Details worden na het plenaire deel toegelicht.

De heer Werners:

Waar je vanaf Buitenveldert richting A'veen rijdt verandert niet veel, de verkeerslichten liggen al dicht op elkaar. Hoe wordt daar de verkeersintensiteit? Waarom is het nodig de haltes te verlagen? Is A'veen wel de bottleneck?

Projectteam:

Haltes verlagen is vooral nodig voor het kruisende verkeer, niet het verkeer dat kan doorstromen op de Beneluxbaan.

Mevrouw Koeman:

Is er met bij wegnemen van haltes rekening gehouden met bestemmingsplannen? Bij de halte Marne komt begin 2013 een groepspraktijk met apotheek en fysiotherapie. De wijk vergrijst en het is niet handig die halte weg te halen. In 2020 is die praktijk er ook nog.

Projectteam:

Het ontsluitende de vervoer met de eis van de nabijheid van een halte op 400 meter blijft gelden voor het

totale OV. Daarnaast wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen en functies in de buurt. Het team zal checken of met deze groepspraktijk rekening is gehouden.

De heer Vermaas:

Station A'veen Centrum/Binnenhof wordt ook opgeheven. Mensen met die bestemming moeten straks langer lopen naar de halte, doorrijden naar Oranjebaan en overstappen bij het Stadhuis.

Projectteam:

De meeste reizigers nemen de bus van Westwijk naar Binnenhof en niet lijn 51. Stappen niet uit bij A'veen Centrum.

Mevrouw Straatman:

Westwijk is zo'n grote wijk geworden dat maar een klein deel met de bus naar Binnenhof kan en de rest lijn 51 neemt. Waarom laat u niet alle haltes zoals ze zijn? Wat maakt 3 minuten reistijd nu uit? Vervoer is er toch voor de mensen.

Projectteam:

Vervoer is er voor de mensen. Dat staat vooraan. Maar het gaat ook om de mensen die in de tram zitten. Op elke hoek een halte is geen hoogwaardige tram.

Lydia Smits:

Waarom wordt halte Parnassusweg niet geschrappt in plaats van de A.J. Ernststraat? Behalve een enkele student stapt daar niemand in of uit.

Projectteam:

Parnassusweg komt niet meer in de plannen voor. Ook halte Stravinskylaan vervalst.

Mevrouw Dissel:

Ik maak me zorgen over dat de nieuwe A'veenlijn gedeeltelijk hetzelfde traject gaat volgen als lijn 5. Als op een lijn een storing is, gaat de 2 minuten tijdswinst toch verloren. Ik pleit voor de variant van de regiotram 51. Dat is korter, goedkoper en beter.

Projectteam:

De variant regiotram 51 is moeilijk inpasbaar in het Zuidasgebied. Storing is inderdaad een aandachtspunt. Om de hoogwaardigheid te kunnen garanderen zijn dan ook in binnenstad maatregelen nodig die nog uitgewerkt moeten worden.

De heer Sluiter-Borms:

Het zal nooit een hoogwaardige lijn worden omdat de Berlagebrug een onbeweegbare brug is en daar 5–10 minuten gewacht moet worden en soms 2 of 3 trams achter elkaar staan. Als lijn 15 vertramd wordt, zou die dan naar Gelderlandplein gaan? Op het plaatje is nu geen eindpunt voor lijn 15 te zien.

Projectteam:

Op dit moment is niet de bedoeling trams te laten eindigen op station Zuid. Vertrammen van lijn 15 is een optie. Die kan of doorrijden naar Gelderlandplein of verder naar Adam Oost.

Mevrouw Cohen:

Lijn 5 en 51 zijn 2 lijnen. Als de ene op alle haltes stopt en de ander niet, dan is alles toch opgelost?

Projectteam:

Nee, want als een tram voor de andere tram stopt, moet de andere tram wachten.

