

Uithoornlijn 1999-2024



Foto's: Uithoorn Centrum, Rob van der Bijl, 22 juli 2024

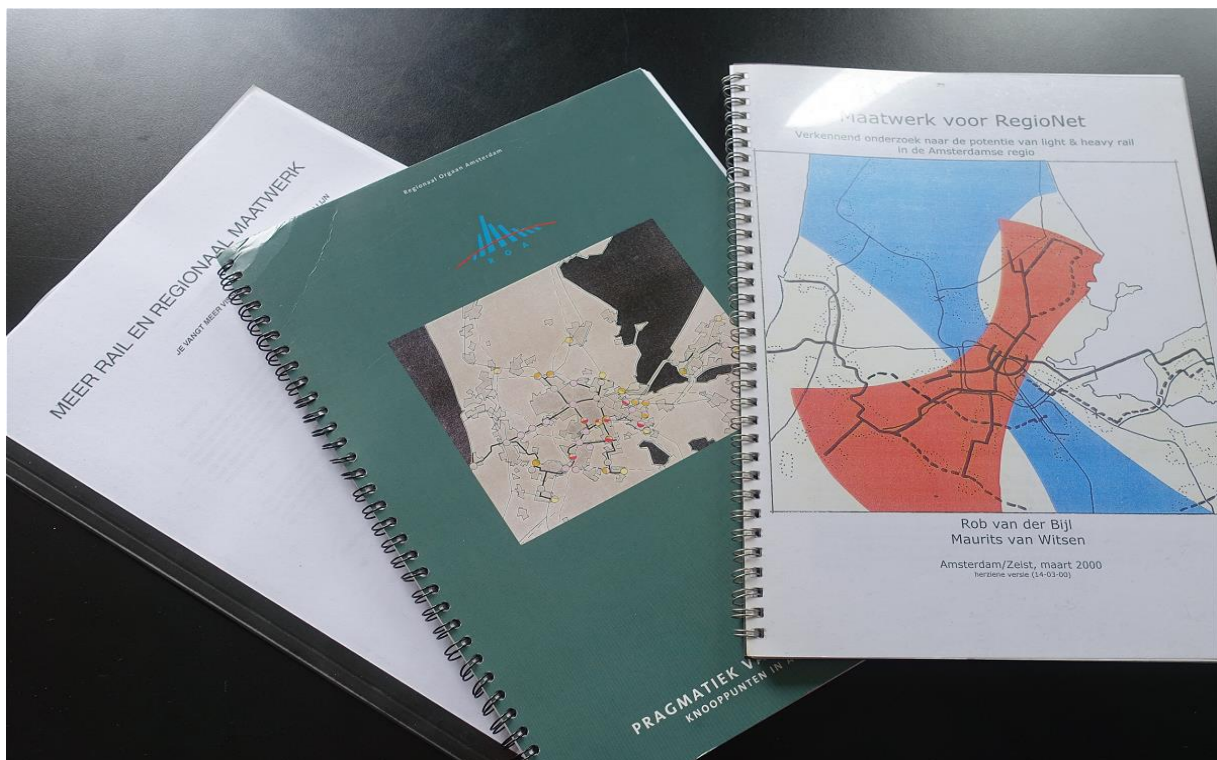
Lightrail.nl blikt terug op ontwerp- en advieswerk van 25 jaar geleden. De opening van de Uithoornlijn (juli 2024) geeft daartoe alle aanleiding, omdat het idee om deze lijn uit te werken als sneltram (light rail) reeds in onze studies uit de periode 1999-2001 was voorgesteld.



In 'Maatwerk voor RegioNet' (maart 2000) zijn voor de noord-zuid corridor in de regio van Amsterdam door ons de mogelijkheden in beeld gebracht van een regionaal sneltramnet. De Noord/Zuidlijn, die sinds juli 2018 als lokale, conventionele metro in bedrijf is, zou volgens onze toenmalige voorstellen geëxploiteerd moeten worden met sneltrams (met vergelijkbare capaciteit overigens als de huidige metro), omdat zodoende een regionale uitbouw minder gecompliceerd en vooral minder duur zou zijn. De haalbaarheid van regionale aftakkingen in vorm van (snel)tramlijnen zou bovendien worden vergroot, omdat anders dan met de bouw van metrolijnen deze projecten effectiever gefaseerd kunnen worden en er bovendien pragmatisch gebruik gemaakt kan worden van (bestaande) busbanen.



