

Reactienota Vervoerregio

*Antwoorden op de binnengekomen zienswijzen op de **Vervoerkundige Kaders Uithoornlijn***
CONCEPT ter voorlopige vaststelling op 12 oktober 2023

1: Inleiding

Op 20 juli 2023 heeft het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam het vervoerkundige kader voor de verlenging van de Amsteltram naar Uithoorn, voorlopig vastgesteld. Het kader is de basis voor de vervoerders om het vervoernetwerk vorm te geven wanneer de Amsteltram doorrijdt naar Uithoorn. Het kader is ter zienswijze voorgelegd aan de Adviescommissie Amstelland-Meerlanden, Reizigers Advies Raad, betrokken gemeenten, GVB en Connexxion. Daarnaast is er een enquête verspreid onder de reizigers vanuit Uithoorn, Aalsmeer en Amstelveen.

In de reactienota geeft de Vervoerregio antwoord op de binnengekomen zienswijzen. Een aantal van de reacties heeft geleid tot wijzigingen in het vervoerkundig kader. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio stelt het bijgestelde kader en de reactienota vast, nadat de Regioraad in de gelegenheid is gesteld deze in de vergadering van 31 oktober 2023 te bespreken.

Leeswijzer

Deze concept reactienota kent vijf hoofdstukken. In hoofdstuk 2 komen de meest terugkerende thema's terug uit de ingediende zienswijzen. In hoofdstuk 3 is weergegeven welke wijzigingen in het kader worden aangebracht. In hoofdstuk 4 is weergegeven welke voorstellen niet worden overgenomen in het kader. Hoofdstuk 5 (Bijlage 1) bevat het volledige overzicht van de ingediende reacties en het antwoord van de Vervoerregio daarop.

2: Terugkerende thema's in de reacties

In dit hoofdstuk worden de meest opvallende bevindingen uit de reacties op het vervoerkundige kader beschreven. Reacties die geen betrekking hebben op het vervoerkundig kader zijn niet opgenomen in onderstaand overzicht, maar wel in de tabel in hoofdstuk 5.

De adviescommissie Amstelland-Meerlanden, de RAR en Connexxion hebben de wens om de minimale eis voor de frequentie te verhogen van 6 naar 8x per uur voor de tramverbinding naar Uithoorn en de busverbinding tussen Aalsmeer en Amsterdam Centrum. De huidige busverbindingen (gevormd door de lijnen 347, 348, 357 en 358) hebben dezelfde frequentie en volgens partijen moet deze frequentie behouden blijven.

Door de RAR en de adviescommissie Amstelland-Meerlanden is de wens uitgesproken om de aansluitkwaliteit te verbeteren voor de verbinding Aalsmeer-Amsterdam Zuid en Uithoorn-Amstelveen Centrum. Hier wordt Sacharovlaan aangewezen als geschikte locatie voor een geregelde overstap in de dienstregeling. Connexxion geeft in haar advies mee dat een kwalitatief goede overstap voor de reisrelaties Aalsmeer-Amsterdam Zuid en Uithoorn-Amstelveen Centrum realiseerbaar is met versimpelde eisen.

De wens vanuit de Adviescommissie Amstelland-Meerlanden en de RAR is een verhoogde frequentie op de ontsluitende busverbinding Uithoorn-Amstelveen en/of de wens voor meer ritten op het ontsluitende traject binnen Uithoorn in aansluiting op de tram. Connexxion geeft aan dat de frequentie van deze ontsluitende buslijn van 2x per uur op alle momenten van de dag, zoals nu opgenomen is in het vervoerkundig kader, op sommige momenten een toename betekent ten opzichte van de huidige dienstregeling. De adviescommissie AML pleit voor een geleidelijke overgang voor de trouwe groep OV-gebruikers in dit gebied. De RAR geeft aan dat deze groep reizigers in het nieuwe netwerk een langere loopafstand tot de halte hebben, een duurdere reis en een extra overstap richting Elandsgracht.

De adviescommissie Amstelland-Meerlanden, RAR en Connexxion hebben opmerkingen gemaakt over de busverbinding Poortwachter – Busstation – Amsterdam Zuid. Hoewel de reacties van elkaar verschillen, wordt een lagere frequentie met een uitgebreidere haltebediening als passender gezien. In een aantal gevallen wordt dit in verband gebracht met een gewenste hogere tramfrequentie en passende aansluitsituatie.

De Adviescommissie Amstelland-Meerlanden en de RAR hebben hun zorgen geuit over de capaciteit van de tram. Er is geadviseerd om zowel te kiezen voor verhoogde frequenties als voor gekoppelde trams.

Meerdere adviezen zijn uitgebracht over het wel of niet doorkoppelen van de tram naar het Leidseplein. GVB en RAR spreken zich positief uit over het doorkoppelen van de tram naar het Leidseplein. Connexxion heeft aangegeven een dergelijke doorkoppeling een inbreuk op haar concessie te vinden en wijst op gevolgen voor het aanbod op de verbinding Aalsmeer-Amsterdam Centrum én op financiële gevolgen. De Adviescommissie schrijft over het doorkoppelen naar het

Leidseplein dit als tweede scenario te zien, mocht een scenario met de tram 8x per uur niet mogelijk zijn.

In de enquête zijn reizigers in de omgeving Uithoorn, Aalsmeer en Amstelveen diverse vragen gesteld over de verandering in het ov-netwerk door de komst van de tram. Het veranderde ov-netwerk wordt door respondenten verschillend beoordeeld; zowel een grote verbetering als een verslechtering. Respondenten ervaren het vervallen van lijnen en overstapmogelijkheden als lastig, ook al worden deze vervangen door andere opties. Ook over de keuzes die gemaakt worden binnen het veranderde ov-netwerk hebben de respondenten vragen beantwoord. Een grotere halteafstand is onder de meerderheid van de respondenten geen probleem als er rekening wordt gehouden met de maximale wachttijd, een overdekte wachtruimte aanwezig is en de totale reistijd verminderd. Bij de overstapmogelijkheden wordt er aangegeven dat korte wachttijden, zo kort mogelijke looproutes en een goede planning van aankomst- en vertrektijden van belang is.

3: Belangrijkste wijzigingen in het kader

De binnengekomen reacties leiden tot twee wijzigingen van het vervoerkundig kader. Deze zijn:

- 1. Wijzigen en versimpelen eisen rondom aansluitkwaliteit Aalsmeer - Amsterdam Zuid en Uithoorn - Amstelveen centrum.**
- 2. Vervallen R-net eisen en hoge frequenties voor de verbinding Poortwachter - Amsterdam Zuid**

- 1. Wijzigen en versimpelen eisen rondom aansluitkwaliteit Aalsmeer - Amsterdam Zuid en Uithoorn - Amstelveen centrum**

De eisen voor een kwalitatief goede overstap voor de reisrelaties Aalsmeer-Amsterdam Zuid en Uithoorn-Amstelveen Centrum worden versimpeld. In het voorlopig vastgestelde kader zijn voor de haltes Poortwachter en Sacharovlaan twee overstap categorieën benoemd. Deze deze vervangen voor de functionele eis dat genoemde overstappen telkens met een overstaptijd van gemiddeld maximaal 5 minuten gemaakt moeten kunnen worden op de halte Sacharovlaan, Poortwachter en/of Ouderkerkerlaan. De reistijd en overstapkwaliteit moet de gehele dag gelijkwaardig zijn. Het eisen van een gemiddelde overstaptijd op tenminste één van de drie haltes betekent dat op deze halte de wachttijd varieert tussen 0 en 10 minuten, maar per uur gemiddeld niet meer dan 5 minuten. Overdag zijn er op alle genoemde haltes overstapopties vanwege de hoge frequenties, tijdens rustige uren zorgen de vervoerders voor afstemming op (tenminste) één van de haltes. De reiziger kan via een reisplanner altijd de op dat moment beste overstaplocatie kiezen.

Connexxion en GVB dienen dit gezamenlijk te realiseren in de uitwerking van de vervoerplannen. De uitgewerkte reisoptyies dienen zichtbaar gecommuniceerd te worden in onder andere de gangbare reisplanners en de gepubliceerde dienstregelingen.

Reizigers hebben naast deze eis in alle gevallen meer overstapopties met vergelijkbare reistijd: van/naar zowel Amstelveen Stadhart als station Zuid zijn er opties op Ouderkerkerlaan, Oranjebaan en metrostation Amstelveenseweg.

- 2. Vervallen R-net eisen en hoge frequenties voor de verbinding Poortwachter - Amsterdam Zuid, mede om mogelijk te maken dat er onderweg meer haltes bediend kunnen worden.**

Een aantal stakeholders geeft aan dat de eis om op deze verbinding R-net te bieden, leidt tot overbediening. In een aantal gevallen (door de RAR en Adviescommissie) is dit in relatie gebracht met de wens om de tram 8x per uur te laten rijden met een gegarandeerde aansluiting tussen bus en tram en/of onderweg meer haltes te kunnen aandoen. Connexxion heeft reeds aangegeven in deze route als laagfrequente lijn meer haltes te kunnen opnemen dan nu voor de R-net lijn 348 op dit traject het geval is. De Vervoerregio laat de eis voor R-net en bijhorende frequenties op deze verbinding vallen. In het Vervoerplan werkt Connexxion uiteindelijk uit welke frequentie daadwerkelijk geboden wordt en welke extra haltes aangedaan worden. In het vervoerplan werkt Connexxion ook de rol van deze lijn voor de overstap verbinding Uithoorn - Amstelveen centrum uit.

De Vervoerregio hanteert als uitgangspunt dat daar waar voorheen hoogfrequent gereisd kon worden, dat straks nog steeds kan – en met voor het grootste deel van de reizigers met maximaal 1 extra overstap. Gezien de reacties op het kader en met name de wens om meer haltes onderweg aan te doen kiest het DB voor het niet langer als HOV (R-net) eisen van deze verbinding. Dit maakt de weg vrij voor Connexxion meer haltes te bedienen. Dit betekent wel dat straks vanaf Grote Beer niet meer en vanaf de haltes VU hoofdingang en de Boelelaan/VU met minder lijnen hoogfrequent gereisd kan worden.