Mevrouw Breeding:

Ik woon in A'veen Oost. Van oost naar west is geen enkele verbinding. De wijk wordt ouder en er is 's avonds vanaf het winkelcentrum geen verbinding en mensen kunnen niet meer naar de Schouwburg. Wordt daar in de plannen rekening mee gehouden?

Projectteam:

De eis is dat inwoners op 400 m loopafstand een halte voor tram of bus moeten hebben. Het OV bedrijf biedt de verbindingen aan. In het lijnennetrapport wordt de vraag beantwoord hoe reizigers van A'veen naar een bestemming komen. Daarvoor moet u bij de Stadsregio zijn. Vragen kunnen na afloop van het plenaire deel worden gesteld.

Mevrouw De Lange:

In 2018 zou lijn 51 stoppen. Hoe wordt dan verder gereden van Buitenveldert naar Centrum? Ik kan straks niet meer naar het Waterlooplein.

Projectteam:

In 2018 gaat lijn 51 niet meer door de oostbuis. Reizigers kunnen altijd naar hun bestemming maar met overstap. Er worden keuzes gemaakt die voor sommige mensen het reizen vervelender maken en voor anderen betrouwbaarder en sneller. Voor bestemming Waterlooplein kunt u kiezen om over te stappen op Zuid op de Noord/Zuidlijn of op de oostlijn overstappen bij de Van der Madenweg. Mogelijk is er straks ook een directe verbinding tussen Zuid, Amstel en CS. Die vraag heeft met lijnvoering te maken en niet met de A'veenlijn.

De heer Sluijter-Borms:

Ik vind dit geen antwoord op de vraag. Er zijn nog meer alternatieven om naar het Waterlooplein te gaan. Mevrouw kan ook lijn 14 nemen, dan hoeft ze niet te lopen. Het is raar dat vragen individueel beantwoord moeten worden. We willen het allemaal weten.

De heer Breurs:

Met betrekking tot de ongelijkvloerse kruisingen wil ik weten of de af en aanritten allemaal aan de Beneluxbaan komen of op aan de parallelstraten? En hebben omwonenden dan last?

Projectteam:

Dat zal per kruispunt verschillen. De schetsen zijn na het plenaire deel in te zien.

Mevrouw Disselt:

Is de lengte van de perrons standaard en geven beiden straten toegang tot het perron?

Projectteam:

In principe moet het mogelijk zijn van beide kanten het perron op te gaan. Trams zijn 45 meter en er is een perronlengte nodig voor 2 trams achter elkaar.

Mevrouw Van Kerkwijk:

Als de halte A.J. Ernststraat wordt opgeheven wordt het steeds moeilijker om met het OV te gaan. Ooit waren er 3 bussen in de AJ Ernststraat, nu gaat ook de tramhalte weg.

Projectteam:

De halte Van Boshuizenstraat of De Boelenlaan komen dichterbij de A.J. Ernststraat te liggen.

De dagvoorzitter sluit de plenaire reactieronde af om 20.20 uur en verwijst de bewoners voor de inspraakreacties naar de computers en de notulisten.

Verslag: Inspraakavond Amstelveenlijn Coenen Lydia d.d. 3 Juli 2012

Aanwezig: Leden projectgroep Amstelveenlijn en ongeveer 20 bewoners/belanghebbenden.
Verslag: Allround Office Management, Amsterdam

Opening

De dagvoorzitter heet iedereen van harte welkom op de derde inspraakavond van A'veenlijn. In totaal worden 4 inspraakavonden op diverse locaties langs het tracé gehouden.

Na de presentatie is er gelegenheid te reageren en vervolgens kunnen inspraakreacties gegevens worden via de computers in de zaal, bij de twee notulisten of achteraf via de website, via info@amstelveenlijn.nl of per brief:

Stadsregio Amsterdam
T.a.v. Projectteam Amstelveenlijn
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Plenaire vragen-/reactieronde

Mevrouw Van der Linden:

Ik maak bezwaren tegen het opheffen van haltes. De loopafstand is, zeker voor ouderen, veel te groot.

