

Inspraakreactie Rover afdeling regio Amsterdam op Concept-Stedenbouwkundig Programma van Eisen Stadscentrum Osdorpplein (tweede fase)

De ontwikkelingen op en rond het Osdorpplein moeten beoordeeld worden binnen de context van het verstedelijkingsbeleid in de stad en regio Amsterdam en Nieuw-West in het bijzonder. In de verwachting van Reizigersorganisatie Rover zal het gebruik van het openbaar vervoer nog beduidend toenemen. Veel lijnen komen nu al langs Osdorpplein, maar deze lijnen vervullen ook een rol op stedelijk niveau. Niet alle reizigers hebben het Osdorpplein als bestemming. Essentieel is dat het openbaar vervoer letterlijk voldoende ruimte houdt en krijgt om te functioneren en dat de doorstroming gegarandeerd is, juist om in de toekomst meer reizigers te kunnen vervoeren. Wij worden graag nader geïnformeerd hoe het SPVE is afgestemd met GVB en de Vervoerregio Amsterdam.

Dit betekent naar onze mening dat het SPVE aangepast dient te worden. Hiervoor doen wij de volgende voorstellen:

1. Garandeer de doorstroming voor tramlijn 17 en 27 op Tussenmeer en rond Osdorpplein

Snelheidsverlaging van de tram staat haaks op vastgestelde gemeentebestuur voor het 30 km beleid, waarin is vastgelegd dat trams op vrije baan uitgezonderd blijven van snelheidsbeperking tot 30 km. Bovendien is dit een drukke route van reizigers die naar andere stadsdelen en station Lelylaan (overstap op trein en metro) reizen en gebaat zijn bij een snelle rit. Die mensen reizen ook vaak op tijden dat de winkels dicht zijn. Kortom schrap dit voorstel voor beperkingen van snelheid en van doorstroming voor de tram.

2. Geef buslijn 61 een aantrekkelijke route in het Stadscentrum Osdorp

Verwijdering van de calamiteitenlus aan het Osdorpplein betekent dat ook buslijn 61 hier niet meer kan keren. De huidige eindhalte is niet optimaal, want heeft geenabri met DRIS (elektronische reizigersinformatie) en ligt uit het zicht van de haltes van tramlijn 17. Een overstapmogelijkheid op tramlijn 1 en de mogelijke Oost-Westlijn ontbreekt. Echter een keergelegenheid voor deze bus blijft noodzakelijk.

Een lange eindlus voor de bus dwars door het winkelgebied met een directe aansluiting op het tramnet en extra bushaltes (Tussen Meer, Hoekenes) maakt deze buslijn aantrekkelijker voor reizigers. Juist bij de groei van het winkelcentrum zullen meer reizigers uit andere delen van Nieuw-West met deze buslijn naar het Osdorpplein willen reizen.

Rover verzoekt om varianten voor een routewijziging in het SPVE op te nemen.

3. Houd rekening met koppeling van de buslijnen 63 (GVB) en 194 (Connexxion)

Rover stelt voor GVB buslijn 63 en Connexxion buslijn 194 te koppelen tot een doorgaande lijn van Schiphol Noord, via Badhoevedorp en Lijnden naar het Osdorpplein en station Lelylaan.

Hierdoor ontstaat er een goede verbinding tussen station Lelylaan en Knooppunt Schiphol-Noord via het Stadscentrum Osdorpplein. Ook winkelbezoek vanuit Badhoevedorp is dan beter mogelijk. Koppeling van deze buslijnen bij het huidige eindpunt van tramlijn 1 in De Aker kan tijdswinst, besparing op de exploitatiekosten en meer reizigers opleveren. Rover verzoekt dit punt te betrekken in het SPVE.

4. Neem de bushalte Meer en Vaart weer in gebruik

Deze bushalte is verdwenen toen de Westtangent in 2021 in gebruik werd genomen. De huidige situatie, waarbij reizigers in feite gedwongen worden om elders over te stappen, levert in de praktijk verwarring voor reizigers op. Rover adviseert om in het SPVE vast te leggen dat de overstaphalte Meer en Vaart voor busreizigers terugkeert.

5. Ontwikkel alternatieven voor de calamiteitenkeerlus voor de tram nabij het Osdorpplein

Indien de keerlus voor de tram in Osdorp, direct bij het winkelcentrum, verdwijnt en er geen goede vervanging komt, zal het tramverkeer in de zuidwestlob bij stremmingen in de problemen komen. De keerlus bij station Lelylaan - op 3 km afstand van de huidige calamiteitenlus in Osdorp – is geen alternatief. Deze is primair bedoeld om de (nog te bebouwen) voormalige eindhalte van tramlijn 17 op het Surinameplein (in GVB-jargon het ‘Bollenveld’) te vervangen en om extra spitsritten met de tram vanuit Osdorp – zoals nu al met lijn 27 - naar station Lelylaan te faciliteren. De huidige calamiteitenlus wordt vaak gebruikt bij onderhoudswerkzaamheden aan de trambanen in Osdorp en bij verstoringen elders in Osdorp. Het heeft als voordeel dat vanuit andere stadsdelen winkelcentrum Osdorp bereikbaar blijft en dat daar de overstap op buslijnen mogelijk is.

Rover verzoekt de gemeente om in het SPVE varianten te ontwikkelen voor tenminste een keerdriehoek voor de tram bij het Osdorpplein, als een lus (elders nabij het Osdorpplein) niet meer mogelijk zou zijn.

6. Verbeter de bewegwijzering naar OV-haltes op en rond het Osdorpplein

Rover vraagt om in het SPVE uit te gaan van een bewegwijzeringssysteem naar de haltes dat onderhoudsarm en voldoende vandaalbestendig is. Juist de groei van het winkelcentrum maakt duidelijke verwijzingen naar de tram- en bushaltes des te belangrijker.

7. Anticipeer op de verstedelijking in de Metropoolregio Amsterdam

In het regionaal mobiliteitsbeleid wordt een grotere rol voor het openbaar verwacht, mede in het licht van de vele woningbouw (Voor de Noordvleugel van de Randstad het OV-Toekomstbeeld 2040). Rover mist een visie op mogelijke toekomstige uitbreidingen van het openbaar vervoer in de MRA waarin het Stadscentrum Osdorpplein een schakel vormt. De reeds uitgevoerde mobiliteitstudies in opdracht van de MRA naar een nieuw HOV-lijnnennet via Amsterdam Nieuw-West e.o. in het kader van het plan ‘Samen Werken aan Bereikbaarheid’ zouden alsnog in het SPVE kunnen worden betrokken. Rover verzoekt de gemeente om het SPVE af te stemmen op het Rijksbeleid voor wat betreft de NOVEX-woningbouwopgave en de OV-ontsluiting in het gebied MRA-West (BO MIRT 2022 en MIRT 2023).

Namens Rover, regio Amsterdam,

5.1.2.e

Amsterdam@rover.nl

1 december 2022