4: Ongewijzigd in het kader

Naar aanleiding van de binnengekomen reacties is ook een aantal voorstellen niet overgenomen. De belangrijkste worden hieronder toegelicht.

- 1. Minimum geëiste HOV-frequenties blijven gelijk**
- 2. Situatie doorkoppeling tram naar Leidseplein blijft ongewijzigd**
- 3. Geëiste ontsluitende ritten Uithoorn blijven gelijk**
- 4. Capaciteitseisen tram blijven gelijk**

1. Minimum geëiste HOV-frequenties blijven gelijk

De Vervoerregio neemt in het kader geen hogere frequenties voor de tram en de busverbinding Aalsmeer – Amsterdam centrum op. Een niveau van 6x per uur is voor HOV een goed minimum dat past bij de huidige context van afgeschaald aanbod en is een basis voor latere groei bij toename van reizigersaantallen. Deze groei dient dan wel afgewogen te worden in context van een heel vervoerplan. Het staat de vervoerders vrij om meer ritten te bieden dan geëist, rekening houdende met kaders omtrent aansluitingen en het maximaal aantal busritten in Amsterdam. Het eisen van méér ritten als minimum in alleen dit deelgebied van de Vervoerregio past niet bij de huidige periode van schaarste na afschalingen van het aanbod in de laatste jaren.

2. Situatie doorkoppeling tram naar Leidseplein blijft ongewijzigd

In het kader wordt geen verplichte doorkoppeling van de Amsteltram naar een bestemming verder dan Amsterdam Zuid opgenomen. Het doorkoppelen van tramlijnen over knooppunten heeft gevolgen voor een groter deel van het netwerk. De Vervoerregio wil de ruimte van vervoerders voor integrale afwegingen hierin niet onnodig beperken. Het niet verplicht maken maar ook niet verbieden in dit kader, maakt het mogelijk om doorkoppelingen in de Vervoerplanprocedure te verkennen en toetsen. De Vervoerregio zal doorkoppelingen van de Amsteltram toestaan, met in achtname van het volgende:

- Een doorkoppeling naar andere delen van de stad kan in het Vervoerplan worden uitgewerkt als resultaat van een integrale afweging rondom het tramnetwerk. Daarbij is speciale aandacht vereist voor het hoogwaardige karakter (betrouwbare en punctuele exploitatie) van de Amsteltram wat ook in exploitatie behouden moet blijven. Dit is onderdeel van de door GVB te maken overwegingen in het Vervoerplan 2024-2 (vanaf ingebruikname tramlijn van/naar Uithoorn) en verder.
- In de nieuwe concessie Amsterdam wordt beoogd kwaliteitskenmerken op te nemen voor HOV lijnen. Hiermee kan gezamenlijk met de wegbeheerders gekeken worden naar de mogelijkheden van doorkoppelingen, op basis van dan te stellen uitgangspunten omtrent HOV-exploitatiewaarde.
- Algemeen beleidsuitgangspunt van de Vervoerregio is dat tram en bus elkaar niet mogen beconcurreren door parallel te rijden. Op basis van dit uitgangspunt wordt het doorkoppelen van de tram uit Uithoorn naar het Leidseplein in Amsterdam niet toegestaan, mocht GVB dit in het kader van de vervoerplanprocedure voorstellen. Connexxion is op basis van het vervoerkundig kader, net als op basis van de huidige concessie-eisen, verplicht een rechtstreekse HOV-buslijn aan te bieden tussen Aalsmeer en Amsterdam Elandsgracht. Bij doorkoppeling van de Amsteltram vanaf Amsterdam Zuid naar het Leidseplein ontstaat paralleliteit/concurrentie tussen de tram en de bestaande buslijn van Connexxion naar de Elandsgracht. Het DB past dit principe ook toe in

Uithoorn: om concurrentie met de tram te voorkomen is hier de overblijvende busbediening tussen Uithoorn en Amstelveen gemaximeerd in frequentie en is de route vastgelegd.

3. Geëiste ontsluitende ritten Uithoorn blijven gelijk

De Vervoerregio kiest niet voor het eisen van meer ritten als minimum in Uithoorn en ook niet voor het toestaan van een hoger maximum aantal ritten per uur tussen Uithoorn en Amstelveen dan nu is opgenomen in het kader. De eis blijft dus een vaste frequentie van 2 per uur tussen beide kernen en minimaal 2 per uur binnen Uithoorn.

In het uitvoeringsbesluit van de Amsteltram is gekozen voor het vervangen van de hoogwaardige busbundel voor een hoogwaardige tramverbinding. En het overhouden van een niet met de tram concurrerende busverbinding in Uithoorn. Daarmee verplaatst het tracé van het HOV in Uithoorn van de oostkant naar de westkant. In de concessie AML wordt onderscheid gemaakt in verbindende (HOV) en ontsluitende lijnen. Een ontsluitende lijn is passend voor de betreffende buslijn. Het eisen van meer ritten als minimum zou overbediening veroorzaken. Het staat de vervoerder vrij om -wanneer zij dat nodig acht- op de route binnen Uithoorn vaker te rijden dan 2x per uur. Dit wordt dan opgenomen in het vervoerplan en is onderdeel van overweging van het totale ov-aanbod in de concessie.

4. Capaciteitseisen tram blijven gelijkwaardig

Voor alle concessies geldt een zogenaamde Vervoerplicht. Hierin ligt vast dat de vervoerder verantwoordelijk is voor het structureel bieden van voldoende capaciteit. Dat kan door het bieden van meer ritten of het bieden van meer capaciteit per rit. Ook wanneer gedurende de uitvoering van een vervoerplan een structureel tekort aan capaciteit bestaat, moet de vervoerder het aanbod hierop aanpassen. We bespreken het signaal van twijfel over de capaciteit dat de verschillende stakeholders hebben meegegeven met GVB.

5: tabel reacties

Op de volgende pagina's vindt u een tabel met de reacties van de stakeholders en het antwoord van de Vervoerregio daarop.

Van	Onderwerp	Zienswijze	Reactie vervoerregio
1	Enquête	Verwachtingen uithoornlijn	23% hoopt op kortere reistijden en 16% op meer ritten per uur Een van de redenen om de Uithoornlijn aan te leggen is tevens de toenemende verkeersdruk op het wegennet en de daarmee samenhangende langere reistijden. De deur tot deur reistijd zal voor mensen verschillen afhankelijk van de nu huidige instaphalte en eventueel te maken overstappen. Hoewel er nu niet direct meer ritten per uur tussen Uithoorn en Amstelveen zullen rijden (zelfs iets minder), is met de komst van de tram wel een basis gelegd voor toekomstige verhogingen.
2	Enquête	Hoofdkeuzes Uithoornlijn	Bijna 30% kijkt uit naar de komst van de Uithoornlijn, 47% is hier niet blij mee. We zien gemengde gevoelens over de komst van de tram. De tram zorgt in bepaalde delen van Uithoorn voor verdere (loop)afstanden tot een halte en leidt in sommige gevallen tot meer overstappen. Daar tegenover staat een grote groep inwoners die niet kan wachten tot de tram rijdt. Er zijn veel mensen die juist in de buurt van het tramtracé zijn gaan wonen vanwege de goede verbinding met Amsterdam Zuid. De enquête heeft verhoudingsgewijs meer (huidige) busreizigers getrokken waarvan de buslijn straks vervangen wordt. Dit is mogelijk een verklaring voor het relatief negatieve beeld.
3	Enquête	Hoofdkeuzes Uithoornlijn	De meerderheid verwacht dat de Uithoornlijn negatieve gevolgen heeft voor de meest gemaakte reis Nieuwe manieren van reizen moeten zich over het algemeen eerst bewijzen. Dat is met de komst van de Uithoornlijn niet anders. Reizigers uit delen van Uithoorn zullen straks vaker moeten overstappen. Wij begrijpen dat dit gezien kan worden als negatief gevolg, maar staan achter deze keuze omdat een netwerk met uitsluitend rechtstreekse verbindingen in sommige gevallen kan leiden tot teveel verkeersdruk en congestie, en een slechter netwerk in algemene zin.

4	Enquête	Hoofdkeuzes Uithoornlijn	Veel respondenten verwachten dat de reis langer gaat duren	In de meeste gevallen blijft de reistijd gelijk of neemt deze af, met uitzondering van reizigers tussen Uithoorn en Amstelveen centrum. Voor reizigers binnen en vanuit Aalsmeer blijft de reistijd gelijk of neemt deze af, ondanks de overstap voor reizigers van en naar Amsterdam Zuid. Reizigers binnen Amstelveen zijn op de busverbinding Poortwachter - Zuid voor wat betreft wacht- en reistijd langer onderweg. Door het bedienen van meer haltes neemt de loopafstand wel af. Reizigers vanuit Uithoorn zijn voortaan naar het centrum van Amstelveen langer onderweg, in verband met de overstap die hier straks voor nodig is. Wanneer zij hier in het verleden overstapten op de bus naar Amsterdam Bijlmer, kan dat voortaan op de tramhaltes Ouderkerkerlaan en Oranjebaan, met een iets kortere reistijd dan nu. Wel zorgt het verplaatsen van de HOV haltes binnen Uithoorn er voor dat sommigen korter en sommigen langer onderweg zijn naar de halte, met ook gevolgen voor de totale reistijd. Reizigers naar Amsterdam Zuid zijn voortaan sneller omdat de overstap die nu gemaakt moet worden vervalt. Reizigers die een bestemming binnen de A10 hebben vinden op station Zuid overstapmogelijkheden voor een breed scala aan bestemmingen; het reistijdeffect (enkele minuten positief of negatief) hangt af van de bestemming. Een overstap op Sacharovlaan op buslijn 357 om de vertrouwde reisweg te volgen zorgt vanwege die overstap meestal voor een wat langere reistijd dan nu.
5	Enquête	Reis vanuit Uithoorn	De HOV haltes komen op een andere plaats binnen Uithoorn te liggen. Een meerderheid vindt dat een grote verslechtering. Het vervangen van de huidige buslijn 348 voor de tram met in Uithoorn andere haltes wordt door 40%	In het Uitvoeringsbesluit van de Uithoornlijn is reeds vastgelegd dat de HOV busbundel vervangen wordt door een HOV tram. Het gekozen trace maakt dat instaphaltes voor de HOV verbinding naar Amstelveen en verder binnen Uithoorn verplaatsen.