Projectteam:

Als invloedsgedebied wordt 600m gehanteerd. Dat is de afstand die mensen bereid zijn te lopen. De concessie-eisen aan vervoersbedrijven zijn scherper, namelijk 400m loopafstand van een adres naar een halte, bij bejaardencentra zelfs 250m. Het kan een hoogwaardige tramhalte zijn maar ook een andere tram- (in de binnenstad) of bushalte zijn. De norm mag niet in gevaar komen.

De heer Achten:

Met hoeveel zekerheid mag straks lijn 51 niet meer door de tunnelbuis en om welke stellen gaat het?

Projectteam:

De tramstellen die nu door A'veen rijden worden opgehouden door het verkeer in A'veen en daarom kan de dienstregeling niet voldoende waargemaakt worden. Voor beide metrotypes geldt dat te veel capaciteit in de bestaande oosttunnel rijdt waardoor de veiligheid in het geding komt.

De heer Achten:

De snelheid wordt niet bevorderd door haltes op te heffen. Traagheid wordt veroorzaakt door het open blijven staan van de deuren omdat een toenemend aantal toeristen kaartjes koopt bij de bestuurder en door de slechte afstelling van stoplichten bij haltes, met name de Apollolaan. Van beide kanten komen trams aan.

De heer Van der Horst:

Ik begrijp niet waarom haltes bij het Roelof Hartplein achter de kruising worden geplaatst. Dat is juist levensgevaarlijk. Bij groen gaan mensen naar de tram rennen. Als u de intentie heeft het veiliger te maken moet u de haltes voor de kruising plaatsen.

Projectteam:

In het algemeen kunnen trams beter doorrijden als ze halteren na kruising. Het veiligheidsaspect is daarbij inderdaad een aandachtspunt. De halte Roelof Hartplein moet nog worden uitgewerkt.

De heer Van der Horst:

Ook wil ik dat u per halte de consequenties laat zien voor het overstappen op de andere bus- en tramlijnen. De 2 moet anders gaan rijden terwijl dat een heel belangrijk overstappunt is.

Projectteam:

Overstap op andere lijnen is van groot belang maar nu is nog niet precies bekend hoe andere lijnen uiteindelijk gaan rijden en zijn ook alle consequenties nog niet te zien. Eisen aan de concessie en afspraken over het lijnennet moeten vooraf worden opgesteld.

De heer Van der Horst:

Als de halte Dintelstraat wordt opgeheven stopt de tram niet meer voor de RAI.

Projectteam:

Als de A'veenlijn samen met een andere tram halteert, zal die halte ook gebruikt worden door die andere lijn. Anders ontstaat er een verwarrende en onveilige situatie. Voor de bussen is nog niet duidelijk hoe de haltes er uit komen te zien.

De heer Van Lamoen:

Ik wil weten of de gegevens uit het reizigersonderzoek waaruit blijkt dat mensen bereid zijn 600m te lopen, openbaar gemaakt kan worden.

Projectteam:

Het is een ambtelijk onderzoek in het kader van de Zuidtangent en de resultaten zijn niet openbaar.

De heer Van Lamoen:

Heb ik het goed begrepen dat in Amstelveen de Sportlaan, de Boelenlaan en de Rembrandtweg ongelijkvloerse locaties worden? Kunt u een onderbouwing geven waarom juist die locaties de grootste problemen geven en met cijfers aangeven waarop dat is gebaseerd?

Projectteam:

Van de kruispunten zijn dynamische berekeningen gemaakt waaruit blijkt welke kruisingen wel en niet regelbaar zijn. In A'veen bleken kruisingen niet regelbaar. Bij de Buitenveldertselaan zijn de toekomstige ontwikkelingen voor de Zuidas, met meer fijnmazige routes, meegenomen. De cijfers worden later gegeven.

