

**DRIE GEMEENTEN:  
ÉÉN NOORD/ZUID  
OV-VISIE** ANNO 2008

**Uithoorn, Aalsmeer, Amstelveen  
April 2008**

## Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Kaders	3
3	Concessie Amstelland – Meerlanden	5
4	HOV-knoop Amstelveen-centrum	6
5	Fase 1 HOV Uithoorn	6
6	Fase 2 HOV Aalsmeer	7
7	Fase 3 Realisatie Noord/Zuidlijn	7
8	Eindbeeld 2020	8
	Bijlagen	
	- toelichting kwaliteitseisen	9
	- HOV gerelateerde studies	10

## 1 Inleiding

Een goed functionerend, op elkaar afgestemd en toekomstbestendig openbaar vervoer. Dit vormt de kern van de visie anno 2008 die de wethouders verkeer van de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn met deze notitie voorleggen.

Uitgaande van de situatie begin 2008 beschrijft dit visiedocument drie fasen die leiden tot een eindbeeld voor 2020.

De focus ligt hierbij op de openbaar vervoerverbindingen in noord-zuidrichting. Het gaat om de verbindingen tussen de drie gemeenten onderling en met Amsterdam. Er is niet ingegaan op (boven)regionale oost/westverbindingen, zoals bijvoorbeeld in de A9 zone. Overigens zijn goed deze inpasbaar in deze visie.

Het eindbeeld bestaat uit

- een tot en met Westwijk doorgetrokken Noord/Zuidlijn;
- hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen tussen Uithoorn en Amstelveen en tussen Aalsmeer en Amstelveen;
- een goed functionerende HOV-knoop Amstelveen-centrum;
- een versterking van de openbaar vervoerroute via Amstelveen noordoost met een doorsteek naar stadsdeel Zuideramstel (zie hoofdstuk 5).

De drie gemeenten gebruiken deze visie in de gesprekken met de Stadsregio voor een noodzakelijke kwaliteitsimpuls van het openbaar vervoer in de driehoek Aalsmeer – Amstelveen - Uithoorn en als input voor de regionale OV visie 2020+.

## 2 Kaders

De voorliggende visie gaat uit van de bestaande kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer, zoals die voorkomen in de nota *Openbaar Vervoer in de Stadsregio Amsterdam 2020-2030*. Bovendien houdt de visie rekening met de aan het openbaar vervoer gerelateerde lopende studies

### Regionale openbaar vervoervisie 2020-2030

De regionale openbaar vervoervisie voor de periode 2020-2030 van de Stadsregio Amsterdam kiest voor een groei van het aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit. Leefbaarheid en landschappelijke kwaliteit vormen de randvoorwaarden. De metropolitane ambities van de regio vragen

om een openbaar vervoernetwerk dat de reiziger ervaart als een samenhangend systeem. Dit systeem kenmerkt zich door hoge frequenties, goed functionerende en comfortabele overstappunten en voldoende capaciteit om aan de mobiliteitsvraag te voldoen.

De regionale openbaar vervoervisie vormt de basis voor de gewenste kwaliteitseisen voor het gebied Aalsmeer – Amstelveen – Uithoorn. Bijlage 1 biedt inzicht in deze kwaliteitseisen.

#### Beleidspeerpunten openbaar vervoer:

- Kwaliteit (H)OV Knooppunten
- Samenhang in het OV netwerk
- Aansluitingen en overstappen
- Snelheid/rijtijdwinst
- Betrouwbaarheid
- Hoog comfortniveau
- Verhogen capaciteit
- Inspelen op ruimtelijke ontwikkelingen