			gezien als verslechtering en door 32% als verbetering.	
6	Enquête	Reis vanuit Uithoorn	De meningen zijn verdeeld over de ontsluitende buslijn tussen Meerwijk, busstation, Zijdelwaard en het ziekenhuis en centrum van Amstelveen	In het Uitvoeringsbesluit van de Uithoornlijn is reeds vastgelegd dat de HOV busbundel vervangen wordt door een HOV tram. En dat enkel een niet met tram concurrerende busverbinding zou overblijven.
7	Enquête	Reis van Uithoorn naar Amstelveen	De meningen zijn verdeeld over de overstap op station Poortwachter	Met de komst van de tram bestaat er voor verschillende nu met de bus bereikbare bestemmingen in Amstelveen een breed scala aan overstapmogelijkheden (Sacharovlaan, Poortwachter, Ouderkerkerlaan en Oranjebaan). De bestemmingen langs de tramroute vragen straks juist géén overstap meer terwijl dat nu wel het geval is.
8	Enquête	Reis van Uithoorn naar Amsterdam centrum	Een groter deel beoordeelt de overstap op Amsterdam Zuid om naar het centrum van Amsterdam te komen als een (grote) verslechtering.	In vervoerscijfers zien we dat slechts een klein deel van de reizigers uit Uithoorn per dag reist naar "binnen de ring", dus naar een bestemming ten noorden van Amstelveenseweg en Amsterdam Zuid. Een groter deel reist naar Amstelveen of bijvoorbeeld Amsterdam Zuidoost. Desalniettemin is duidelijk dat veel mensen de reis gergeld maken en de overstap als nadeel ervaren. De introductie van deze overstap is een gevolg van de keuze om de Uithoornlijn aan te leggen. Overigens is het zo dat, afhankelijk van de bestemming in Amsterdam centrum, de reistijd afneemt ondanks de introductie van een overstap.
9	Enquête	Reis van Uithoorn naar Amsterdam centrum	Het merendeel heeft geen uitgesproken mening over de mogelijkheid om op Sacharovlaan over te stappen op de bus naar het centrum van Amsterdam.	Het zal zich straks in de praktijk uitwijzen welke reismogelijkheden reizigers uit Uithoorn prefereren. Dit zal een sterke relatie hebben met de specifieke bestemming van de individuele reizigers voorbij Sacharovlaan. De OV-reis-apps zijn geschikt om reizigers de voor hen beste reisoortie aan te bieden.

10	Enquête	Reis van Aalsmeer naar Amstelveen	Men ziet het behoud van HOV bus naar Amstelveen als geen verbetering / geen verslechtering.	De Vervoerregio onderschrijft dit oordeel.
11	Enquête	Reis van Aalsmeer naar Amsterdam Zuid	De toekomstige overstap voor deze reisrelatie wordt vooral als (grote) verslechtering beoordeeld	Het in Uithoorn vervangen voor de HOV bus door een HOV tram, betekent het ontvlechten van de nu om-en-om bediening van de bussen vanuit zowel Uithoorn en Aalsmeer naar Amsterdam centrum en Zuid. Voortaan bedient de tram de reisrelatie met Amsterdam Zuid. Dat betekent dat reizigers tussen Uithoorn en Amsterdam centrum een overstap krijgen, maar reizigers tussen Aalsmeer en Amsterdam Zuid ook. Wel blijft een HOV bus nodig op de verbinding Aalsmeer - Amstelveen busstation en Amstelveen busstation - Amsterdam centrum. Ook blijft een busverbinding tussen Poortwachter en Amstelveen busstation en tussen Amstelveen busstation en Amsterdam Zuid bestaan. Omdat er vanuit Aalsmeer en vooral Amstelveen Zuid meer reizigers naar Amsterdam centrum reizen dan naar Amsterdam Zuid is deze verbinding als doorgaand geëist en is de verbinding vanaf Poortwachter in onze eisen gekoppeld aan de verbinding naar Amsterdam Zuid. De Vervoerregio heeft nauwkeurig afgewogen welke kwaliteit de hierdoor ontstane overstappen moet krijgen. Uit vervoerscijfers blijkt dat meer dan de helft van de reizigers in de bus tussen Aalsmeer en Amstelveen, de bus reeds verlaat in Amstelveen zuid en Amstelveen centrum om daar uit dan wel over te stappen. Slechts een klein deel van de reizigers uit Aalsmeer reist naar station Amsterdam Zuid.
12	Enquête	Reis van Aalsmeer naar Amsterdam Centrum	De straks hoogfrequente, doorgaande busverbinding wordt door de	Op deze reisrelatie kunnen reizigers straks dienstregelingloos rijden waarbij ze tot nu toe ofwel kozen voor de rechtstreekse bus 357 ofwel de eerste de beste bus namen en als ze dan de 358 hadden in Amstelveen overstapten op een andere bus naar Amsterdam

			respondenten vooral als (grote) verbetering beoordeeld	centrum (zoals de 347), vice versa. De Vervoerregio onderschrijft de ervaren verbetering. Overigens is de groep die deze reis maakt blijkend vanuit de cijfers relatief klein.
13	Enquête	Reis vanuit Uithoorn	60% van de respondenten geeft aan dat een grotere afstand tot de halte geen probleem is als de wachttijd maximaal 10 minuten is. 59% vindt dit geen probleem als de wachthalte overdekt is. Meer dan de helft van de reizigers vindt de langere afstand geen probleem als de totale reistijd korter wordt, de reiskosten lager worden of als er meer zekerheid is om op tijd aan te komen. De helft van de reizigers vindt wel dat kwetsbare reizigers dichterbij moeten kunnen instappen.	De Vervoerregio deelt de mening dat als de afstand tot een halte toeneemt, de kwaliteit van de halte en de daarvandaan vertrekkende ov verbinding aan hogere eisen moet voldoen. Daarom eisen we voor de Uithoornlijn HOV frequenties, waarbij we op werkdagen en zaterdag overdag voldoen aan het bieden van een maximale wachttijd van 10 minuten. Alleen op rustige momenten is dit momenteel niet haalbaar. Ook hebben de haltes overdekte wachtruimtes. Reistijden veranderen, afhankelijk van de aankomst en vertreklocatie. Voor sommigen zullen deze afnemen en voor sommigen juist niet. De gestrekte route van de tram ten opzichte van de bus maakt de rit op dit moment korter in afstand en daardoor goedkoper in ritprijs. Maar ook dit is afhankelijk van de totale reisafstand van deur tot deur. Kwetsbare reizigers kunnen straks nog steeds dichtbij instappen, omdat de haltes waar voorheen de R-net bus reed, straks nog bediend worden door de ontsluitende buslijn.
14	Enquête	Overstappen	Respondenten vinden een zo kort mogelijke wachttijd bij het overstappen het belangrijkste, gevolgd door zo kort mogelijke looproutes en een goede planning van aankomst en vertrektijden. Ook het laten wachten van voertuigen bij vertraging scoort relatief hoog.	De Vervoerregio onderschrijft dit oordeel. Daarom zijn er eisen gesteld aan de gemiddelde maximale overstaptijd en dienen vervoerders de overstapmogelijkheden te communiceren. Daarnaast wordt van vervoerders verwacht een plan te hebben voor het wachten op elkaar bij vertragingen. De condities waaronder dit mogelijk is hangen af van aansluitingen verder op de lijn en of het fysiek mogelijk is te wachten (bij een halte midden op de rijbaan is dit bijvoorbeeld niet wenselijk).

15	Enquête	Overstappen	In de enquête zijn twee soorten hoogwaardige overstappen getoetst bij de respondenten met de vraag welke als beste wordt gezien. Één overstapsituatie ging over degene die we overdag voor de relatie Aalsmeer - Amsterdam Zuid voorzien, waarbij er op meerdere plaatsen op hoogwaardige lijnen kan worden overgestapt. En waarbij we, omdat er meerdere opties zijn, geen specifieke afstemming wordt geëist. De wachttijd is gemiddeld 5 minuten op basis van de intervallen en met een reisplanner kan men de beste optie op dat moment kiezen. De andere overstap-optie is zoals we die op Poortwachter voorzagen voor de relatie Uithoorn - Amstelveen centrum. daar leek sprake van één overstappunt en daarom een vergaande afstemming tussen tram en bus, op gebied van zowel intervallen als dienstregeling. De wachttijd is daarmee maximaal 5 minuten. 42% vindt de eerste mogelijkheid het beste, 32% de tweede.	De Vervoerregio ziet in deze uitslag een bevestiging van de eerst voorgestelde keuzes. We eisten voor Poortwachter een geregelde overstap. Er leken voor deze reisrelatie niet veel (in reistijd vergelijkbare) alternatieven waardoor de focus op één punt belangrijk was. Connexxion heeft echter aangetoond in gesprekken over het concept kader, dat er voor de relatie Uithoorn - Amstelveen centrum wel degelijk meer opties zijn via Sacharovlaan en Ouderkerkerlaan. Daarmee is het mogelijk de aansluites te versimpelen naar de (iets) beter gewaardeerde overstapeis. Voor de relatie Aalsmeer - Amsterdam Zuid eisten we dat wat de meeste respondenten als het beste beoordelen en blijven we dat doen: er zijn hoogfrequente overstapmogelijkheden op zowel Sacharovlaan als Amstelveenseweg. Eerst en laatstgenoemde kennen een nagenoeg gelijke reistijd en het totaal wordt vooral beïnvloed door waar op station Zuid men heen wil (busstation of trein/metro station). Een reisplanner kan voor het moment van reizen de meest optimale reis voorstellen. Op momenten dat de lijnen hier minder frequent dan iedere 10 minuten rijden nemen de opties af en daarmee de wachttijden toe. Daarom eisen we generiek voor alle momenten voor de dag een gemiddelde overstaptijd van maximaal 5 minuten. Overdag zal hiervoor veelal geen specifieke afstemming nodig zijn als gevolg van de hoge intervallen, in de rustige uren zullen vervoerders wel afstemming moeten zoeken.
----	---------	-------------	--	---

