



# Vervoerplan 2023

Concessie Amstelland en Meerlanden

Ingaande 11 december 2022

Definitieve versie 4.0, 30 mei 2022

**connexxion** 

 **transdev**  
the mobility company

# Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
Korte samenvatting van wijzigingen in Vervoerplan 2023 .....	4
Vervoerplan 2023 .....	5
1. Algemene inleiding.....	5
2. Voorgestelde wijzigingen nieuwe dienstregeling .....	9
2.1 Voorstellen R-net .....	9
2.2 Voorstellen Schipholnet .....	16
2.3 Voorstellen overig lijnennet .....	22
3. DRK-effecten .....	34
Bijlagen.....	35
Bijlage 1: Wensen per stakeholder uit de ophaalrondes.....	35
Bijlage 2: Onderbouwing DRK basis vervoerplan 2023 .....	44
Bijlage 3: Bedreigingen voor de dienstuitvoering 2023 .....	47
Bijlage 4: Advies van de RAR.....	49
Bijlage 5: Advies van de Adviescommissie gemeenten .....	52

## Voorwoord

Voor u ligt de definitieve versie van het Vervoerplan 2023 betreffende de concessie Amstelland en Meerlanden. Conform de voorwaarden wordt dit plan ten minste een half jaar voor ingangsdatum ingediend bij de Vervoerregio Amsterdam ter vaststelling.

Het vervoerplan is tot stand gekomen op basis van de inbreng van participerende gemeenten en de consumentenorganisatie middels meerdere adviesrondes. In de bijlage treft u de eindadviezen aan van beide adviesorganen (Reizigersadviesraad en adviescommissie gemeenten AML).

In het plan treft u twee soorten voorstellen aan, nieuwe voorstellen die grotendeels uit ophaalrondes komen en voorstellen uit Vervoerplan 2022. De laatste categorie voorstellen zijn noodzakelijk in te voeren indien het reizigers opbrengstenniveau voor het jaar 2023 achterblijft en er geen aanvullende financiële middelen beschikbaar worden gesteld om het dienstverleningsniveau in de concessie Amstelland Meerlanden gelijk te kunnen houden aan dat van 2022 (de *curatieve* voorstellen in de samenvatting).

Beide adviesorganen is gevraagd alleen advies uit te brengen op de nieuwe voorstellen, omdat met betrekking tot de (*curatieve*) voorstellen uit 2022 reeds vaststelling heeft plaatsgevonden door de vervoerregio in de zomer van 2021.

Uitgaande van de zorgvuldigheid van het proces dat we samen sinds jl. december hebben doorlopen, gaan wij er vanuit dat het definitieve Vervoerplan 2023 voldoet aan de wederzijdse verwachtingen.

Verzoek is aan de vervoerregio om met inachtneming van de eindadviezen van beide adviesorganen tot vaststelling door het DB van het Vervoerplan 2023 over te gaan.

In het Vervoerplan wordt gebruikgemaakt van reizigersaantallen die veelal afkomstig zijn uit februari 2020, omdat dit de laatste representatieve maand is in het pre-Corona tijdperk. Wij merken wellicht ten overvloede op dat bij het opstellen van het Vervoerplan 2023 is uitgegaan van de verwachte mobiliteitsbehoefte, met de daarbij behorende reizigersopbrengsten, van de inwoners van het concessiegebied Amstelland Meerlanden en de reizigers die gebruik wensen te maken van het openbaar busvervoer dat Connexion verzorgt.

# Korte samenvatting van wijzigingen in Vervoerplan 2023

## Nieuwe maatregelen per 11 december 2022

Lijn 163	Eventueel route via Rijnlanderweg in gebied Hoofddorp Schiphol Trade Park
Lijn 164	Eventueel route vaste ritten doortrekken naar Winkelcentrum Symfonie
Lijn 171	Extra halte Sluisplein in Ouderkerk a/d Amstel
Lijn 192	Route via Keplerstraat te Badhoevedorp
Lijn 195	Route via Sloterweg te Badhoevedorp
Lijn 340	R-net haltenamen in Heemstede