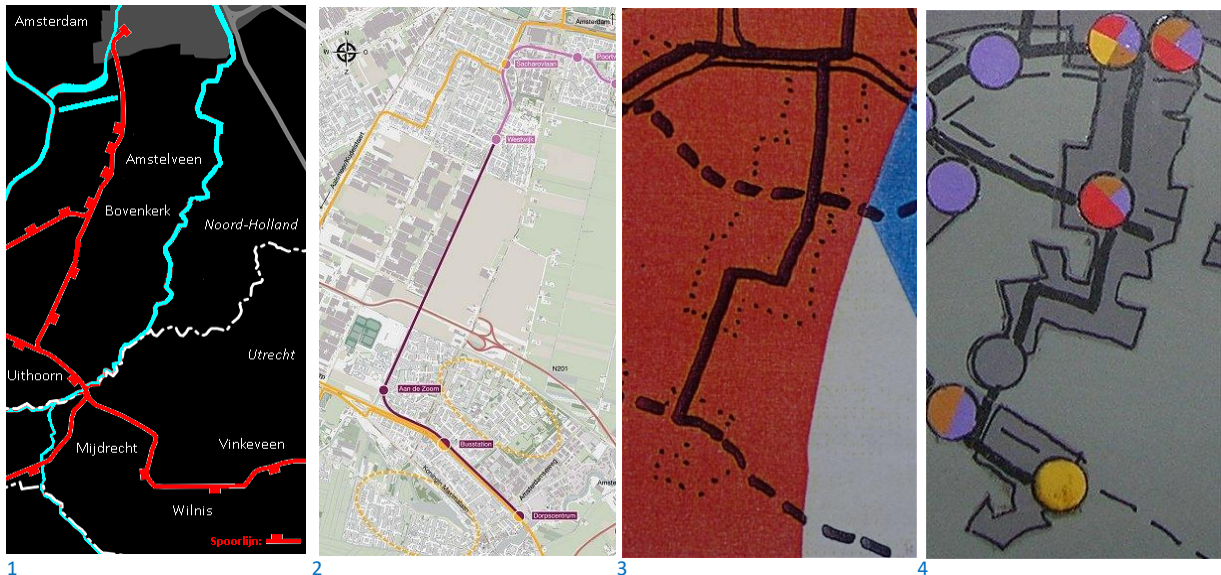
De huidige Uithoornlijn (de 'Amsteltram'; R-netlijn 25) staat exact voor wat wij 25 jaar geleden voor ogen hadden: een regionale sneltramlijn die deels bestaat uit een nieuw gebouwd traject op overwegend maaiveld, en verder gebruik gemaakt van bestaande traminfrastructuur in de stad en in de regio over grote delen samenloopt met reeds bestaande busbanen. Nog steeds zijn wij er van overtuigd dat dit model ook uitgerold kan worden in de richting van Amsterdam-Noord, Zaanstad en Purmerend, in het westen naar Schiphol, Hoofddorp en Haarlem, ten slotte oostelijk richting Almere en het 't Gooi. De huidige Noord/Zuidlijn fungeert dan via transfer-stations aan de rand van de stad als een lokale drager van een omvattend regionale netwerk. Overigens kunnen de trams uit de regio komend voorbij het metrostation desgewenst nog verder de stad in rijden.



Het idee van een als sneltram (light rail) geconcipeerde Uithoornlijn stamt zoals gezegd uit de studie 'Maatwerk voor RegioNet. Verkennend onderzoek naar de potentie van light & heavy rail in de Amsterdamse regio' (maart 2000) van Lightrail.nl / Rob van der Bijl & Maurits van Witsen, in opdracht van Simon Renzema, toenmalig adviseur van de opdrachtgevers Noordvleugel. Van der Bijl en Van Witsen hadden hun voorbereidend onderzoek al een jaar eerder gestart en samengevat in hun rapport 'Meer rail en regionaal maatwerk. Voorstel voor een light rail netwerk voor de Noordvleugel van de Randstad' (mei 1999). De huidige Uithoornlijn was beoogd als een van de lijnen in RegioNet.



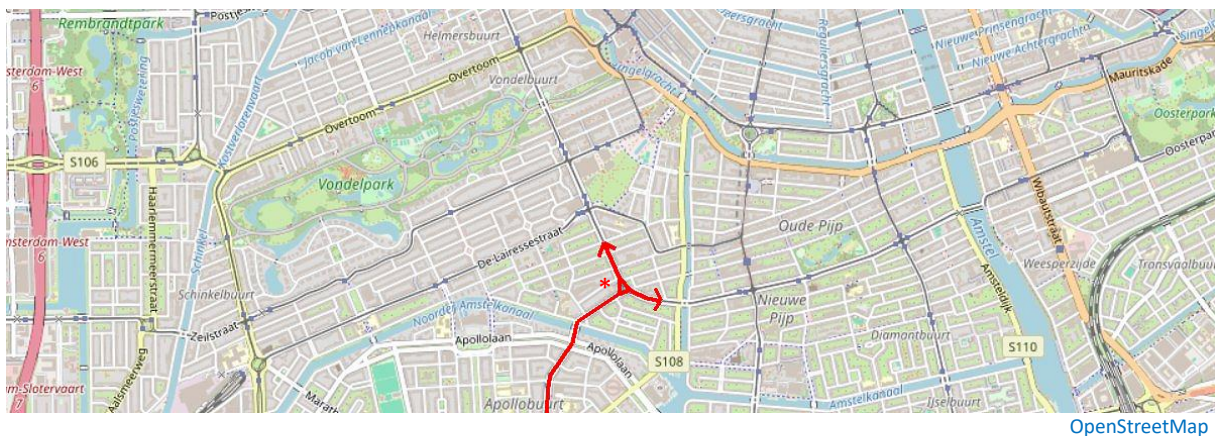
In de studie 'Pragmatiek van lijnen en knopen. Knooppunten in Amsterdamse regio' (februari 2001) van RVDB Urban Planning, i.s.m. Lightrail.nl (Rob van der Bijl c.s.), in opdracht van het toenmalige Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), zijn voor RegioNet alle relevante knooppunten voor ruimtelijke ontwikkeling binnen de periode 2010-2030 in kaart gebracht. Op de lijn in Uithoorn waren drie knooppunten voorzien voor (combinaties van) woningen, bedrijven en voorzieningen (Legmeer, West, Centrum).