16	Enquête	Dienstregelingsloos reizen	In de enquête is gevraagd welk interval volgens reizigers de ondergrens is om aan de beleving van dienstregelingsloos reizen te voldoen. Dienstregelingsloos reizen wil zeggen: naar de halte gaan zonder raadplegen van de dienstregeling. Een ruime meerderheid kiest een wachttijd van maximaal 10 minuten. Een op de vijf kiest voor elke 5 minuten en gemiddeld is de score iedere 8,5 minuut.	De Vervoerregio heeft de laatste jaren een frequentie van 6x per uur (iedere tien minuten een rit, wachttijd gemiddeld 5 minuten) gedefinieerd als minimum voor dienstregelingsloos reizen. Uit diverse vakliteratuur blijkt de ondergrens op deze frequentie te liggen, wat dus ook wordt onderschreven door dit onderzoek. Tegelijkertijd ligt het gemiddelde hoger (iedere 8,5 minuut komt neer op 7x per uur, gemiddeld iets meer dan 4 minuten wachten). Ook dit wordt onderschreven door ons inzicht en vakliteratuur: een verbinding wordt aantrekkelijker bij een frequentie van 8x (gemiddeld iets minder dan 4 minuten wachten) per uur ten opzichte van 6x per uur. Nb: boven de 10-12x (wachttijd gemiddeld 2,5-3 minuten) per uur neemt de aantrekkelijkheid voor een verbinding nauwelijks meer toe, omdat de gemiddelde wachttijd er nauwelijks door wordt beïnvloed. Als gevolg van de afschaling van ons ov aanbod in de afgelopen jaren zien we 6x per uur als haalbaar minimum. Opschalen naar 8x per uur is wenselijk maar dat geldt voor veel meer plaatsen in het netwerk binnen het gebied van de Vervoerregio Amsterdam.
17	Enquête	Bediening Kudelstaart	Meerdere losse opmerkingen zijn gemaakt over de bediening van Kudelstaart. De vraagstelling in de enquête heeft bij sommigen de suggestie gewekt dat de bus in Kudelstaart vervalt.	De eisen voor Kudelstaart veranderen niet. Het vervallen van de busverbinding van Aalsmeer naar Amsterdam Zuid betekent dus dat een andere buslijn de ritten van en naar Kudelstaart overneemt of dat deze opzichzelfstaand gereden gaan worden. Connexxion dient dit uit te werken in haar vervoerplan.
18	Enquête	Betrouwbaarheid	Een aantal respondenten heeft aangegeven zich zorgen te maken over de betrouwbaarheid van de tram en alternatieven die er moeten zijn.	GVB wordt gevraagd een plan te maken voor tramvervangend vervoer bij storingen.

19	Enquête	Lijn 274	Er zijn opmerkingen gemaakt over lijn 274. Deze wordt in de vragenlijst niet benoemd.	Lijn 274 vervalt in het kader. Dit zou een met de tram concurrerende verbinding zijn en het in stand houden past daarmee niet binnen het Uitvoeringsbesluit.
20	GVB	Bedieningstijden	GVB signaleert dat de door ons geëiste bedieningstijden ruimer zijn dan de huidige concessie Amsterdam voorschrijft. GVB geeft aan dat het in het kader van helderheid voor de reiziger het beste is om deze bediening volledig per tram te bieden, en niet met busritten in vroege en late uren. GVB geeft aan dat deze ruime bedieningstijd wel relatief duur is.	De Vervoerregio neemt dit advies over. In het definitieve kader is de bedieningstijd van de tram ongewijzigd en de bedieningstijd van de ontsluitende buslijn in uurblok 5:00 en 0:00 vervallen. De Vervoerregio neemt kennis van dat de ruimere bedieningstijden relatief duur zijn als onderdeel van de gesprekken over de businesscase in een later stadium.

21	GVB	Overstappen	In Bijlage 1 staat dat bij halte Sacharovlaan een 'Hoogfrequente overstap' wordt geëist. Met als definitie "De overstap is niet direct aansluitend. Beide lijnen zijn hoogfrequent en de wachttijd bedraagt gemiddeld 5 minuten. Op rustige momenten (dus met lagere frequenties) stemmen de vervoerders deze overstapmogelijkheid af in de dienstregeling." De laatste zin impliceert dat alléén afstemming nodig is indien één van beide vervoerders minder dan 6x/uur rijdt. De opmerking over gemiddelde wachttijd lijkt erop te duiden dat er ook bij hoogfrequentie lijnen iets van afstemming geregeld moet worden (gaat automatisch goed bij bijvoorbeeld 8x/uur bus en 6x/uur tram, dat is bevestigd in het toelichtende gesprek, maar niet bij zowel bus als tram 8x/uur). Het is ons toch nog niet helemaal duidelijk wat hier nou precies de eis is. Concrete vraag: Moet er bij een frequentie van zowel bus als tram van 6x/uur of vaker iets geregeld worden?	De eis wordt aangepast naar dat de gemiddelde overstaptijd maximaal 5 minuten mag zijn maar dat er gebruik gemaakt mag worden van 1 of meerdere overstaphaltes, zolang kwaliteit en reistijd vergelijkbaar zijn. Dat betekent dat er bij een regelmatig hoogfrequent patroon ook afstemming nodig kan zijn.
----	-----	-------------	---	--

22	GVB	Geregelde overstaplocaties	GVB gaat er vanuit dat eisen voor overstappen alleen gelden voor: · Sacharovlaan: Van de bussen uit Aalsmeer op de tram richting Amsterdam Zuid en vice versa. · Poortwachter: Van de tram uit Uithoorn op de bus naar Amstelveen Centrum en vice versa. Oftewel: niet een geregelde overstap op Oranjebaan, Station Zuid, etc. En ook niet op Sacharovlaan van de tram uit Uithoorn op de bus naar Amsterdam Centrum. Ook al staan hier in de tabellen en sommige plaatjes blauwe overstapiconen. Klopt deze redenatie? En wordt dit anders als GVB (zoals voorgesteld in het concept Vervoerplan 2024) zelf de tram vanuit Uithoorn de stad in laat rijden?	De aanname klopte voor de eerder voorlopig vastgestelde versie van het kader. Op 12 oktober is de aansluiting echter aangepast.
23	GVB	Overstappen	En algemeen: om een overstap te regelen (m.n. bij lagere frequenties) moet er vaak extra tijd in een omloop om dit voor elkaar te krijgen. Dat wordt pas echt zichtbaar bij het maken van een daadwerkelijke dienstregeling zichtbaar. Bij halte Poortwachter is duidelijk beschreven dat de tram hier leidend is, maar bij Sacharovlaan staat zoiets niet. Afhankelijk van wie op wie afstemt, komt deze extra tijd bij GVB of Connexxion terecht. Hoe kijkt de Vervoerregio hier naar?	De Vervoerregio verwacht van haar vervoerders dat ze tijdig met elkaar in overleg gaan over het realiseren van aansluitingen in de dienstregeling. Daarbij dient van beide kanten oog te zijn voor maakbaarheid en een zo optimaal mogelijke oplossing. In beginsel is inefficiëntie als gevolg van een te bieden aansluiting niet ongebruikelijk. Het staat de vervoerders vrij dit bij het uitwerken van de businesscase te agenderen.

24	GVB	Netwerkkeuze	In het concept vervoerplan 2024 is een netwerkwijziging met betrekking tot de trams uit Amstelveen/Uithoorn voorgesteld. Binnen de kaders van de Vervoerregio blijven dan enkele opties open staan. Deze keuzes zullen nog overleg vergen met de Vervoerregio en gemeenten. Het vervolgproces moet daarvoor ruimte bieden.	Het vervolgproces is een Vervoerplanproces. Daarbij staat de Vervoerregio open voor suggesties vanuit GVB. Het doorkoppelen van tramlijnen over knooppunten heeft gevolgen voor een groter deel van het netwerk. De Vervoerregio wil de ruimte van vervoerders voor integrale afwegingen hierin niet onnodig beperken. Het niet verplicht maken maar ook niet verbieden in dit kader, maakt het mogelijk om doorkoppelingen in de Vervoerplanprocedure te verkennen en toetsen. De Vervoerregio zal doorkoppelingen van de Amsteltram toestaan, met in achtneming van het volgende: - Een doorkoppeling naar andere delen van de stad kan in het Vervoerplan worden uitgewerkt als resultaat van een integrale afweging rondom het tramnetwerk. Daarbij is speciale aandacht vereist voor het hoogwaardige karakter (betrouwbare en punctuele exploitatie) van de Amsteltram wat ook in exploitatie behouden moet blijven. Dit is onderdeel van de door GVB te maken overwegingen in het Vervoerplan 2024-2 (vanaf ingebruikname tramlijn van/naar Uithoorn) en verder. - In de nieuwe concessie Amsterdam wordt beoogd kwaliteitskenmerken op te nemen voor HOV lijnen. Hiermee kan gezamenlijk met de wegbeheerders gekeken worden naar de mogelijkheden van doorkoppelingen, op basis van dan te stellen uitgangspunten omtrent HOV-exploitatiewaarde. - Algemeen beleidsuitgangspunt van de Vervoerregio is dat tram en bus elkaar niet mogen concurreren door parallel te rijden. Op basis van dit uitgangspunt wordt het doorkoppelen van de tram uit Uithoorn naar het Leidseplein in Amsterdam niet toegestaan, mocht GVB dit in het kader van de vervoerplanprocedure voorstellen. Connexxion is op basis van het vervoerkundig kader, net als op basis van de huidige concessie-eisen, verplicht een rechtstreekse HOV-buslijn aan te bieden tussen Aalsmeer en Amsterdam Elandsgracht. Bij doorkoppeling van de Amsteltram vanaf Amsterdam Zuid naar het Leidseplein ontstaat
----	-----	--------------	---	---