De heer Van Lamoen:

Is er een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd en kan de cijfermatige onderbouwing openbaar worden gemaakt? De analyse moet breder zijn dan de rijtijdenwinst.

Projectteam:

Aan het boekje liggen 5 rapporten ten grondslag en die liggen ter inzage en zijn te downloaden. Het betreft een volledige MKBA volgens de richtlijnen van het Rijk. Allerlei andere rapporten zijn ambtelijke stukken en niet openbaar. Wel is iedereen van harte uitgenodigd om die op kantoor te komen inzien.

De heer Jansen:

Er wordt gekeken naar een goed prijs-kwaliteitverhouding. Maar is er ook een absolute indicatie voor een prijsverhoging?

Projectteam:

Er is geen ander prijskaartje dan voor het andere vervoer in A'dam bedacht. Kilometertarieven zijn gelijk. Onbekend is of dat ooit in de toekomst gaat variëren.

De heer Vermaas:

Ik was er gisteren ook en toen is verteld dat een metro ongeveer 3 keer zoveel kost als de A'veenlijn die 3 miljoen kost. Ik pleit voor inzicht in die bedragen. Dat een metrolijn te duur zou zijn is relatief.

Projectteam:

Er is een heel traject doorlopen en in 2011 zijn de alternatieven besproken. In rapportages is openlijk gecommuniceerd over kosten per variant, de investering, exploitatie en onderhoudskosten.

Ter plaatse wordt de informatie aan de heer Vermaas overhandigd.

Mevrouw Jansen:

De reistijd wordt sneller, maar ik moet langer lopen. Is het dat geld waard?

Projectteam:

Het plan is voor 2020 en gekeken is naar de gebruikers van de A'veenlijn. Uit de net genoemde MKBA is gebleken dat de baten (het sneller rijden) inderdaad opwegen tegen de kosten.

De heer Van Dijs (van Goghmuseum):

Ik wil weten of onderzoek is gedaan naar acceptabele afstanden en of rekening is gehouden met dat toeristen steeds meer vanaf Schiphol op de Zuidas aankomen.

Projectteam:

Op basis van huidige ontwikkelingen zal de rol van CS binnen nu en 15 jaar overgenomen worden door Station Zuid, zowel van belang voor toeristen- als zakenverkeer. De inschatting is dat er een vergelijkbare hoeveelheid OV komt als nu bij CS. Niet alleen voor de A'veenlijn zal anders gekeken moeten worden naar Station Zuid maar vanuit hele OV, ook NS.

De heer Van Dijs:

Halte Van Baerlestraat gaat eruit maar die is veel veiliger dan het drukke Museumplein waar een drukke kruising is en ook bussen stoppen. Bovendien wordt voor lijn 2 de 600 meter loopafstand overschreden bij het weghalen van halte Van Baerlestraat. Het zou de veiligheid ten goede komen als de halte blijft bestaan.

Projectteam:

In dit stadium is alleen gekeken naar halteafstanden en invloedsgebieden. Later zullen genoemde aspecten zeker worden meegenomen in de uitwerking.

De heer Velser:

Als een halte voor lijn 5 vervalt, wilt dat toch niet zeggen dat die vervalt voor andere trams. Verder wil ik weten of onderzoek is gedaan naar hoeveel mensen dat van Westwijk naar CS gaat. Als 90% maar twee haltes neemt, is het geen zinnige besparing. Wat is de verdeling van de reizigers?

Projectteam:

Als een halte wordt opgeheven is dat voor alle trams. Per halte is gekeken naar het aantal mensen dat opstapt en hoeveel in de tram doorrijdt. De looptijd is afgewogen tegen de rijtijdenwinst. Het gaat om haltes die al dichterbij andere haltes liggen. Het aantal instappers op de op te heffen haltes is te laag. Er is meer rijtijdenwinst dan loopafstand verlies. Een vervoerswaardenstudie staat op de website.