*Bron: Openbaar Vervoer in de Stadsregio Amsterdam 2020-2030*

## Er speelt nog meer

De wereld staat niet stil. De uitkomsten van studies op verschillende schaalniveaus beïnvloeden de visievorming zoals die in deze nota is weergegeven. Een beschrijving van deze studies staat in bijlage 2. De ontwikkelingen van de Amstelveenlijn vormt het belangrijkste aspect uit deze studies. De *Visie A9* ligt hieraan ten grondslag. De uitvoering van deze visie vereist een tot metrolijn omgebouwde Amstelveenlijn tot en met Westwijk. Dit betekent het opheffen van alle gelijkvloerse kruispunten in het bestaande tramlijntracé. Hierdoor verbeteren de overstaprelaties vanuit Aalsmeer en

Uithoorn. Voor deze twee gemeenten gelden de HOV-studies<sup>1</sup> op de verbindingen tussen Aalsmeer en Uithoorn met Amstelveen en Amsterdam als urgent.

### Studies

- Tracékeuzestudie COVAU: HOV Uithoorn-Amstelveen (Noord-Holland)
- Visie A9 (Amstelveen)
- Vervolgstudie ombouw Amstelveenlijn (Stadsregio Amsterdam)
- Exploitatieve Effecten N/Z-lijn (Stadsregio Amsterdam)
- HOV-studie Aalsmeer – Amstelveen (Aalsmeer)
- HOV-studie Schiphol Oost (stadsregio Amsterdam)
- OV-planstudie SAAL (rijk)

### Openbaar Vervoerknooppunten

De visie van de Stadsregio Amsterdam komt grotendeels overeen met die van de drie gemeenten. Het verschil is dat de drie gemeenten onder geen beding een eventuele 'knip' in de Amstelveenlijn accepteren, ook niet als gevolg van een HOV-knooppontwikkeling ter hoogte van het centrum van Amstelveen (zie

hoofdstuk 4). De HOV-verbindingen sluiten op elkaar aan op de regionale openbaar vervoerknooppunten. Een zo goed mogelijke overstap op de Amstelveenlijn vereist dat de regionale HOV-verbindingen hierop ook zijn aangetakt. Reizigers uit Aalsmeer en Uithoorn krijgen op deze manier een snelle, betrouwbare en hoogfrequente verbinding met Amsterdam (zie kaartbeeld 'Busstations en metro/sneltramhaltes'). De twee overstappunten in Amstelveen Zuid (Sacharovlaan en Poortwachter) bieden mogelijkheden tot het aanleggen van een P&R-terrein. Automobilisten stappen hier dan snel, direct en comfortabel over op de metro.

### De verbindingen Amstelveen – Amsterdam

De ontwikkelingen op de ZuidAs leiden naar verwachting tot een verkeerstoename van 25 procent op de doorgaande routes tussen Amstelveen en Amsterdam in 2020 - 2025. Dit hindert ook de doorstroming van het openbaar vervoer. De beperkte fysieke ruimte op de westelijke noord-zuidverbinding (Amstelveenseweg – Amsterdamseweg - Keizer Karelweg – busstation Amstelveen) biedt weinig mogelijkheden om de doorstroming te verbeteren. Als de Amstelveenlijn ongelijkvloerse kruisingen heeft met het weggebonden verkeer dan ondervindt deze openbaar vervoerlijn geen hinder van de toenemende verkeersdruk. In de oostelijke noord-zuidverbinding ontbreekt een schakel om te komen tot snelle en hoogwaardige routes: een doorsteek naar stadsdeel Zuideramstel.

Ten slotte is het van groot belang te melden, dat zolang lijnen 5 en 51 de Amstelveenlijn bedienen (tot komst van de Noord/Zuidlijn op de Amstelveenlijn) het huidige voorzieningenniveau minimaal gehandhaafd blijft.