## Reeds geaccordeerde maatregelen\*) in het kader van Vervoerplan 2021 en 2022

Lijn 180/181	<i>Frequentie op kerntraject naar 16x per uur (elke 3 a 4 minuten)</i>
Lijn 300	<i>Frequentie naar 6'-/7'-dienst</i>
Lijn 341	<i>Inkorten tot Schiphol Airport/Plaza</i>
Lijn 347	<i>Inkorten tot Amstelveen Busstation</i>
Lijn 348	<i>Inkorten tot Amstelveen Busstation</i>
Lijn 397	<i>Op zaterdag van 10'-dienst naar 15'-dienst</i>
Lijn N30	<i>Frequentie van 30'-dienst naar 60'-dienst</i>
Lijn N97	<i>Frequentie van 30'-dienst naar 60'-dienst</i>
	<i>Inkorten tot Hoofddorp Station of Schiphol Airport (niet naar Nieuw-Vennep)</i>
Div. lijnen	<i>Alle basisnet- en ontsluitende lijnen rijden na 21:00 uur niet</i>
AML Flex	<i>Opheffen (avonden (19:00 – 21:00) en weekenden</i>

*\*) In de Algemene inleiding wordt toegelicht dat de kans groot is dat de cursief gedrukte maatregelen per 12 december 2022 geïmplementeerd worden. Wij verwachten geen advies van u over deze voorstellen, ze zijn in 2021 reeds vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam.*

*Connexxion attendeert u er op dat aanpassen van het voorzieningenniveau een risico in zich draagt op de bezettingsaantallen in de voertuigen en vraagt daarom aandacht voor de noodzaak om de eisen met betrekking tot de vervoerplicht te versoepelen, zodanig dat met zo weinig mogelijk voertuigen een ieder die vervoerd wenst te worden, bediend wordt.*

# Vervoerplan 2023

## 1. Algemene inleiding

Het jaar 2021 is wederom een moeilijk jaar gebleken voor het openbaar vervoer. Zonder steun van de Rijksoverheid was het niet mogelijk geweest om 90% van het voorzieningenniveau uit 2019 in 2021 te handhaven. De BVOV (BeschikbaarheidsVergoeding Openbaar Vervoer) heeft het mogelijk gemaakt om mobiliteit te kunnen blijven bieden door middel van een consistent OV-netwerk. Gelet op de actuele stand van zaken met betrekking tot de reizigersinkomsten en de exploitatiebijdrage van de Vervoerregio Amsterdam, had Connexxion het huidige voorzieningenniveau niet kunnen realiseren zonder de BVOV. Om een beeld te schetsen; het voorzieningenniveau had bijna gehalveerd moeten worden indien er geen BVOV voorhanden was geweest.

Na de aanvankelijk slechte start van 2021 leek het na de zomer weer de goede kant op te gaan nadat er een hoge vaccinatiegraad was behaald onder de Nederlandse bevolking. Het vertrouwen dat we weer naar het 'oude normaal' zouden terugkeren was groot. Het is zeker geen toeval dat de beste maand qua reizigersaantallen in Nederland, de maand september 2021 was. Het aantal reizigers bereikte toen bijna 70% ten opzichte van ons beste jaar 2019. Let wel, dit is nog steeds ver onder de 90% die noodzakelijk is om zonder BVOV het openbaar vervoer in de concessie te kunnen blijven uitvoeren, maar het bracht enigszins optimisme dat herstel op relatieve korte termijn mogelijk was.

Helaas bleek het optimisme van korte duur. Ondanks de hoge vaccinatiegraad bleken in het najaar de besmettingen weer hard op te lopen, waarop de Rijksoverheid een gedeeltelijke lockdown afkondigde. In december 2021 was het openbaar vervoergebruik helaas weer terug op het niveau van voorjaar 2021, te weten ca. 50% van 2019.

Nu, mei 2022, zijn de reizigers na de recentelijke versoepelingen aan het terugkeren in het ov. Momenteel is het aantal reizigers in onze concessie op 70% ten opzichte van 2019. De door de Rijksoverheid beschikbaar gestelde BVOV is t/m december dit jaar beschikbaar. Er is echter nog geen zicht op een aanvullende rijksbijdrage met betrekking tot 2023, het jaar waar dit Vervoerplan op gebaseerd is.