De heer Velsler:

Ik hoor dat de aannames waarop de voorstellen zijn gebaseerd afkomstig zijn van de Zuidtangent. Maar dat is een volstrekt andere situatie en niet te vergelijken. Hier in de buurt is niemand bereid om 600 m te lopen. Ik raad aan alles goed te laten toetsen.

Projectteam:

Met de studie is men aan de krappe kant van de Zuidtangent gaan zitten.

De heer Velsler:

Is er een procedure voor planschade. Bij mijn kantoor wordt een tramhalte opgeheven en dat wordt de doodsteek van mijn zaak. Het gaat om halte Gondel.

Projectteam:

Nog niet in dit stadium van de planvorming maar het wordt verder uitgewerkt.

De heer Jona:

Valt de A'veenlijn onder de concessie Amsterdam?

Projectteam:

Ja, of dat GVB zal zijn is nu nog niet duidelijk.

De heer De Jong:

Ik ben onderzoeksjournalist en ik vind niet dat het een kwaliteitsverbetering is voor de reiziger. Hoe zit het met de verbinding tussen eindpunt Binnenhof en het busstation Amstelveen? Zorg ervoor dat de tram doorrijdt!

Projectteam:

Uit onderzoek is gebleken dat dit doortrekken niet zinvol is omdat mensen al eerder zijn overgestapt.

De heer De Jong:

De halte Van Baerlestraat ontsluit alle publiekstrekkingen, alle musea. Welke filosofie zit erachter die weg te halen? Voor het Van Goghmuseum moet je niet bij het Concertgebouw hoeven uitstappen.

Projectteam:

Er zijn twee haltes Van Baerlestraat, voor lijn 2 en 5 en voor 3 en 12. Die laatste wordt niet opgeheven. Een andere overweging is dat de loopafstand naar Museumplein overzichtelijk is.

De heer De Jong:

Het opheffen van haltes gaat ook over lijnen 24 en 12 op het traject. In de Rivierenbuurt waar veel oudere mensen wonen worden de loopafstanden groter, Amsteldijk, Dintelstraat, Waalstraat, Is sprake van een tunnelvisie?

Projectteam:

De A'veenlijn is vooral verbindende lijn waarbij een grotere halteafstand gewenst is om betrouwbaar en sneller van A naar B te komen. Voor de mensen in de wijk moeten de concessie-eisen door ander OV opgelost worden.

Van Lamoen:

In het huidige plan wordt lijn 5 tussen CS en Leidseplein opgeheven. Hoe groot zijn de vervoerwaardes van lijn 5 en 51 op basis van de OV chipgegevens en kunnen die cijfers openbaar gemaakt worden?

Projectteam:

De OV chipkaartgegevens zijn op lijnniveau nog niet betrouwbaar genoeg, wel op netwerkniveau. Men is ermee bezig om dit mogelijk te maken. In de huidige situatie is door tram en metrotellingen bekend hoeveel mensen in en uitstappen in 2009 en 2010. Aan de hand van een verkeersmodel is berekend hoe het zich in 2020 gaat afspelen. De Noord/Zuidlijn zal de stroom fors veranderen. Bij een tramlijn die daaraan parallel loopt, zal het laatste stuk van Leidseplein naar CS leeglopen. Stoppen bij Leidseplein wordt is dan het meest efficiënt.

De heer De Jong:

Ik stel voor dat u vergelijkingen zoekt met projecten in het buitenland, zoals tram 1 in Montpellier en tram 3 in Parijs. Die hebben geen ongelijkvloerse kruisingen, geen tunnels. Die zijn volstrekt overbodig. Waarom worden hier nodeloze ingrepen in de publieke ruimte gedaan?

Projectteam:

Dat zijn inderdaad fraaie oplossingen op maaiveld maar bestuurders in Frankrijk zijn niet zo gefocust op verkeersveiligheid als hier.