<sup>1</sup> HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

### **3 Concessie Amstelland - Meerlanden (vanaf december 2007)**

Vanaf 9 december 2007 vervult Connexxion de concessie Amstelland – Meerlanden. Deze concessie kent een verbeterde dienstregeling in vergelijking met de periode daarvoor. Reizigers kunnen alle belangrijke bestemmingen in de driehoek Aalsmeer, Amstelveen / Amsterdam en Uithoorn goed bereiken. Soms moeten ze op een openbaar vervoerknooppunt op een andere buslijn of op de Amstelveenlijn overstappen. Comfortabele bussen, een verhoging van de capaciteit en betere aansluitingen kenmerken deze concessie. Zo rijdt lijn 171 door naar NS-station Amsterdam Zuid en de spitsbusverbinding Uithoorn – Amstelveen Poortwachter sluit aan op metrolijn 51. Een extra snelbusverbinding verbindt Uithoorn met Amsterdam centrum. Het kaartbeeld 'Concessie Amstelland-Meerlanden per 9-12-2007' geeft het lijnennet van de concessie Amstelland – Meerlanden per december 2007 weer. Hierin geven zwarte lijnen tram/sneltram/metroverbindingen weer en gekleurde lijnen busverbindingen.

#### **Aandachtspunten**

Een aantal aandachtspunten blijft bestaan. Op diverse plekken in het wegennet neemt de congestie toe, vooral ten noorden van busstation Amstelveen. De lange reistijd vraagt om verbeteringen, vooral in congestiegevoelige corridors. Reizigers vanuit Uithoorn en Aalsmeer ondervinden dit bijna dagelijks. Ook de vele haltes van tramlijn 51 tussen Amstelveen-zuid en Amsterdam-centrum bevorderen een korte reistijd niet. De bovengemiddelde uitval van trams op de Amstelveenlijn veroorzaakt een niet acceptabele onbetrouwbaarheid. Dit vereist een noodzakelijke verbetering. De reissnelheden op de trajecten vanuit Aalsmeer en Uithoorn via Amstelveen naar Amsterdam moeten substantieel verbeteren.

#### **Er zijn verbeteringen mogelijk**

De Stadsregio Amsterdam deelt de opvatting van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen om de haalbaarheid van een HOV-knoop Amstelveen-centrum te onderzoeken. Als onderdeel van de *Visie A9* past daarom een aanbeveling voor een onderzoek naar de inpassing van een HOV-baan naar de toekomstige HOV-knoop Amstelveen-centrum, bijvoorbeeld in de zone A9. Daarbij moet worden bezien wat de functie van het huidige busstation wordt. Naar verwachting blijft het een overstappunt .

Naast de vele al in gang gezette studies (zie kader pagina 2) moet de opdracht van de Stadsregio Amsterdam naar verbetermogelijkheden om de bovengemiddelde uitval van tramlijn 51 te beperken, nadrukkelijk tot verbeteringen leiden. GVB is hiertoe begonnen met het vervangen van de storingsgevoelige toegangsdeuren door nieuwe exemplaren. Een onderzoek naar de verbetering van de rijtijden ten noorden van het busstation Amstelveen moet worden gestart.

## **4 HOV-knoop Amstelveen-centrum**

De ontwikkeling van een HOV-knoop aan de oostzijde van het Stadshart Amstelveen leidt tot een aanzienlijke verbetering in de noord-zuidgerichte openbaar vervoerverbindingen. Een directe overstap tussen de Noord/Zuidlijn (zie hoofdstuk 5) en lokale en regionale busverbindingen is hiermee gerealiseerd. Ook de verknoping met andere HOV-ontwikkelingen in de regio vormt een pluspunt. De HOV-knoop beantwoordt aan de hoge openbaar vervoerskwaliteitseisen.

Er bestaat nog geen duidelijkheid over het moment van realisatie. Deze visie gaat onder andere uit van scenario's waarin omstreeks 2013 deze HOV-knoop is gerealiseerd. Een HOV Knoop zal niet ontstaan voordat minimaal één HOV verbinding in noord/zuidrichting in Amstelveen is toegevoegd. Het bestaande busstation aan de westzijde van het Stadshart Amstelveen is dan naar verwachting een overstappunt geworden.