Om te komen tot een gezonde bedrijfseconomische situatie, is het zaak een nieuw evenwicht te vinden tussen de kosten van de productie en de inkomsten vanuit reizigers en subsidie. Hierbij zullen we oog moeten hebben voor het geleidelijk aanpassen van het voorzieningen niveau in 2022 in aanloop van het nieuwe dienstregeling jaar 2023, om zo de reizigers goed voor te bereiden op het nieuwe voorzieningenniveau.

Connexxion kan dan ook nog geen definitief beeld geven van het voorzieningenniveau per 11 december 2022. Wel zijn er 2 duidelijke scenario's zichtbaar, te weten:

1. De minimale basisvoorziening;
  - a. Het alsnog implementeren van het minimumscenario uit het vastgestelde vervoerplan 2022 (80% t.o.v. voorzieningenniveau in 2019)
2. Het bieden van een aantrekkelijk voorzieningenniveau met groei mogelijkheden
  - a. Het continueren (niet verder afschalen) van het huidige voorzieningenniveau dat sinds 12 december jl. rijdt (90% t.o.v. het voorzieningenniveau in 2019)

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

NB1: Een scenario van 100% is bewust niet genoemd. Een terugkeer naar het oude voorzieningenniveau van 2019 lijkt voor de komende jaren niet realistisch.. De herijking van de concessie zal er waarschijnlijk toe gaan leiden dat er een aangepaste 100% gaat komen, ofwel het aantal dienstregelingkilometers (DRK) dat als basis voor het contract geldt, zal naar beneden worden bijgesteld. Met name de RAR heeft in haar ophaalronde gevraagd wat er gebeurt na het tijdelijk opheffen van lijnen vanwege de pandemie, maar ongetwijfeld dit vraagstuk een bredere interesse hebben. Dit vervoerplan 2023 zal daar verder niet op ingaan, maar in bijlage 2 is een beeld geschetst hoe een dergelijke aanpassing er uit zou kunnen zien.

NB2: De percentages zijn gebaseerd op een voorzieningenniveau inclusief de aanpassing vanwege de HOVASZ DRK besparingen. Het gaat om -670.000 DRK op jaarbasis die als gevolg van HOVASZ bespaard zijn. Dit zijn dus geen 'afschalingkilometers' maar 'beleidsmatige kilometers'. Het betekent dat het DRK volume van enig jaar structureel verminderd mag worden met 670.000 DRK. In hoofdstuk 3 (DRK-effecten) wordt dit verder toegelicht.

De Vervoerregio Amsterdam heeft op ambtelijk niveau Connexxion verzocht om ernstig rekening te houden met het 80% scenario (dus de *cursieve* voorstellen in de samenvatting die reeds vorige jaar door de Vervoerregio zijn vastgesteld). De Vervoerregio beseft dat zelfs met het 80% scenario van het voorzieningenniveau de kans bestaat dat de kostenstructuur niet tot een gunstige verhouding staat met de reizigersopbrengsten. Zij sluit daarom niet uit dat na vaststelling van dit definitieve vervoerplan nog een aanvullende vervoerplanprocedure in gang gezet wordt deze zomer om ook de fijnmazigheidslijnen te betrekken bij het afschalen. Tijdens het vaststellen van de Vervoerregiokaders (door de Vervoerregio in september 2020) om te kunnen afschalen zijn de 'knoppen' van de fijnmazigheid destijds bewust niet gebruikt, die mogelijkheid is er uiteraard nog wel.

Bovenstaande is uiteraard ook onderwerp geweest in de jaarlijkse ophaalrondes van wensen bij stakeholders. Ook dit jaar is begrip gevraagd voor de situatie dat er weinig ruimte is voor wensen en dat vooral gevraagd wordt mee te denken hoe we het huidige voorzieningenniveau in stand kunnen houden. De focus ligt daardoor minder op het invullen van individuele wensen.