De dagvoorzitter sluit de plenaire reactieronde af om 20.20 uur en verwijst de bewoners voor de inspraakreacties naar de computers en de notulisten.

Verslag: Inspraakavond Amstelveenlijn Pres. Kennedylaan d.d. 5 Juli 2012

Aanwezig: Leden projectgroep Amstelveenlijn en ongeveer 55 bewoners/belanghebbenden.
Verslag: Allround Office Management, Amsterdam

Opening

De dagvoorzitter heet iedereen van harte welkom.

In totaal worden 4 inspraakavonden op diverse locaties langs het tracé gehouden.

Na de presentatie is er gelegenheid te reageren en vervolgens kunnen inspraakreacties gegevens worden via de computers in de zaal, bij de twee notulisten of achteraf via de website, via info@amstelveenlijn.nl of per brief: Stadsregio Amsterdam

T.a.v. Projectteam Amstelveenlijn

Postbus 626

1000 AP Amsterdam

Plenaire vragen-/reactieronde

De heer Haaijen (voorzitter Nederlands Genootschap van Insprekers) deelt een notitie uit. Hier zien we klassieke fouten, de GENMOD fout. De notitie die uitgedeeld is gaat over de Zuidas dok, de tunnel is volstrekt overbodig en iets over de organisatie van het OV.

De heer Nieuwenhuis:

Is er een voornemen om de tram na het Leidseplein te laten eindigen op de Elandsgracht.

Projectteam:

De omgeving Leidseplein staat nog niet vast. Het is een mogelijk eindpunt, maar dat wordt nog onderzocht. Er worden op dit moment plannen gemaakt voor de nieuwe inrichting Leidseplein, waar taxi's komen, waar de fietsenstalling komt, hoe het OV er over heen rijdt. Dat is heel ingewikkeld om daar een plan voor te maken.

De heer Young (visueel gehandicapt/voorzitter onbeperkt Oost; belangengroep van mensen met een beperking die SD Oost adviseert):

- De loopafstanden is altijd een probleem voor visueel gehandicapten en oudere mensen die steeds slechter ter been worden. Twee dingen zijn opvallend; de bereidheid om 600 meter hemelsbreed te lopen.

In hoeverre is de bereidheid van groepen ouderen en mensen met beperkingen meegenomen.

Dhr. Young pleit ervoor in dit soort onderzoeken t.a.v. bereidheid toch echt bovengenoemde doelgroepen te betrekken; het zijn vrij belangrijke groepen die vaak afhankelijk zijn van OV.

Projectteam:

In het onderzoek zijn deze groepen niet betrokken. Binnen de concessie hebben we rekening gehouden met een halte binnen 400 meter en in de omgeving van bejaardenhuizen is dat 250 meter. Dat zou de hoogwaardige tramhalte kunnen zijn, maar ook een andere halt.

Op de vraag van de **dagvoorzitter** wat belangrijk is voor de doelgroep visueel gehandicapten bij het overstappen geeft **de heer Young** de volgende punten aan:

- Veiligheid,
- Aanwezigheid van geleidelijnen,
- Haltetoegankelijkheid,

- Overstappen liever niet, maar als het moet dan niet te veel wegen moeten oversteken,
- Dynamische reizigersinformatie (auditief)
- Een zoemer bij de deurknop,
- Het bandje in de tram die aangeeft waar de tram zich bevindt moet ook daadwerkelijk het betreffende punt aangeven (en niet voor of achterlopen).