## **5 Fase 1: HOV Uithoorn (2009 – 2012)**

Fase 1 uit deze visie bestaat uit de realisatie van een HOV-verbinding tussen het busstation in Uithoorn en in Amstelveen. In Amstelveen is een comfortabele overstap op de Amstelveenlijn, die intussen een verbeterde bediening kent. Hierdoor is sneldienst 251 overbodig geworden (overigens is deze lijn medio maart 2008 reeds opgegaan in een vervangende dienst Uithoorn-Amstelveen Busstation). Deze nieuwe HOV-verbinding ondervindt geen hinder van de congestie op het traject Uithoorn – Amstelveen. De kortere reistijd tussen Uithoorn en Amstelveen vormt de belangrijkste winst in deze fase.

De HOV-verbinding tussen Uithoorn en Amstelveen kent twee mogelijke routes. De eerste route voert via de Zijdelweg / Bovenkerkerweg naar Amstelveen. De tweede route maakt gebruik van het voormalige spoorwegtracé. De gemeenten Amstelveen en Uithoorn hebben voorkeur voor deze laatste route.

Afhankelijk van het moment van realisatie van de HOV-knoop Amstelveen-centrum voert de route van deze nieuwe HOV-verbinding naar het busstation Amstelveen of naar de HOV-knoop.

De beide kaartbeelden behorend bij fase 1 bieden inzicht in de verschillende lijnennetten. Een dikke gekleurde lijn geeft een HOV busverbinding weer. Omdat de tracékeuze nog moet plaatsvinden is in het kaartbeeld een pijl weergegeven die aanduidt dat nog in onderzoek is of het tracé via de Bovenkerker-/Zijdelweg gaat lopen of via het westelijker gelegen voormalige spoorwegtracé.

### **Aandachtspunten in deze fase**

In deze periode blijven ondanks de realisatie van de HOV-verbinding Uithoorn – Amstelveen punten van aandacht bestaan. De toenemende congestiegevoeligheid vormt zo'n punt, vooral in de Amsterdamse binnenstad en ten noorden van het busstation Amstelveen. De reistijden blijven hierdoor langer dan gewenst is. In deze periode moet daarom besloten worden over een onderzoek naar de verbeteringen van de rijtijden ten noorden van het busstation Amstelveen.

Het functioneren van de Amstelveenlijn blijft, ondanks verbeteringen, maximale aandacht behoeven.

Het onderzoek naar de inpassing van een HOV-baan naar de toekomstige HOV-knoop Amstelveen-centrum is afgerond. Duidelijkheid bestaat dan of deze HOV-baan door de A9-tunnel leidt of dat de keuze valt op een bovengrondse variant in de A9-zone.

### **Verbeteringsmogelijkheden**

Een route via de Amstelveen noordoost, met een doorsteek voor bussen van naar Zuideramstel, biedt een snelle aansluiting van HOV-verbindingen uit de zuidelijke regio met NS station Amsterdam Zuid(/WTC). Deze route vereist een zorgvuldige en verkeersveilige inpassing in Amstelveen noordoost, mogelijk middels een afgeschermd vrije busbaan, en een zorgvuldige inpassing van de doorsteek richting stadsdeel Zuideramstel. De doorsteek. Overigens is een mogelijke variant, die aansluit op de weg Reimersbeek in stadsdeel Zuideramstel, politiek reeds definitief verlaten.

De HOV-verbinding Uithoorn – Amstelveen vergroot de mogelijkheid om in Westwijk (Amstelveen) een P&R-terrein te realiseren.

## **6 Fase 2: HOV Aalsmeer (2009 – 2012)**

Uit onderzoek van de Stadsregio Amsterdam is gebleken dat een HOV-verbinding tussen Aalsmeer en Amstelveen Busstation voldoende potentie heeft. Deze HOV-lijn krijgt in de periode 2009 – 2012 verder gestalte, na de realisatie van de HOV Uithoorn. Aalsmeer krijgt hiermee een directe en snelle verbinding met Amstelveen en vervolgens met NS station Amsterdam Zuid(/WTC). De HOV-verbinding vervangt lijn 172. Hiermee komt vanuit Aalsmeer de directe verbinding, zonder overstap met Amsterdam CS, te vervallen.