Rijtijdanalyse heeft dit jaar weer plaatsgevonden. Net als vorig jaar geldt dat er in feite geen representatieve maand was vanwege de lockdowns en het niet maatgevende effect op de verkeerssituatie en de bezetting in de bussen. Toch bleken er enkele trajecten waar de rijtijd aangepast moest worden, het gaat dan met name om trajecten die ingeschat zijn vanwege nieuwe infrastructuur (lijn 340 HOVASZ bijvoorbeeld). Echter de meeste trajecten kennen nog steeds een te ruime rijtijd. Besloten is om de te ruime rijtijden te handhaven, want als de reizigersaantallen weer richting 90-100% gaan en de verkeersdrukke blijft toe nemen, dan is het onverantwoord om de rijtijden in 2023 aan te passen. Kortom: Er gaat in principe nergens rijtijd af en in sommige gevallen komt er wel rijtijd bij in 2023.

In het Vervoerplan is aan het eind van ieder hoofdstuk een paragraaf opgenomen met de halte/infrastructuur effecten, zodat gemeenten c.q. wegbeheerders op tijd aanpassingen kunnen realiseren om tot een succesvolle operatie te kunnen overgaan. De gemeenten c.q. wegbeheerders die niet in een adviesorgaan deelnemen, krijgen het Vervoerplan 2023 eveneens toegestuurd met het verzoek om ook haar wensen kenbaar te maken en tevens de infrastructuur op tijd in orde te brengen.

### Procedure

De jaarlijkse "ophaalronde", die Connexxion jaarlijks organiseert, heeft dus ook dit jaar plaatsgevonden. In bijlage 1 treft u daarvan een weergave aan per stakeholder.

In onderstaande overleggen is het Vervoerplan 2023 hoofdonderdeel van de agenda geweest met als doel de wensen te inventariseren en afspraken te maken over de inhoud

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

van het Vervoerplan, de bedreigingen en het proces/voorwaarden waarbinnen het plan tot stand komt.

- Reizigers Adviesraad (RAR; werkgroep): 5 jan, 23 mrt, 18 mei,
- Ouder-Amstel: 15 dec, 24 mrt, 19 mei,
- Schiphol: 21 dec, 24 mrt, 19 mei,
- Uithoorn: 22 dec, 24 mrt, 19 mei,
- Aalsmeer/Amstelveen: 14 dec, 24 mrt, 19 mei,
- VRA: 13 jan, 14 feb, 5 mei,
- Haarlemmermeer: 22 dec, 24 mrt, 19 mei,
- Gemeenten adviescommissie: 24 mrt, 19 mei,
- GVB/Arriva/Syntus: 10 mrt (schriftelijk),
- NS: BAND-overleg pm

### Bedreigingen op de dienstuitvoering in 2023

In en vanaf 2022 kan er een extra bedreiging gaan ontstaan; het invulling geven aan een motie van de 2<sup>de</sup> kamer om breedschalig in Nederland in gemeenten de maximum snelheid aan te passen van 50 km/u naar 30 km/u. Binnen AML is de gemeente Amsterdam het meest actief aan de slag gegaan met invoeringsvoorstellen in haar gemeente.

Standpunt van Connexxion is dat op R-net lijnen nimmer sprake kan zijn van het reduceren van snelheid. Dit geldt voor alle gemeenten in AML. Specifiek voor de stad Amsterdam betekent dit dus dat bij invoering van 30 km/h, er een uitzondering gemaakt dient te worden voor die corridors waar R-net de stad bedient of dat er medegebruik van de trambaan mogelijk is, of binnen afzienbare tijd mogelijk gemaakt wordt. Voor andere lijnen dan R-net lijnen is het standpunt dat door invoering van 30 km/u de gemiddelde snelheid niet gereduceerd mag worden. Dit kan dus best betekenen dat er op een dergelijke lijn trajecten zijn waar 30 km/u wordt ingevoerd, maar dat er dan direct snelheidsverhogende compensatie geboden wordt elders op de route. Dit kan zijn middels (medegebruik) busbanen, het opheffen van halten of anderszins. Het behoud van de aantrekkelijkheid van het netwerk is van essentieel belang om een toekomstvast en betaalbaar vervoersnetwerk te kunnen blijven bieden. Verder blijft de bedreiging die jaarlijks terug te vinden is in bijlage 3. Hier treft u de geüpdate lijst aan met de verwachte (grote) infraprojecten en daaruit mogelijk voortvloeiende omleidingen. Dit jaar is er wederom geen top 3 benoemd van vertragende corridors. De situatie op de wegen en dus ook busroutes is door COVID-19 nog steeds van een heel andere orde dan in de precorona jaren. Het stroomt in het algemeen goed door, er is zolang er lockdowns zijn, nauwelijks sprake van vertraging.