				paralleliteit/concurrentie tussen de tram en de bestaande buslijn van Connexxion naar de Elandsgracht. Het DB past dit principe ook toe in Uithoorn: om concurrentie met de tram te voorkomen is hier de overblijvende busbediening tussen Uithoorn en Amstelveen gemaximeerd in frequentie en is de route vastgelegd.
25	GVB	Nachtvervoer	GVB gaat er vanuit dat het nachtvervoer onderdeel blijft van de Concessie Amstelland Meerlanden.	Dit is correct, de nachtbus naar Uithoorn blijft onderdeel van de concessie AML
26	GVB	Naamgeving	GVB geeft aan duidelijkheid te willen zien in de naamgeving in de stukken. Dit kader gaat over de Amsteltram en niet over de Uithoornlijn.	De Amsteltram rijdt nu over het traject zoals aangelegd in het project Amstelveenlijn. Straks rijdt de tram door naar Uithoorn over het traject dat is aangelegd door project Uithoornlijn. Het klopt dat het kader gaat over de vervoerkundige wijzigingen rondom de start van het exploiteren van de Amsteltram tussen Uithoorn en Amsterdam Zuid.
27	RAR	Toetsing uitgangspunten kwaliteit VRA	U stelt in uw brief: "In deze kaders borgen we dat de kwaliteit van het openbaar vervoer op de verbinding Aalsmeer/Uithoorn – Amstelveen – Amsterdam minimaal gelijkwaardig blijft aan het huidige ov-aanbod zoals in de huidige dienstregeling." Naar de mening van de RAR voldoet uw uitgewerkte voorstel niet aan deze stelling, omdat 1) de tram met lagere frequenties mag rijden dan de huidige R-Netbundel met bussen vanuit Uithoorn (nu overdag elke 7,5 minuut); 2) grote delen van Uithoorn die nu nog elke 7,5 minuut met de R-Netbuslijnen bediend worden buiten de	In de uitgangspunten zoals opgesomd in hoofdstuk 1 van het kader is uiteengezet wat de Vervoerregio verstaat onder gelijkwaardige kwaliteit. Voor HOV frequenties gaan we uit van behoud van dienstregelingsloos reizen. Een frequentie van iedere 10 minuten is daarvoor het minimum. De frequentie mag dus iets lager liggen dan de 8x per uur die nu geboden wordt. In het uitvoeringsbesluit van de Uithoornlijn is reeds vastgelegd dat de HOV busbundel wordt vervangen door een HOV tram van Uithoorn naar Amsterdam Zuid en dat er een niet-concurrerende bus overblijft tussen Zijdelwaard en Amstelveen centrum. In de uitgangspunten van het kader is gesteld dat de meeste reizigers hun reis straks nog steeds moeten kunnen maken met maximaal één extra overstap. De uitwerking is hiermee in lijn.

			800 meter loopafstand liggen van de tram. In het voorstel krijgen zij een halfuursdienst met een slingeroute naar Amstelveen busstation; 3) de huidige R-netlijn een rechtstreekse verbinding biedt met het Museumkwartier, Leidseplein en Elandsgracht (en station Zuid); de nieuwe tram rijdt alleen naar station Zuid.	
28	RAR	Tramfrequentie	Het verbaast ons hogelijk dat in het kader gesteld wordt dat een tramfrequentie van 6x/u en in de daluren 4x/u of zelfs 2x/u voldoende is. Dit is niet conform eerdere afspraken en voldoet niet aan R-net kwaliteit. Wij wijzen u op het Uitvoeringsbesluit Uithoornlijn (door de Regioraad d.d. 12-12-2017 vastgesteld) waarin staat dat in ieder geval in de ochtendspits en avondspits de minimale frequentie 10x per uur is. Dat is ook de afgelopen jaren steeds aan omwonenden gecommuniceerd en staat nu ook op de website van de Uithoornlijn.	Het uitvoeringsbesluit is uitgangspunt geweest bij de totstandkoming van het kader. Dit is echter wel in de context van het huidige afgeschaalde aanbod geplaatst en kan daarmee niet volledig overgenomen worden. Ten tijde van het nemen van het Uitvoeringsbesluit is uitgegaan van een doorgezette groeilijn van de reizigers op de betrokken trajecten. De verwachting is nog steeds dat de reizigersaantallen in de komende jaren op dit niveau komen, maar momenteel liggen de aantallen lager. Het DB heeft in de afgelopen jaren kaders vastgesteld voor het afschalen van het ov aanbod. Daarin is voor de meeste HOV (R-net) verbindingen een minimum van 6x per uur per lijn als voldoende geacht. Naar mening van het DB vallen de ov verbindingen Aalsmeer - Amsterdam en Uithoorn - Amsterdam in deze categorie. Alleen voor zeer hoogfrequente lijnen (zoals bijvoorbeeld lijn 300 en metrolijn 52 in Amsterdam) is 8x per uur als minimum gesteld. Met de eis van 6x per uur per lijn borgt het DB HOV kwaliteit op dezelfde manier als elders binnen de Vervoerregio.

29	RAR	Overstap Sacharovlaan	Ook verknoeit een frequentie van 6x/u de zo belangrijke overstap op de halte Sacharovlaan in Amstelveen op de R-netlijn naar Elandsgracht, die wél vrijwel de gehele dag 8x/u rijdt. De argumentatie dat veel andere GVB trams ook maar 6x/u rijden snijdt naar de mening van de RAR geen hout: in Amsterdam zijn er meestal vele reisopties, in Uithoorn nog maar 1! Wij verzoeken de Vervoerregio Amsterdam om in de spits 10x/u en voor de overige uren overdag 8x/u als minimumeis vast te leggen, en een naadloze overstap te regelen met en met dezelfde frequentie (ook in de daluren) als momenteel wordt gereden op de Aalsmeerbundel.	Een dergelijke minimumeis is niet in lijn met de huidige concessies Amsterdam en AML en in ogen van de Vervoerregio niet nodig op dit moment. Zie de bovenstaande reactie. GVB is gehouden wanneer het vervoer daartoe op specifieke tijdvakken aanleiding geeft een hogere capaciteit te bieden. Uit de consultatie blijkt dat de overstapkwaliteit ook zonder gelijke intervallen goed te borgen is.
----	-----	-----------------------	---	---

30	RAR	Bereikbaarheid Sacharovlaan	De bereikbaarheid van en de overstapsituatie op de halte Sacharovlaan in AmstelveenWestwijk dient verbeterd te worden. De bushalte richting Aalsmeer dient verplaatst te worden tot direct naast de tramhalte (zoals nu voor de halte van de bussen vanuit Aalsmeer). Ter plekke is een extra voetgangersbrug nodig over het naastgelegen water om de loopafstanden vanuit die wijk naar de tram/bushalte met honderden meters te verkorten. Wij hebben vernomen dat de gemeente Amstelveen voornemens is die aanpassingen te willen realiseren. De RAR vraagt de Vervoerregio in overleg te treden met Amstelveen om deze aanpassingen met spoed te realiseren. Tevens dient de overstap van bus op tram naadloos op elkaar aan te sluiten in frequenties en tijdstippen.	Er is reeds overleg gaande tussen de gemeente en de Vervoerregio over het verbeteren van de overstapkwaliteit op de halte Sacharovlaan. Uit consultatie blijkt dat de overstapkwaliteit ook zonder gelijke intervallen goed te borgen is.
----	-----	-----------------------------	---	--

31	RAR	Verslechtering Uithoorn (noord)oost ten opzichte van verbetering Uithoorn west.	De reizigers in Zijdelwaard hebben momenteel 8x/u een rechtstreekse R-net verbinding met Amsterdam (4x Elandsgracht en 4x station Zuid). Zij moeten voortaan eerst een flink eind terugsteken naar Uithoorn busstation (loopafstand tot meer dan een kilometer) en rijden over een langer traject naar Amsterdam; dus grotere loopafstanden, duurder, en een extra overstap als je richting Elandsgracht wilt. De RAR is van mening dat de compensatie (max. 2x/u een slingerbus naar Amstelveen busstation) niet voldoende is voor deze grote groep trouwe OV-gebruikers. Wij hebben de mogelijkheden bekeken om binnen Uithoorn een pendelbus(je) te laten rijden dat via een slimme route de tramstations in voldoende hoge frequentie aan doet. Helaas is de infrastructuur bij en naar halte Aan de Zoom (en halte Centrum) niet geschikt gemaakt voor een pendelbus(je). Het bus/tramstation is de enige halte waar dit wel kan. De meest logische oplossing is o.i. daarom door lijn 340 uit Haarlem door te trekken tot Uithoorn noordoost (route 347, keren op rotonde Heijermanslaan/ Arthur van Schendelstraat). Op die manier wordt bovendien de verbinding van Zijdelwaard met Schiphol, Hoofddorp en Haarlem sterk verbeterd; die relatie wordt met de	Het ligt voor de hand dat reizigers voor de richting Schiphol, Hoofddorp en Haarlem reizen met lijn 340 en niet per definitie een reis via Amstelveen maken. Dit in zowel het geval dat er ritten van lijn 340 door Zijdelwaard rijden als wanneer dit niet het geval is. De Vervoerregio neemt (in lijn met de concessie AML) geen eisen mee voor extra ontsluiting binnen Uithoorn. Het staat Connexxion echter wel vrij om in het vervoerplan een dergelijke oplossing te bieden, wanneer zij daar aanleiding toe ziet.
----	-----	---	---	---

komst van de tram namelijk ook slechter, omdat Zijdelwaarders voortaan eerst ver naar de tram moeten lopen en vervolgens in Amstelveen moeten overstappen op de Oranjebaan in plaats van Amstelveen busstation (lijn 300 richting 3 Haarlem), dus trager en duurder. Door ons voorstel wordt ook recht gedaan aan het anti-concurrentiebeding met de tram voor het traject Uithoorn Noord tot Amsterdam.