De HOV-bus rijdt door naar NS station Amsterdam Zuid/WTC. Het maakt hierbij niet uit of de HOV-knoop Amstelveen-centrum er al is.

Reizigers krijgen met de realisatie van de HOV-verbinding Aalsmeer – Amstelveen een aanzienlijk kortere reistijd. De HOV-route loopt westelijk langs de bloemveiling. Dit leidt tot een goede bediening van belangrijke werkgelegenheidsplekken zoals de Bloemenveiling Aalsmeer en Greenpark. Zie kaartbeelden 'fase 2' voor de visualisering van de verbindingen.

### **Aandachtspunten**

Een belangrijk aandachtspunt vormt het teniet gaan van de rechtstreekse verbinding tussen Aalsmeer en Amsterdam CS. Voor reizigers vanuit Aalsmeer komen er drie overstapmogelijkheden: In Amstelveen op de Sacharovlaan en, afhankelijk van het realisatiemoment op het busstation of de HOV-knoop Amstelveen-centrum. In Amsterdam kunnen reizigers overstappen bij NS station Amsterdam Zuid/WTC. In alle gevallen voldoet de overstap aan de hoge kwaliteitseisen, zoals die in bijlage 1 zijn geformuleerd.

Afhankelijk van de realisatie van de HOV-knoop Amstelveen-centrum in deze periode blijft de toenemende congestie ten noorden van het busstation Amstelveen een punt van ernstige zorg.

## **7 Fase 3: Noord/Zuidlijn in gebruik (vanaf 2015)**

Het eerste deel van de Noord/Zuidlijn wordt in 2015 in gebruik genomen. De tramverbinding (lijn 5) van en naar Amsterdam centrum krijgt dan een ander verloop. Ter hoogte van het Museumplein of het Leidseplein buigt de lijn naar

verwachting af en voert naar Amsterdam oost of west. Het is niet zeker of Centraal Station dan nog wordt aangedaan.

De Noord/Zuidlijn verbindt vanaf 2015 het centrum van Amsterdam (Buikslotermeerplein) met Amstelveen Westwijk. Dit verkort de reistijd enorm, bijvoorbeeld omdat het aantal halteplaatsen afneemt. Als metroverbinding kent de Noord/Zuidlijn geen gelijkvloerse kruispunten. Hierdoor verbetert de betrouwbaarheid en de verkeersveiligheid flink. Met het realiseren van de Noord/Zuidlijn heeft de derde kwaliteitsslag, na HOV Uithoorn en HOV Aalsmeer, plaatsgevonden in verbeteringen van de noord-zuidrichting gelegen openbaar vervoerverbindingen.

Kaartbeeld 'fase 5' biedt een compleet overzicht van de openbaar vervoerroutes tussen Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn onderling en met Amsterdam. De dikke blauwe lijn geeft de Noord/Zuidlijn weer.

### Aandachtspunten

Met het bereiken van dit eindbeeld resteren nog enkele aandachtspunten. De congestieproblematiek in het noordwesten van Amstelveen en in het aansluitende deel van Amsterdam belemmert een betrouwbare doorstroming van het openbaar vervoer. De noord-zuid gelegen HOV-verbindingen vanuit Aalsmeer en Uithoorn gaan om die reden ook niet door dit gebied. Alleen lijn 170 vanuit Uithoorn bedient, naast enkele lokale Amstelveense buslijnen, dit gebied.

## 8 Eindbeeld 2020

Het eindbeeld voor 2020 bevat in de kern drie belangrijke kwaliteitsslagen. De meest belangrijke hiervan is het ombouwen van de Amstelveenlijn tot de Noord/Zuidlijn, vanaf het centrum van Amsterdam tot aan Westwijk (Amstelveen).