De heer Cohen (heeft nog 20% zicht)

- Ik ben afhankelijk voor mijn mobiliteit van het OV. Ik woon bij het Amstelstation en maak vaak gebruik van lijn 51. Sneller dan nu kan niet. Als ik straks over de weg moet, kom ik veel obstakels tegen. Het stadsdeelkantoor wordt straks minder goed bereikbaar, want als lijn 62, 65, en lijn 4 niet meer bij de Dintelstraat mogen stoppen en niet meer bij de Waalstraat en Amsteldijk, dan vervallen al mijn handige haltes. Wat gebeurt er met lijn 62, 65 en lijn 4 als de haltes verdwijnen? Er dienen ook geleidelijnen te worden geplaatst naar de haltes toe. Ik moet dezelfde informatie kunnen horen, die anderen zien kunnen. Het verschil tussen instap vloer metrolijn 51 en het perron soms dik 12 cm en maximaal mag dat 5 zijn. Deze afstand is veel te groot.

Projectteam:

Bushaltes blijven bestaan. Haltetoegankelijkheid is harde eis.

De heer Young

Aangegeven is dat alle haltes toegankelijk gemaakt moeten worden. Is dat zo?

De heer Colthoff (Stadsregio Amsterdam):

Dat is een vraag die u aan de Stadsregio mag stellen. We zijn wettelijk verplicht de haltes toegankelijk te maken, met uitzondering van haltes die niet vaak worden gebruikt. In Amsterdam zullen alle haltes toegankelijk worden gemaakt (bijna 3.000). Het kost enige tijd en geld om dat te gaan doen, maar de komende jaren worden aangepakt.

De heer Cohen: pleit ervoor om hier snel mee te beginnen.

De heer Roos:

- Waarom is aanvankelijk besloten de documenten alleen ter inzage te leggen en niet op de website te plaatsen? Inmiddels staan de documenten wel op de site.
- Is het mogelijk om halte Victoriaplein te verplaatsen naar de kruising naar de Kromme Mijdrechtstraat, daar is nu al een voetgangersoversteek en dat scheelt mensen looptijd. Dat geldt ook voor de halte Waalstraat/Maasstraat op de Rooseveltlaan.

Projectteam:

- We hebben moeite gehad om dergelijke grote bestanden op de site te plaatsen. Wettelijk gezien is ter inzage leggen voldoende, maar na intern beraad is besloten alle documenten toch digitaal beschikbaar te stellen. Het plaatsen op de website is inmiddels gelukt.
- Ruimteteknisch zou het kunnen om de halte Victoriaplein meer naar de halte Amsteldijk te leggen. Voor die lijn is inderdaad een betere verdeling, alleen het grote nadeel is dat de overstaprelatie naar de tramlijn die door de Rijnstraat gaat, veel slechter is. Daarom vooralsnog geen verschuiving halte Victoriaplein.
- Halte Dintelstraat heeft weinig in – en uitstappers. Halte Maasstraat is een belangrijke overstap, dus het is minder gewenst om die halte te verplaatsen.

Mevrouw Soenarjat:

- De oversteek bij de VU is erg onveilig; er gebeuren veel ongelukken. Hoe denkt u daar iets aan te gaan doen?
- Mevrouw vraagt aandacht voor de hoeveelheid zakkenrollers in de trams. Is het mogelijk een extra conducteur op de tram te laten meerijden.
- De hoogwaardigheid en snelheid gaat verloren als mensen te vaak moeten overstappen, mensen verliezen dan hun geduld.
- Leidseplein of omgeving wordt eindpunt, waarom geen connectie behouden met CS?

Projectteam:

- Er gaat nogal wat veranderen rondom de VU. De loopstromen worden nog onderzocht, waarbij het doel veilige oversteekplaatsen is.

- Het huidige materieel is niet geschikt om een conducteur te laten meerijden. In de toekomst willen we steeds meer Vliegende Brigades inzetten. Dit is echt een aandachtspunt waar we mee aan de slag gaan.
- Bij de aanschaf van nieuw materieel wordt gekeken naar langere trams met meer instappunten, zodat het instappen minder tijd kost.
- De functie van station Zuid zal veranderen. Met het overstappen vanaf station Zuid naar CS bent u sneller.