### Noot vooraf

In dit Vervoerplan worden reizigersaantallen genoemd die veelal voortkomen uit OV check-in data afkomstig uit februari 2020, omdat dit de laatste representatieve maand precorona was. De afgelopen jaren zijn er naast de Chipkaart ook andere betalingsmethoden aangeboden waar gebruik van gemaakt wordt, zoals Tranzier, ticketbox en E-tickets. Dit heeft geleid tot een verdere teruggang van het gebruik van papieren betaalbewijzen, met name op lijn 397 is dat effect zo groot, dat er nauwelijks meer sprake is van een afwijking ten opzichte van het gemiddelde. Na jaren een check-in percentage van 97% genoemd te hebben, leidt dit tot het nieuwe percentage van gemiddeld 98% als representatief voor alle reizigersaantallen die in dit vervoerplan genoemd worden. Kortom, werkelijke aantallen liggen dus tot ca. 2% hoger dan in dit vervoerplan gepresenteerd wordt. Er worden geen voorstellen gedaan op ritniveau, dit valt onder de vrijheid om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

Bij lijnsgewijze voorstellen in dit Vervoerplan wordt gebruik gemaakt van lijnkleuren bij lijnen die over een lijnkleur beschikken. In AML worden lijnkleuren gehanteerd bij alle R-net lijnen, waarbij er een onderscheid gemaakt wordt tussen een groene, oranje, paarse en rode lijnkleur. De filosofie achter deze lijnkleuren is als volgt:

- Groen: R-net lijnen met begin-/eindpunt Amsterdam Zuid
  - 341 346 348 358
- Oranje: R-net lijnen met begin-/eindpunt Amsterdam Centrum
  - 347 357 397 N47 N57 N97
- Paars: R-net lijnen met begin-/eindpunt Amsterdam Bijlmer ArenA
  - 300 356 N30
- Rood: R-net lijnen met begin-/eindpunt Haarlem/Schiphol
  - 340

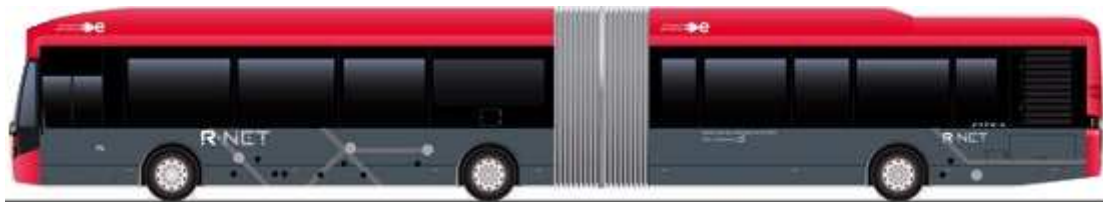


## 2. Voorgestelde wijzigingen nieuwe dienstregeling

In dit hoofdstuk zullen alle voorgestelde wijzigingen voor dienstregeling 2023 per productformule worden toegelicht; startend met R-net, gevolgd door Schipholnet en tot slot het overige lijnennet.

Alle voorstellen die tijdens de ophaalrondes gedaan zijn door de gemeenten en de RAR die ook al in Vervoerplan 2022 en eerder zijn uitgewerkt, worden alleen in 2.1 t/m 2.3 opgenomen als de inzichten zijn veranderd. Als de inzichten onveranderd zijn, dan wordt het voorstel in genoemde paragrafen hieronder niet herhaald en wordt verwezen naar de argumentatie in Vervoerplan 2022 en eerder. In bijlage 1 wordt achter het betreffende plan met de letters A t/m D aangegeven of er verwezen wordt naar Vervoerplan 2022 of eerder, of naar dit hoofdstuk.