32	RAR	Dienstregelingskilometers / verbinding Poortwachter- Amsterdam Zuid	De 'nieuwe' R-Netbus die vanaf Poortwachter naar station Zuid gaat rijden is o.i. geen efficiënte benutting van Dienstregelingkilometers (DRK's). Deze lijn zou meer toegevoegde waarde hebben door in Amstelveen-West ook alle haltes te bedienen die lijn 357/358 overslaat. Gezien de vervoersvraag lijkt het ons voldoende om deze 4x/u te laten rijden (naadloos aansluitend op 8x/u een tram op Poortwachter). Dan worden DRK's uitgespaard en heeft de hele westelijke hoofdas van Amstelveen een voldoende adequate, rechtstreekse verbinding met busstation en station 3 Zuid. In combinatie met de Aalsmeerbundel is deze as dan ook evenwichtig bediend: momenteel gaat op deze as circa 70 % van de reizigers naar Elandsgracht en 30% naar station Zuid. De vrijgekomen DRK's dienen uiteraard ingezet te worden op de plekken waar de nadelen van de Uithoornlijn optreden.	De Vervoerregio heeft de eisen voor deze verbinding aangepast. Maar geen specifieke koppeling aangebracht voor de aansluiting op de tram. Het is aan de vervoerders om een goede aansluiting te bieden voor de reisrelatie Uithoorn - Amstelveen centrum. In de uitwerking zal blijken of de frequentie van 4x per uur overdag dan voldoende is, of dat toch 6x per uur gereden moet worden.
33	RAR	Gekoppelde trams	De RAR begrijpt de constatering in uw brief niet, dat het onnodig is om met gekoppelde trams te rijden. Lijn 25 wordt meestal gereden met dubbele stellen en zit nu al behoorlijk vol. Daar moeten dan nog de reizigers uit Uithoorn bij opgeteld	Voor alle concessies geldt een zogenaamde Vervoerplicht. Hierin ligt vast dat de vervoerder verantwoordelijk is voor het structureel bieden van voldoende capaciteit. Dat kan door het bieden van meer ritten of het bieden van meer capaciteit per rit. Ook wanneer gedurende de uitvoering van een vervoerplan een structureel tekort aan capaciteit bestaat, moet de vervoerder het aanbod hierop

			worden, wat thans leidt tot een behoorlijk volle gelede bus.	aanpassen. We bespreken het signaal van twijfel over de capaciteit dat de verschillende stakeholders hebben meegegeven met GVB.
34	RAR	Doorkoppeling tram richting centrum	Voor de RAR prevaleert het doorrijden in Amsterdam voorbij de Strawinskylaan. Naar de mening van de RAR zou het ook mogelijk moeten zijn om met gekoppelde wagens verder door te rijden de stad in. Als dit niet toegestaan zou worden, dan desnoods met enkele wagens. Dat vereist echter dan wel een hoge frequentie om het aantal reizigers te vervoeren, met mogelijk extra spitsritten.	Vooralsnog is het doorrijden met gekoppelde trams de stad in niet mogelijk. Zo zijn vele haltes niet geschikt voor dergelijke trams. Een te bieden doorkoppeling wordt in het kader van het vervoerplan beoordeeld en is gebonden aan criteria rondom voorkomen van paralleliteit en behoud van hoogwaardigheid.
35	RAR	Zwart rijden	Wij hebben vanuit de RAR al diverse keren aangekaart dat er door het open instap regime bovenmatig veel zwart wordt gereden op lijn 25 en dat er zelden wordt gecontroleerd. De telcijfers van de OV-chipautomaten (waar uw prognoses op gebaseerd zijn) kloppen dus niet en leiden tot een forse onderschatting van de werkelijke bezettingsgraad van lijn 25! Rijden met enkele trams dient in ieder geval gepaard te gaan met een hogere frequentie dan de 6x/u uit uw voorstel, en met garanties voor het comfort van de reizigers (geen overvolle trams). De RAR verzoekt met klem een brede steekproef uit te voeren van de actuele werkelijke vervoercijfers van lijn 25.	Voor de capaciteit van de trams is en blijft de concessie onverkort van toepassing. GVB dient steeds voldoende capaciteit te bieden. Het signaal over het zwartrijden is besproken met GVB, maar er is op dit moment geen indicatie dat de geboden capaciteit niet aansluit bij het daadwerkelijke aantal reizigers. GVB is bezig met een onderzoek naar zwartrijders op lijn niveau. De uitkomsten hiervan zijn op dit moment nog niet beschikbaar. Wanneer deze uitkomsten beschikbaar zijn zal hier opnieuw naar gekeken worden.

36	RAR	Betrouwbaarheid	De RAR vindt het belangrijk dat lijn 25 een betrouwbaarder imago krijgt. Het huidige storingsbeleid (lijn 25 vanuit Westwijk inkorten tot halte Amstelveen Stadshart) is onacceptabel, omdat daar geen overstapmogelijkheid is richting Amsterdam. Het vervangend busvervoer heeft een te lange opstarttijd en is bijna nooit gebruikt. Daarom pleit de RAR voor een adequate terugvaloptie in geval van storingen bij station Zuid: maak met het GVB afspraken over de oplossing die al voorhanden is: namelijk het gebruiken van de overloopwissel ter hoogte van de A.J.Ernststraat/VU. Lijn 25 kan dan vanuit Westwijk/Uithoorn gewoon doorrijden tot halte Parnassusweg en vanaf daar terugrijden naar Uithoorn. De reizigers komen dan op loopafstand van station Zuid, een prima OV-knoop om de reis te vervolgen. Met GVB en Connexxion dienen adequate afspraken te worden gemaakt over verstoringen.	De Vervoerregio is met GVB in gesprek over het gebruik van deze wissels. In het kader is opgenomen dat GVB een plan moet maken voor vervangend vervoer bij verstoringen.
----	-----	-----------------	--	---

37	RAR	Betrouwbaarheid	Ook wenst de RAR om in overleg met GVB en gemeente Amsterdam wisselverbindingen te realiseren tussen de trambaan van lijn 24 bij de VU op de Boelelaan en de trambaan op de Buitenveldertselaan/Parnassusweg (wissels in beide richtingen) zodat bij calamiteiten en mogelijke verstoringen tijdens het bouwproces aan het Zuidasdok de trams via de Boelelaan en metrostation Amstelveenseweg alsnog Amsterdam in kunnen rijden en aansluitingen blijven bieden op het metro-, tram- en busnetwerk.	Aanleg van aansluitwissels bij de De Boelelaan valt buiten de scope van dit kader, de Amstelveenlijn en de Uithoornlijn. Uw verzoek is intern uitgezet, maar hierop is op dit moment nog geen antwoord.
38	Connexxion	Kader. Tabel 2	Connexxion geeft aan er niet gesproken kan worden van "De overstaptijd is maximaal 5 minuten" maar van "De gemiddelde overstaptijd is maximaal vijf minuten". De twee modaliteiten hebben verschillende frequenties waardoor de overstap nooit 2x achter elkaar eendezelfde overstaptijd heeft.	Dit is correct, de omschrijving "gemiddelde overstaptijd is maximaal vijf minuten" is overgenomen.
39	Connexxion	Kader. Tabel 3	Connexxion verzoekt om de R-net eis tussen Poortwachter en Amstelveen Centrum en Amsterdam Zuid te vervangen door een laag frequente busverbinding.	De Vervoerregio past de eisen voor deze verbinding aan naar een laag frequente verbinding, met de eis voor overdag minimaal 4x per uur. Omdat een groter deel doorgaande reizigers voortaan gebruik zal maken van de tram is het bieden van deze busverbinding in R-net kwaliteit niet meer noodzakelijk. Dit biedt Connexxion tevens de mogelijkheid meer haltes te bedienen dan de R-net bus nu doet.

40	Connexxion	Kader. Tabel 3	Connexxion verzoekt om een toevoeging met betrekking tot de verbinding tussen Uithoorn en Amsterdam centrum. Deze rechtstreekse verbinding is nog niet expliciet toegekend aan de R-Net bus (en niet de R-net tram)	De Vervoerregio herkent niet dat er een R-net bus tussen Uithoorn en Amsterdam centrum blijft rijden. Het kader schrijft géén rechtstreekse bus (of tram) voor tussen Uithoorn en Amsterdam centrum. Een dergelijke verbinding zou niet worden toegestaan vanwege concurrentie met de tram tussen Uithoorn en Amstelveen. Er is wel sprake van een directe busverbinding tussen Aalsmeer, Amstelveen Zuid en Amsterdam centrum.
41	Connexxion	kader 1	Verzoek is om de rode lijn (=R-net) te vervangen door een laagfrequentere lijn, maximaal 4x per uur volstaat tussen Poortwachter en Amstelveen Centrum en Amsterdam Zuid.	De Vervoerregio past de eisen voor deze verbinding aan naar een laag frequente verbinding, met de eis voor overdag minimaal 4x per uur. Omdat een groter deel doorgaande reizigers voortaan gebruik zal maken van de tram is het bieden van deze busverbinding in R-net kwaliteit niet meer noodzakelijk. Dit biedt Connexxion tevens de mogelijkheid meer haltes te bedienen dan de R-net bus nu doet.
42	Connexxion	Technische uitwerking kader 2	De passasage m.b.t. halte Brink wordt door de Vervoerregio niet als eis beschouwd maar als een overweging. Hierin het verzoek van Connexxion dit op te nemen met minder interpretatieruimte in de technische uitwerking.	De Vervoerregio hecht er belang aan dat de reismogelijkheid via de halte Brink voor de relatie Uithoorn west - Amstelveen ziekenhuis in het vervoerplan wordt benoemd en overwogen. In de technische uitwerking staat geen verplichting om de aansluiting te bieden, wel de (in algemene zin uit de concessie af te leiden) verplichting om het bieden van de aansluiting te overwegen in relatie tot andere aansluitingen en afstemmingen langs de betreffende lijnen. <i>Nb de technische uitwerking is gemaakt om een vertaalslag te maken voor vervoerders tussen kader en concessie eisen. Dit document bevat geen aanvullende eisen ten opzichte van het kader, maar uitwerking. Daarom is deze niet in consultatie gebracht.</i>