De tweede prioriteit vormt de realisatie van HOV-verbindingen op de relaties tussen Aalsmeer en Amstelveen en die tussen Uithoorn en Amstelveen (via het voormalige spoorwegtracé) als vervanging van een deel van de bestaande openbaar vervoerverbindingen. De structurele congestie ten noorden van het busstation Amstelveen belemmert een vlotte doorstroming van openbaar vervoer in noord-zuidrichting. Een zorgvuldig ingepaste route via Amstelveen noordoost met een doorsteek naar stadsdeel Zuideramstel verkort de verbinding met Amsterdam aanzienlijk.

De ontwikkeling van een HOV-knoop Amstelveen-centrum zorgt niet alleen voor een comfortabele overstapmogelijkheid in de noord-zuidverbindingen, maar ook op oost-west georiënteerde relaties.

### Aandachtspunten

- Besluitvorming over de ontwikkeling van de HOV-knoop Amstelveen-centrum.
- De aanpak van de congestie ten noorden van het busstation Amstelveen en in Amsterdam.
- Besluitvorming over de inpassing van de HOV-baan in de A9-corridor.
- Tot de ingebruikneming van de Noord/Zuidlijn moet er aandacht zijn voor de onbetrouwbaarheid op de Amstelveenlijn.

## **Kwaliteit (H)OV Knooppunten**

Wordt afgestemd op het regionaal kader inrichting busstations/(H)OV knooppunten (in ontwikkeling bij de Stadsregio Amsterdam). De HOV Knoop Amstelveen Centrum zal een hogere ontwerp-/voorzieningenambitie kennen dan die het concept regionaal kader van de Stadsregio eraan ophangt.

Te denken valt aan ontwerpaspecten/voorzieningen als: sociale veiligheid, korte loopafstanden, beschut tegen weersomstandigheden, duidelijke statische en dynamische reisinformatie, toilet, kaartverkooploket, kiosk, voldoende en diefstalveilige fietsenstalling, een taxistandplaats. Het ontwerp en de voorzieningen zullen t.z.t. in een apart project worden uitgewerkt.

## **Samenhang in het OV netwerk**

Het openbaar vervoer in het studiegebied is op elkaar afgestemd en functioneert als één geheel. Dit betekent gelijke tarieven, één kaartsoort, uniforme reisinformatie. Een en ander wordt momenteel uitgewerkt in de Regionale OV Visie 2020-2030 van de Stadsregio Amsterdam.

## **Aansluitingen en overstappen**

Op (H)OV knooppunten maar ook op overstappunten, zoals op de Amstelveenlijn, beschutte en korte looproutes tussen de verschillende OV verbindingen inclusief duidelijk aangegeven statische en dynamische reisinformatie.

## **Snelheid/rijtijdwinst**

Een hoge gemiddelde rijnsnelheid van regionaal verbindend (H)OV. HOV kent grotere halte-afstanden.

## **Betrouwbaarheid**

Door vrije busbanen/stroken en prioriteit bij kruispunten vertraging voorkomen waardoor de betrouwbaarheid van de OV-verbindingen toeneemt.

## **Hoog comfortniveau**

Comfortabele voertuigen met bijvoorbeeld klimaatbeheersing, brede in-/uitstapdeuren, comfortabele stoelen, goede vering en displays met dynamische reisinformatie.

## **Verhogen capaciteit**

Meer vervoer aanbieden bij overgang van LOV naar HOV, frequenties verhogen tot tien keer per uur in plaats van de bij LOV geldende twee of vier keer per uur.

## **Inspelen op ruimtelijke ontwikkelingen**

Belangrijke OV verbindingen zijn dragers van ruimtelijke ontwikkelingen of zij versterken de bestaande ruimtelijke omgeving en kwaliteit.