### 2.1 Voorstellen R-net



#### Inleiding

Via de RAR is Connexxion op de hoogte gesteld van een brief van VRA over (R-net) loopafstanden en impulsgebieden. De RAR vraagt aan Connexxion hoe zij om gaat met de getoonde tabel in deze brief. De concrete vraag erbij is:

*Hoe worden andere slecht ontsloten gebieden met vervoerpotentieel bediend?'*

Met betrekking tot concessiegebied AML gaat het om de hieronder getoonde blauw gearceerde gebieden:

Impulsgebied	Gemeente
Galjoenbuurt en Punterbuurt	Amstelveen
Badhoevedorp Oost, Noordoost en Bouwlust	Haarlemmermeer
Nieuw-Vennep West, Welgelegen, Getsewoud en Linquenda	Haarlemmermeer
Floriande West en Oost	Haarlemmermeer
Legmeer	Uithoorn

In het algemeen geldt dat Connexxion in 2016 met 3 andere vervoerders heeft ingeschreven op een bestek en programma van eisen waarin uitgevraagd is om kernen, wijken en buurten te ontsluiten, verder te noemen 'gebieden'. VRA heeft van elk van deze gebieden aangegeven op welke wijze een mate van haltebediening voldeed aan de concessie eisen. Na inschrijving bleek dat Connexxion de hoogst gewaardeerde bieding had en omdat deze na bezwaartermijn en toetsing aan alle eisen voldeed, is de concessie eind 2016 formeel aan Connexxion gegund, per dienstregeling 2018.

Bovengenoemde gebieden voldoen dus aan de gestelde eisen, ondanks dat deze als 'slecht ontsloten' ervaren worden. Het laat Connexxion echter niet onberoerd dat deze ervaring bij de reizigers en stakeholders leeft, temeer omdat de uitvraag van 2016 geleid heeft tot een openbaar vervoernetwerk, dat vooral een alternatief voor de autobgebruiker bleek, die

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

meestal veel reist en goed ter been is en veel minder maatwerk bood voor reizigers die minder mobiel zijn. Connexxion heeft daarom de gemeenten aangeboden om samen te zoeken naar fijnmazige oplossingen. Dit heeft de afgelopen jaren geleid tot het alsnog invoeren van lijnen en ritten die volgens bestek niet verplicht waren (doortrekken lijn 199, extra halten op R-net lijnen, verleggen lijn 242/274 naar Legmeer etc.), echter ook verschillende initiatieven en pilots met betrekking tot kleinschalig vervoer (lijn 551, Vervoer op Maat). Toch blijkt het lastig om deze initiatieven levensvatbaar te houden omdat de doelgroep die graag openbaar op korte afstand bij de herkomstlocatie heeft, juist ook de doelgroep is die niet dagelijks reist en er dus te weinig structurele kostendekking in de vorm van reizigersopbrengsten tegenover staan.

Kortom, de kracht van R-net (hoge frequentie, grote halteafstanden) bewijst zich elke dag door grote reizigersgroei en steeds meer ex-automobilisten die dagelijks met R-net reizen. Dit heeft een heel positief effect op het verminderd aantal auto's in de Amsterdamse regio. Echter er is onmiskenbaar een negatieve ervaring bij de niet dagelijks reizende doelgroep die het gemis aan fijnmazigheid letterlijk voelt omdat juist zij vaak minder mobiel zijn. Dit kan en dit mag echter niet door het R-net netwerk worden opgelost, dat gaat ten koste van het grote succes.

Oplossing ligt meer in de fijnmazige maatwerk oplossingen die per gemeente anders ingevuld kunnen worden en waar Connexxion graag in mee blijft denken en ontwikkelen.