Op de oude Haarlemmermeerspoorlijnen (1) sloot het laatste passagiersvervoer in 1950 en het vervoer van goederen in 1986. De Amsteltram en diverse buslijnen maken deels gebruik van de historische spoorcorridors (2). Onze voorstellen destijds (1999-2001) borduurden hierop voort, zowel qua beoogde ov-tracés (3), als qua ruimtelijke ontwikkeling aan de hand van knooppunten (4).



Van der Bijl en Van Witsen hebben hun ideeën zoals vastgelegd in de Maatwerk-studie in september 2000 gepresenteerd aan de toenmalige 'Wergroep lijnennet DPA' (een initiatief destijds van het 'Directeurenplatform Amsterdam', waar directeuren van de vervoerbedrijven Connexxion, GVB en NS zich beraadden over de toekomstige opzet en reikwijdte van het stedelijk-regionale ov-netwerk). Het kan geen kwaad nu de Uithoornlijn in bedrijf is om wederom creatief vooruit te blikken.



De realisatie van de Uithoornlijn vertegenwoordigt een heugelijke gebeurtenis, maar op korte termijn zijn enkele reparaties en aanvullingen onontbeerlijk. Met Marinus de Jong (Bestuurslid Reizigersvereniging Rover) hebben we hierover in juli 2024 van gedachten gewisseld. We zijn tot de volgende voorstellen gekomen.

Allereerst moet zo snel mogelijk de Amsteltram worden doorgetrokken in Amsterdam (overigens niet ter vervanging van bestaande stadslijnen). Dat kan en moet richting Roelof Hartplein (*) en van daar in oostelijke richting en in westelijke richting naar belangrijke bestemmingen in de stad, zoals Leidseplein en omgeving.

Verder verdient de complementaire, ontsluitende buslijn (174) in Uithoorn verbetering. Nu de R-netbuslijnen zijn verdwenen zou ten minste de functie van pendelverbinding van deze buslijn met de tramlijn versterkt moeten worden, bijvoorbeeld met behulp van een aanvullende, hoogfrequente lokale tussendienst.

In Westwijk (Amstelveen) zou het haltecomplex aan de Sacharovlaan qua logistiek en vormgeving de status van een transferknooppunt moeten toekomen. Met het verdwijnen van de oude R-netbuslijn is hier de eerste mogelijkheid voor reizigers vanuit Aalsmeer om de tram richting station Zuid te pakken. Bovendien moeten reizigers uit Uithoorn hier op de bus overstappen om in Amstelveen het busstation en het winkelcentrum (Stadshart) te kunnen bereiken. In ieder geval zou zo snel als maar kan de bushalte richting Aalsmeer hier moeten opschuiven tot ter hoogte van de tramhalte.

Ten slotte ligt het voor de hand om een P&R te ontwikkelen bij de kruising van de Uithoornlijn met de N201. Er is voor de benodigde tramhalte al een reservering gemaakt.



Lightrail.nl kijkt nog verder vooruit, want het potentieel van de huidige Uithoornlijn is nog lang niet benut. De tram zou kunnen worden verlengd richting Mijdrecht, en richting Aalsmeer. Wanneer dan in Amstelveen het huidige eindpunt van lijn 5 (eindelijk) verlegd zou worden naar het busstation aan de westzijde van het winkelcentrum is de basis gelegd voor een regionaal netwerk in de achtertuin van Amsterdam. Als aanvulling en uitbreiding van de Amsteltram kunnen hier expres- en spitstrams snelle verbindingen realiseren tussen Mijdrecht, Uithoorn, Aalsmeer, Amstelveen (Stadshart) en Amsterdam (station Zuid). Lokale busnetten in genoemde plaatsen verzorgen de ontsluiting vanuit het lokale transferstation (tram-bus). Overigens zou op korte termijn een R-netbuslijn al vanuit de richting Uithoorn moeten doorrijden naar Mijdrecht (Centrum), waarmee het in december 2021 gesneuveld traject van buslijn 340 zou zijn hersteld.



Referenties

Van der Bijl, R., Van Oort, N., Bukman, B. (2018). Light Rail Transit. 61 lessons in sustainable development. Elsevier.

Van der Bijl, R., Van Oort, (2024). Betere bus. BRT en andere vormen van hoogwaardige bus. Acquire Publishers.

www.lightrail.nl/indexn.htm
www.lightrail.nl/

www.favas.net