**Provincie Noord-Holland: tracékeuzestudie COVAU (HOV Uithoorn-Amstelveen).**

De provincie Noord-Holland trekt deze studie naar invoering van een hoogwaardig bussysteem tussen Uithoorn en Amstelveen. Er zijn twee varianten: een route via de Bovenkerkerweg-Zijdelweg en een route via het oude spoortracé tussen Uithoorn en Amstelveen Westwijk (inclusief busbaan over het oude spoortracé in de kern Uithoorn naar Busstation Uithoorn). Vanuit Amstelveen en Uithoorn bestaat voorkeur bestaat voor lijnvoering via het oude spoortracé, Afhankelijk van de uiteindelijk gekozen variant wordt het lijnnet in Uithoorn-noord ingevuld waarbij bediening van de wijken Legmeer en Zijdelwaard beide gewaarborgd moeten zijn. Aansluitend op de toekomstige HOV-eindhalte Uithoorn Busstation ligt al vrijliggende businfrastructuur richting Uithoorn Meerwijk en de gemeente Ronde Venen (Wilnis);

**Gemeente Amstelveen: Visie A9.**

De Visie A9 kent een voor deze studie belangrijk speerpunt: Invoering van HOV in Amstelveen waaronder N/Z lijn bediening van de Amstelveenlijn tot en met Westwijk. Amstelveen onderzoekt momenteel, als deelvisie uit de toekomstige Visie Beneluxbaan, de verkeerskundige inpassing van de Amstelveenlijn als kruisingsvrij metrotracé ('Per Noord/Zuid naar Westwijk');

**Stadsregio Amsterdam: Vervolgstudie ombouw Amstelveenlijn.**

De Stadsregio heeft begin 2007 besloten dat op termijn de Amstelveenlijn wordt omgebouwd tot kruisingsvrij metrotracé. Er vindt momenteel vervolgonderzoek plaats naar de wijze van de toekomstige ombouw van de Amstelveenlijn;

**Gemeente Amstelveen: Busdoorsteek naar stadsdeel Zuideramstel**

In het beleid van de gemeente Amstelveen en in het Structuurplan Amsterdam staat de realisatie van een busdoorsteek aan de noordoostzijde van Amstelveen opgenomen. Deze doorsteek, die goed ingepast zal moeten worden in de landschappelijke kwaliteit van de te kruisen grens tussen Amstelveen en stadsdeel Zuideramstel, biedt kansen voor snelle OV verbindingen vanaf NS station Amsterdam Zuid(/WTC) met Amstelveen en zuidelijker gelegen gebieden;

**Stadsregio Amsterdam: EENZ (Exploitatieve Effecten N/Z lijn).**

De Stadsregio Amsterdam onderzoekt momenteel de exploitatieve effecten (bus- en tramlijnen in relatie met de Noord/Zuidlijn) als gevolg van de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn in 2013 (Buikslotermeerplein Amsterdam Noord – Amsterdam Zuid(/WTC)/WTC);

**Gemeente Aalsmeer: HOV Studie Aalsmeer – Amstelveen.**

De Stadsregio Amsterdam heeft (in opdracht van de gemeente Aalsmeer) een verkenningstudie gedaan waaruit blijkt dat deze verbinding voldoende potentie heeft om als HOV busverbinding te worden ingesteld. Vervolgonderzoek wordt onder auspiciën van de gemeente Aalsmeer verder uitgewerkt door de Stadsregio Amsterdam;

**Stadsregio Amsterdam: HOV Studie Schiphol Oost.**

Er vindt onderzoek plaats naar het realiseren van HOV tussen Amstelveen en Schiphol Oost waarbij mogelijk over of langs het A9 tracé door Amstelveen wordt gereden;

**Rijk: OV Planstudie SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad).**

Dit betreft een rijksstudie naar investeringen in rail- en hoogwaardig openbaar vervoer in de corridor Lelystad-Schiphol. Eén variant loopt via de A9 in Amstelveen. In samenhang hiermee is in het kader van de Planstudie SAA een motie HOV A9 aangenomen waarin onderzocht wordt of in de toekomstig ondertunnelde A9 in Amstelveen een HOV strook in beide richtingen gerealiseerd kan worden. Daar waar relevant wordt in deze Visie ingespeeld op deze mogelijke ontwikkeling. Het betreft immers een oostwest-verbinding.