### Lijnsgevijze voorstellen

*(NB: alle telcijfers zijn gebaseerd op de maatgevende richting van de maand februari 2020)*

#### Lijn **300**

##### **Haarlem – Schiphol – Amsterdam Bijlmer Arena**

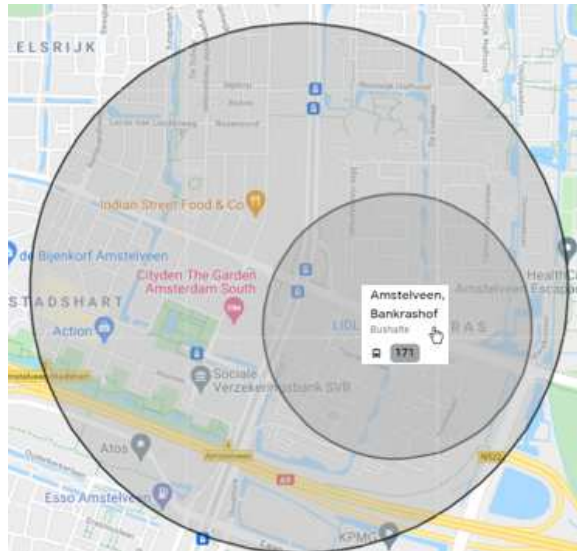
- De RAR ziet graag een betere afstemming van lijn 300 en 356 tussen Amstelveen en Bijlmer. Lijn 300 en lijn 356 hebben op de gemeenschappelijke route dezelfde halten, dus die afstemming is gelukkig optimaal. Ook is het zo dat een mogelijke betere afstemming alleen zinvol kan zijn richting Bijlmer, want richting Bijlmer maakt het niet uit met welke lijn gereisd wordt, want het eindpunt is altijd Bijlmer. Lijn 300 rijdt elke 6 minuten en lijn 356 elke 7/8 minuten. De intervallen zijn dus niet gelijk. Als de intervallen gelijk zijn of een deelfactor zijn van elkaar, dan is een betere afstemming mogelijk, maar dat is echter niet het geval. Als een reiziger random naar de halte gaat, kan hij/zij het geluk hebben dat de bus er al gelijk staat (wachtijd 0 minuten) of de pech hebben dat de bus net weg is (wachtijd 6 minuten). Wetmatig gezien is de kans op beide even groot, dus de gemiddelde wachtijd is 3 minuten bij een interval van 6 minuten. Deze kan zelfs nog lager worden als lijn 356 net gunstig valt qua interval. Hiermee wordt aangetoond, dat met een betere afstemming er niet veel winst in wachtijd te behalen is. De andere richting is een betere afstemming niet zinvol, want de route is grotendeels anders. Kortom, het is praktisch niet mogelijk een betere afstemming te behalen dan nu reeds geboden wordt en de gemiddelde wachtijd is maximaal 3 minuten, wat als een lage wachtijd beschouwd mag worden. 's Avonds geldt dezelfde argumentatie met een gemiddelde wachtijd van slechts 5 minuten.
- De RAR ziet graag onderzocht worden of lijn 300 ook kan halteren op halte Bankrashof? De dichtstbijzijnde R-net halte is halte Oranjebaan. Deze halte heeft een invloedgebied van 800 meter. De halte Bankrashof

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

is inderdaad geen R-net halte, maar een halte voor ontsluitende lijn 171. Ontsluitende lijnen hebben een invloedsgebied van 400 meter. Om een goede beoordeling te doen of het opwaarderen van de Bankrashof naar R-net status noodzakelijk is, spelen 2 punten, te weten:

1. Zijn er gebieden die met lijn 171 en de 400 meter cirkel niet worden bediend, die wel bediend zouden worden als sprake is van een 800 meter cirkel?
2. Is de onderlinge halteafstand tussen 2 R-net halten meer dan 1200 meter?

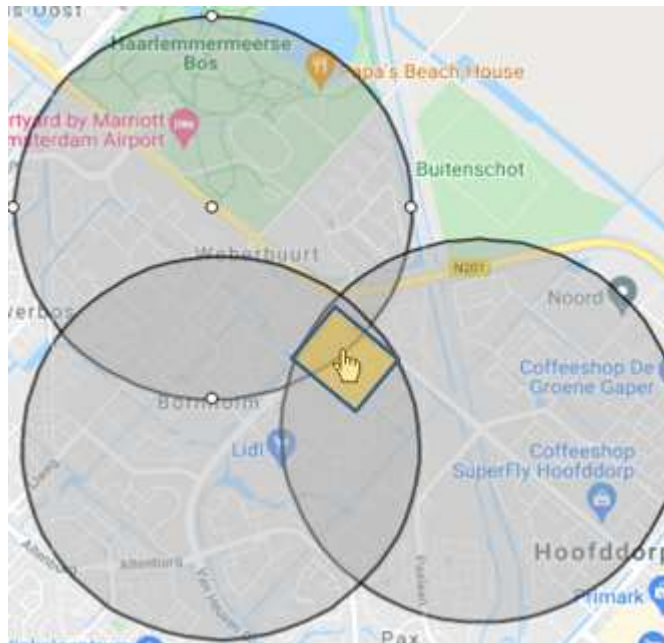
Als beide punten met “ja” te beantwoorden zijn, dan toont dat mogelijk de noodzaak aan van een extra R-net halte.