43	Connexxion	Technische uitwerking kader 3	Connexxion wil graag een aanpassing van de technische uitwerking waarin duidelijk wordt dat alle vroege en late ritten die de huidige R-net bussen bieden, straks worden overgenomen door een tramrit. En als dat niet gebeurt, dat dat niet leidt tot de verplichting voor Connexxion om op heel vroege en late uren busritten te blijven rijden	Het kader en de technische uitwerking worden hierop aangepast: ook de vroege en late ritten worden ondergebracht bij de tram.
44	Connexxion	Kader 7	Kader 7: Toegelicht is door de Vervoerregio dat het rechtstreeks rijden van de tram tussen Uithoorn en Amsterdam Centrum bij het bestuur wordt voorgelegd. Connexxion benadrukt dat zij ervan uit gaat dat de tram NIET een rechtstreekse verbinding biedt tussen Uithoorn en Amsterdam Centrum. Meerdere malen is benadrukt door Connexxion dat als deze rechtstreekse verbinding wel geboden wordt per tram, dit een significante negatieve impact heeft op de kostendekkingsgraad van AML. Het is in het belang van de concessie AML en vooral voor de gemeenten Aalsmeer en Amstelveen om in de kaders geen voorwaarden te scheppen die er toe leiden dat de frequenties binnen AML onder druk komen te staan voor met name die gemeenten. Het conceptkader zou juist ondubbelzinnig een dergelijke	Algemeen beleidsuitgangspunt van de Vervoerregio is dat tram en bus elkaar niet mogen beconcurreren door parallel te rijden. Op basis van dit uitgangspunt wordt het doorkoppelen van de tram uit Uithoorn naar het Leidseplein in Amsterdam niet toegestaan, mocht GVB dit in het kader van de vervoerplanprocedure voorstellen. Connexxion is op basis van het vervoerkundig kader, net als op basis van de huidige concessie-eisen, verplicht een rechtstreekse HOV-buslijn aan te bieden tussen Aalsmeer en Amsterdam Elandsgracht. Bij doorkoppeling van de Amsteltram vanaf Amsterdam Zuid naar het Leidseplein ontstaat paralleliteit/concurrentie tussen de tram en de bestaande buslijn van Connexxion naar de Elandsgracht. Het DB past dit principe ook toe in Uithoorn: om concurrentie met de tram te voorkomen is hier de overblijvende busbediening tussen Uithoorn en Amstelveen gemaximeerd in frequentie en is de route vastgelegd.

			rechtstreekse verbinding dienen te voorkomen	
45	Adviescommissie AML	Scenario 1;	Acht keer per uur (doordeweeks ochtendspits t/m avondspits, zaterdag overdag) kan en dat is de inzet van Uithoorn en Amstelveen;	De Vervoerregio acht een minimale HOV frequentie van 6x per uur als voldoende om (wanneer dat nodig en maakbaar is) vanuit te groeien. Het HOV karakter van het ov netwerk blijft met minimaal 6x per uur gewaarborgd.
46	Adviescommissie AML	Scenario 2:	Als scenario 1 niet kan dan zou de 'GVB-variant' interessanter zijn. Dan heeft in ieder geval Amstelveen in de spits een hogere tramfrequentie. En twee doorgaande tramverbindingen Amsterdam in (waarvan één dan de Uithoornlijn die de route van lijn 5 in Amsterdam overneemt).	Dit scenario betreft een lijnvoeringsvariant op vervoerplanniveau. Het doel van het kader is om minimale eisen vast te stellen. Uitwerking zoals spitsverdichting en doorrijden over station Zuid heen is, indien vallend binnen beleid en eisen, aan de vervoerder(s). Het doel van de Vervoerregio is daarbij niet een zo hoog mogelijke spitsfrequentie maar het behoud van HOV kwaliteit.
47	Adviescommissie AML	Scenario 1: Tramfrequentie	De adviescommissie AML vindt dat de tramfrequenties op zijn minst gelijkwaardig moet worden getrokken aan de principes van de R-net buslijnvoering. Een frequentie van 6x per uur is niet acceptabel, dit is niet minimaal gelijkwaardig aan de huidige situatie en deze frequentie voldoet niet aan het bestuurlijk vastgestelde Uitvoeringsbesluit van de Uithoornlijn/Amsteltram.	De Vervoerregio herkent een frequentie van 8x per uur niet als principe van R-net buslijnvoering maar ziet dit wel als een wenselijke frequentie voor deze en andere lijnen om in de komende jaren (weer) naar toe te werken. Het uitvoeringsbesluit is uitgangspunt geweest bij de totstandkoming van het kader. Dit is echter wel in de context van het huidige afgeschaalde aanbod geplaatst en kan daarmee niet volledig overgenomen worden. Ten tijde van het nemen van het Uitvoeringsbesluit is uitgegaan van een doorgezette groeilijn van de reizigers op de betrokken trajecten. De verwachting is nog steeds dat de reizigersaantallen in de komende jaren op dit niveau komen, maar momenteel liggen de aantallen lager. Het DB heeft in de afgelopen jaren kaders vastgesteld voor het afschalen van het ov aanbod. Daarin is voor de meeste HOV (R-net) verbindingen een minimum van 6x per uur per lijn als voldoende geacht. Naar mening van het DB vallen de ov verbindingen

				Aalsmeer - Amsterdam en Uithoorn - Amsterdam in deze categorie. Alleen voor zeer hoogfrequente lijnen (zoals bijvoorbeeld lijn 300 en metrolijn 52 in Amsterdam) is 8x per uur als minimum gesteld. Met de eis van 6x per uur per lijn borgt het DB HOV kwaliteit op dezelfde manier als elders binnen de Vervoerregio.
48	Adviescommissie AML	Scenario 1: verkeersveiligheid en doorstroming kruispunten Uithoornlijn	De gemeente Uithoorn verzoekt de Vervoerregio wel rekening te houden met de verkeersveiligheid en doorstroming bij de kruispunten van de Uithoornlijn. Er dient een check plaats te vinden in hoeverre de huidige maatregelen zijn berekend op een frequentie van acht keer per uur.	De integrale traminfrastructuur (waaronder de kruisingen en VRI's) van de Uithoornlijn is ontworpen op een tramfrequentie van 10x per uur per richting met gekoppelde trams. Het rijden van 8x per uur past hier binnen.
49	Adviescommissie AML	Scenario 1: Overstap Sacharovlaan	Op Sacharovlaan ontstaat een overstap van 8x per uur bus op mogelijk 6x per uur tram. Dit is geen acceptabele situatie. Adviescommissie AML verwacht een basisfrequentie van R-netverbindingen van 8x per uur.	De Vervoerregio herkent een frequentie van 8x per uur niet als basisfrequentie van R-net buslijnvoering maar ziet dit wel als een wenselijke frequentie voor deze en andere lijnen om in de komende jaren (weer) naar toe te werken. Het DB heeft in de afgelopen jaren kaders vastgesteld voor het afschalen van het ov aanbod. Daarin is voor de meeste HOV (R-net) verbindingen een minimum van 6x per uur per lijn als voldoende geacht. Naar mening van het DB vallen de ov verbindingen Aalsmeer - Amsterdam en Uithoorn - Amsterdam in deze categorie. Alleen voor zeer hoogfrequente lijnen (zoals bijvoorbeeld lijn 300 en metrolijn 52 in Amsterdam) is 8x per uur als minimum gesteld. Met de eis van 6x per uur per lijn borgt het DB HOV kwaliteit op dezelfde manier als elders binnen de Vervoerregio. De aansluitkwaliteit verbetert niet aanmerkelijk bij het 8x per uur eisen van alle betrokken lijnen. De kosten nemen echter wel toe.

50	Adviescommissie AML	Gekoppeld/losgekoppeld	De adviescommissie AML verwacht een onderbouwing waarom er volstaan kan worden met 6x per uur rijden (gekoppeld/losgekoppeld) .	GVB wordt gevraagd dit op te nemen in het vervoerplan waarbij rekening wordt gehouden met de laatste analyse van zwartrijden op lijn 25.
51	Adviescommissie AML	Scenario 2: Buslijnen Uithoorn	De buslijnen in Uithoorn en tussen Uithoorn en Amstelveen mogen niet concurrerend zijn met de Amsteltram. Het verzoek is om inzichtelijk te maken hoe de berekening ten aanzien van deze busverbinding tot stand is gekomen.	Dit is gebaseerd op het Uitvoeringsbesluit: "In het Voorkeursbesluit in december 2016 is de voorkeursvariant Uithoornlijn vastgesteld: het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn ter hoogte van de huidige bushalte Stationsstraat over het tracé van de Spoordijk, zonder directe busverbinding tussen Uithoorn, Amstelveen en Amsterdam met uitzondering van een niet met de tram concurrerende busverbinding tussen Uithoorn Zijdelwaard en Amstelveen centrum. De tramhaltes zijn in de voorkeursvariant voorzien bij Aan de Zoom, het busstation Uithoorn en Dorpscentrum." Er is in het kader enkel een beperking gelegd op busritten tussen Uithoorn en Amstelveen, niet binnen Uithoorn. Het staat Connexxion vrij om binnen Uithoorn meer ritten te bieden. Een frequentie van 2x per uur ziet de Vervoerregio als niet concurrerend en goed minimum binnen Uithoorn, in de wetenschap dat dat de minimum eis is voor alle ontsluitende verbindingen.
52	Adviescommissie AML	Scenario 2: Ontsluitende buslijn Uithoorn-Amstelveen	De ontsluitende buslijn Uithoorn-Amstelveen, waardoor de wijken Zijdelwaard en Meerwijk op acceptabele afstand OV ter beschikking hebben, rijdt in het voorstel twee keer per uur. Wij verzoeken om de frequentie te verhogen naar drie of vier keer per uur, omdat reizigers nog moeten wennen aan de nieuwe HOVtramverbinding. Wij begrijpen dat de bus niet concurrerend mag zijn met	Een gewenningsperiode zorgt voor tijdelijke overbediening. Dat kan leiden tot veel slecht gevulde voertuigen en versterkt een gevoel van afbraak, door telkens een beetje minder bus te bieden.