De heer Van der Horst

- De keuze om de tramlijnen uit te breiden is prima. Wat de lijnvoering betreft is het verstandig om de ringlijn (nummer 50) te verleggen naar het CS en om de Gaasperplaslijn in te korten. Dan kan er gependeld worden met het oude materieel van de ringlijn of van de Amstelveenlijn tussen Amstel en Gaasperplas; dan is dat direct een forse bezuiniging. Dan hoeft u niet het OV onderuit te halen, want t.a.v. de 600 meter want in de stad gaan wij van hele andere maten uit. Het aantal lijnen die op station Zuid uitkomen kunnen gekoppeld worden aan de 4, koppelen aan de 15, koppelen aan de 16; je kunt ook gekoppeld rijden met diverse nummers.

T.a.v. de planning; over twee jaar kun je al naar Westwijk rijden met trams als de ringlijnhalttes gehalveerd worden, dan kunt u al met een gekoppelde lijn naar Binnenhof rijden en met een enkele lijn door naar Westwijk. Dat is gewoon bestaande infrastructuur wat iets aangepast wordt. Je hebt dan niets te maken met aanpassing van bestemmingsplannen. Ik pleit dus voor een andere variant, meer gericht op het aansluiten op de stad en binnen de stad niet de normen van de Zuidtangent opleggen, dus daar de haltes te laten zoals ze zijn en aan te sluiten op bestaande tramlijnen.

De heer Colthoff (Stadsregio Amsterdam):

Stelt de reactie zeer op prijs, want het wordt tijd dat het netwerk kritisch bekeken wordt. O.a. een van de discussiepunten is wat er met het metronetwerk in zijn algemeenheid gaat gebeuren. Deze discussie staat los van de Amstelveenlijn. Alex is geïnteresseerd in het verhaal van de heer Van der Horst om vooruitlopend op de definitieve ombouw al elementen in uitvoering te gaan doen.

De heer Hageman:

Wat gebeurt er met halte Overamstel, de halte voor 50 en 51. Lijn 51 gaat niet meer de Rivierenbuurt en komt dan niet meer op Overamstel en is Overamstel alleen nog maar bereikbaar met lijn 50?

Projectteam:

Klopt, dat is wat voorligt. Lijn 51 kan daar überhaupt niet meer rijden vanwege tunnelveiligheid.

De heer Verveen (Rijkswaterstaat):

Hoe zit de kruising met de A9 in de plannen?

Projectteam:

Oorspronkelijk zit in het tracébesluit voor de wegverbinding Schiphol, Amsterdam, Almere zit een tunnel op dat tracédeel. De aanleg van die tunnel loopt ongeveer gelijk met de ombouw van de Amstelveenlijn en wat uitvoering betreft gaat de Amstelveenlijn erlangs en het is een uitdaging om deze werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Wellicht gaat de tunnel er toch niet gaan komen, maar een viaduct, dan zou de Amstelveenlijn het viaduct onderlangs kruisen.

De heer Cohen:

- Mag er straks gefietst worden op het perron? De heer Cohen zat recent met zijn stok tussen de spaken van een fietser die over het perron racete.
- Onder wiens competentie valt de AVL.

Projectteam:

- Fietsen mogen niet op het perron.
- Hij valt onder de concessie Amsterdam. Op dit moment is Stadsregio opdrachtgever voor het OV binnen Amsterdam. Gemeente Amsterdam is eigenaar de rails.

De dagvoorzitter sluit de plenaire reactieronde af om 20.30 uur en verwijst de bewoners voor de inspraakreacties naar de computers en de notulisten.

Stadsregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Telefoon (020) 52 73 700
Fax (020) 52 73 777
info@amstelveenlijn.nl
www.amstelveenlijn.nl

Stadsregio Amsterdam, de gemeenten
Amsterdam en Amstelveen en Stadsdeel
Zuid werken samen aan de toekomst
van de Amstelveenlijn.