			de Amsteltram, maar vragen om een geleidelijke afbouw van de frequentie, zodat er een gewenningsperiode ontstaat onder de reizigers van Uithoorn.	
53	Adviescommissie AML	Vroege en late ritten, Geluidsonderzoek	De huidige vroege en late verbindingen moeten met vergelijkbare frequenties worden geboden waarbij ten aanzien van Uithoorn ook een check dient plaats te vinden ten aanzien van akoestisch onderzoek wat verankerd is in het bestemmingsplan. De gemeente Uithoorn verzoekt aan de Vervoerregio Amsterdam om de geluidsmetingen te analyseren	De Vervoerregio kiest ervoor de bedieningsperiode van de tram gelijk te houden aan die van de huidige R-net bus in lijn met de in het kader benoemde uitgangspunten. Wel wordt gekozen voor een lagere frequentie dan Connexxion nu tussen 5 en 6 uur rijdt, omdat in dergelijke uren de nu geboden frequenties vooral nodig zijn voor het opstarten van de exploitatie. Momenteel onderzoekt de Vervoerregio of dit impact heeft op het gedane geluidsonderzoek.
54	Adviescommissie AML	Buslijn Poortwachter-Amstelveenbusstation-Amsterdam Zuid: Bushalte Grote Beer	In de meest optimale situatie zou deze buslijn in beide richtingen de halte Grote Beer aandoen. In uw voorstel rijdt deze bus echter een éénrichtingslus waardoor de drukke halte Grote Beer slechts in één richting bediend wordt. Hierdoor krijgen reizigers naar deze halte extra reistijd, omdat op Poortwachter de aankomst van de Amsteltram wordt afgewacht (en wellicht zelfs pauzetijd). Wij dringen erop aan Connexxion te vragen te keren op bedrijventerrein Legmeer waardoor de halte Groter Beer in beide richtingen bediend blijft worden. We kunnen ook gezamenlijk bezien of er mogelijkheden zijn voor een kortere keerbeweging.	Wij begrijpen deze wens en vragen Connexxion dit in het kader van het vervoerplan te onderzoeken. Mocht dit met geringe meerkosten (ter beoordeling van het DB) mogelijk zijn, is de Vervoerregio voorstander van het in twee richtingen aandoen van de halte Grote Beer met een zo kort mogelijke keerbeweging bij de halte Poortwachter.

55	Adviescommissie AML	Buslijn Poortwachter-Amstelveenbusstation-Amsterdam Zuid: Bushalte Startbaan	Wij verzoeken ten aanzien van de R-net busverbinding Poortwachter-Busstation Amstelveen-station Amsterdam Zuid de halte Startbaan structureel aan te doen (in de directe omgeving hebben de afgelopen jaren grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden en deze halte werd altijd goed gebruikt) en om het daarnaast ook toe te staan om overige opgeheven haltes aan deze as aan te doen door deze buslijn.	De eisen voor deze verbinding zijn in het kader aangepast. Dit maakt het voor Connexxion mogelijk om in haar vervoerplan de halte Startbaan structureel te gaan bedienen.
56	Adviescommissie AML	Buslijn Poortwachter-Amstelveenbusstation-Amsterdam Zuid: Overstapgarantie	Het is positief, dat er garantie geboden wordt op de aansluitingen R-net bus op tram v.v.. Bij een acht keer per uurs-frequentie op de Amsteltram zou de busverbinding mogelijk – met een gegarandeerde aansluiting – kunnen worden teruggebracht naar vier keer per uur inclusief een keerbeweging op Legmeer	De eisen voor deze verbinding zijn in het kader aangepast. De harde koppeling tussen de tram en de bus is daarbij losgelaten en vervangen voor een meer generieke eis, dat de overstap voor de relatie Uithoorn - Amstelveen centrum moet plaats vinden op de halte Poortwachter, Sacharovlaan of Ouderkerkerlaan met in ieder uur telkens gemiddeld maximaal vijf minuten overstaptijd (een korter gemiddelde mag dus, maar langer niet). In het vervoerplan werkt Connexxion de rol van de halte Poortwachter hierin uit. Het kan daarbij dus ook nodig zijn dat voor een goede aansluiting meer ritten nodig zijn dan de Vervoerregio eist, maar het kan ook zijn dat de overstap op Sacharovlaan en/of Ouderkerkerlaan geboden wordt. De reistijd en overstapkwaliteit moet in alle gevallen vergelijkbaar zijn.

57	Adviescommissie AML	Buslijn Poortwachter-Amstelveenbusstation-Amsterdam Zuid: knooppunt Sacharovlaan	In het kaartbeeld is Poortwachter als OV-knooppunt opgenomen. In dat geval zou Sacharovlaan (een zwaarder overstappunt) óók als OV-knooppunt opgenomen moeten staan (feitelijk hét OV-overstappunt in Amstelveen Zuid als de Amsteltram rijdt). De gemeente Amstelveen is reeds, in afstemming met de Vervoerregio Amsterdam, aan het verkennen of de Sacharovlaan kan worden omgevormd tot hoogwaardig overstappunt en mogelijk op langere termijn tot OV-hub	In het kader zijn beide haltes nu gelijkwaardig aangegeven. Wij bevestigen in overleg te zijn over het verkennen van het opwaarderen van de halte Sacharovlaan.
58	Adviescommissie AML	Bediening haltes voormalige buslijn 174	De nieuwe situatie mag niet leiden tot het niet meer doorgekoppeld zijn van een buslijn op de Groenelaan aan de éénrichtingslus (huidige buslijn 174) via Raadhuis Amstelveen, Amsterdamseweg en Rembrandtweg. Deze verbinding biedt namelijk dé directe verbinding van diverse Amstelveense wijken en zorginstellingen met Ziekenhuis Amstelland.	Het kader geeft geen noodzaak om de nu gemaakte doorkoppelingen te wijzigen. Wij zullen uw opmerking doorgeleiden aan Connexxion, zodat in de uitwerking van het Vervoerplan hier aandacht aan besteed kan worden.

59	Adviescommissie AML	Toegankelijkheid halte Oranjebaan	De overstapfunctie van de halte Oranjebaan wordt een stuk zwaarder, omdat de R-net bus vanuit Uithoorn vervalt en de overstap op R-net buslijn 300 dan hier gaat plaatsvinden. Deze tramhalte heeft twee uitgangen en één lift. Deze lift ligt aan de zuidzijde van de Oranjebaan en komt uit op een trottoir in een tunnelbak. De overstap voor mensen met een beperking bij de noordelijke tramhalte-uitgang, uitkomend in dezelfde tunnelbak aan de noordzijde van de Oranjebaan, is eigenlijk niet mogelijk. Daarom willen we pleiten om een lift toe te voegen aan de noordelijke in-/uitgang van tramhalte Oranjebaan. Ook willen we het dagelijks bestuur met klem vragen om een aanpak vanwege het vaak defect zijn van liften van Amsteltramhaltes in Amstelveen (en de vaak lange reparatieduur).	We geleiden dit verzoek intern door. Op het moment van schrijven kunnen we hier nog geen standpunt over innemen. Voor de belangrijkste overstaprelatie (Uithoorn en Amstelveen zuid van/naar Amsterdam Zuidoost) is overigens ook een overstap op de halte Ouderkerkerlaan met gebruik van lijn 356 een optie. Hier zijn met de lift de bushaltes in beide richtingen beter bereikbaar.
----	------------------------	--------------------------------------	--	--

60	Adviescommissie AML	Overloopwissel Amstelveenlijn ten noorden van halte VU/A. Ernststraat	Als er een verstoring is, gaat GVB standaard eindigen op de halte Amstelveen Stadshart waar geen aansluitend OV aanwezig is. Vervangend busvervoer duurt altijd een tijd om op te starten en GVB onttrekt dan bussen hun eigen dienstregeling. Er ligt een overloopwissel via welke je ten noorden van de halte VU naar het andere spoor kan rijden. Als je daar keert tijdens verstoringen, dan komt de reiziger op een plek op loopafstand van station Amsterdam Zuid én van diverse andere bus- en tramlijnen. In de brief dringen we aan om dit als standaard verstoringssituatie in te voeren. Daarnaast verzoeken wij voor de wat langere termijn om de sporen van lijn 24 op de De Boelelaan aan te sluiten op de Amsteltram voor calamiteiten-flexibiliteit (trams kunnen dan via de route van lijn 24 worden omgeleid).	Aanleg van aansluitwissels bij de De Boelelaan valt buiten de scope van dit kader, de Amstelveenlijn en de Uithoornlijn. Uw verzoek is intern uitgezet, maar hierop is nog geen antwoord. De Vervoerregio is met GVB in gesprek over het gebruik van de wissels AJ Ernststraat.
----	------------------------	---	---	--

61	Adviescommissie AML	Toegankelijkheid	De perrons van de Amsteltram sluiten niet aan op de hoogte van de uitklap-planken van de trams. Dit probleem bestaat al twee jaar. Rolstoelgebruikers komen gewoonweg de tram niet in/uit. In Uithoorn is de perronhoogte wél goed afgestemd op de vloerhoogte van de tram. Wij hebben begrepen dat GVB dit punt voortvarend oppakt en vragen u om goed toe te zien op de continuïteit en uitvoering. Dit geldt ook op de inzet om liften in dienst te houden en zo spoedig mogelijk te repareren bij onverhoopte defecten.	Beide opmerkingen zijn intern doorgezet en hierop wordt reeds actie ondernomen.
62	Adviescommissie AML	Zwartrijden	Zwartrijden beïnvloedt de reizigerstellingen behoorlijk en daarmee de potentiële frequentie. Wij denken dat door zwartrijden de reizigersaantallen flink hoger zijn dan op basis van in-/uitcheckgegevens. Het zou niet zo mogen zijn, dat hierdoor potentieel hogere frequenties niet gereden worden.	Voor de capaciteit van de trams is en blijft de concessie onverkort van toepassing. GVB dient steeds voldoende capaciteit te bieden. Het signaal over het zwartrijden is besproken met GVB, maar er is op dit moment geen indicatie dat de geboden capaciteit niet aansluit bij het daadwerkelijke aantal reizigers. GVB is bezig met een onderzoek naar zwartrijders op lijn niveau. De uitkomsten hiervan zijn op dit moment nog niet beschikbaar. Wanneer deze uitkomsten beschikbaar zijn zal hier opnieuw naar gekeken worden.