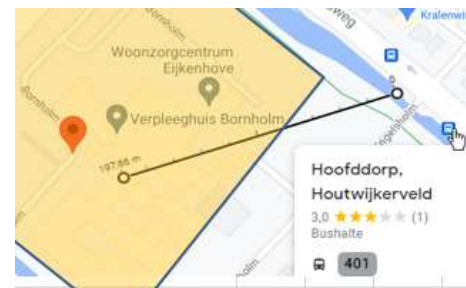
Punt 1 is echter met “nee” te beantwoorden, want in de afbeelding is te zien dat er nauwelijks sprake is van het bedienen van extra gebieden als de 400 meter cirkel omgezet zou worden naar een 800 meter cirkel. Oftewel, aan de oostkant van Amstelveen zijn geen gebieden die extra baat hebben bij een ruimere haltecirkel. Punt 2 is ook met ‘nee’ te beantwoorden, want Bankrashof ligt zo dicht bij de R-net halte Oranjebaan dat er te veel overlap ontstaat. De kracht van R-net lijnen is juist de grote halte afstanden zodat doorgaande reizigers zo weinig mogelijk stops maken onderweg en de lijn zoveel mogelijk concurrerend is en blijft met de auto. Alles overwegend kan daarom de conclusie getrokken worden dat Connexxion het voorstel om Bankrashof op te waarderen naar R-net halte, niet overneemt.

- Gemeente Haarlemmermeer vraagt te onderzoeken of er een betere bediening mogelijk is voor het verzorgingstehuis op de ontwikkellocatie Holmkwartier (zie geel blokje 🏡). Het gaat dan om een kortere loopafstand voor de eerste 200 woningen die in 2023 gerealiseerd worden. Hieronder is te zien dat de 3 bestaande R-net halten met een haltecirkel van 800 meter de ontwikkellocatie een adequate OV-voorziening bieden.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023



Echter het gaat om potentiële reizigers die minder goed ter been kunnen zijn en waarvoor 800 meter een probleem op kan leveren. Om die reden is beoordeeld of de halte van de buurtbus die dicht bij de ontwikkellocatie ligt, een verbetering oplevert. Een buurtbus heeft een bereik van maximaal 400 meter lopen. Hieronder is te zien dat de loopafstand tot de buurtbus slechts ca. 200 meter is.



Nadeel van de buurtbus is echter dat deze maar 1x per uur gaat en niet 8x per uur, ook rijdt de buurtbus niet in de weekenden. Wellicht is een halte voor de MeerOVbus die Haarlemmermeer kent, een optie. Dit is een OV-systeem dat niet door Connexxion geëxploiteerd wordt, maar door Connexxion wel als complementair wordt gezien op het OV-netwerk, juist omdat dit systeem de kwetsbare doelgroep een alternatief biedt voor het R-net systeem dat veel minder fijnmazig is.

<https://haarlemmermeergemeente.nl/taak/meerovbus>

### MeerOVbus

Als aanvulling op het openbaar vervoer in Haarlemmermeer rijdt de MeerOVbus tussen 6.00 en 00.00 uur. De bus rijdt 7 dagen per week vanaf één van de 54 MeerOVbus-haltes naar een andere MeerOVbus-halte in de gemeente. In iedere kern staan 1 of meerdere MeerOVbus-haltes.

#### Lijn **340**

##### Haarlem – Hoofddorp – Uithoorn – Mijdrecht

- Per dienstregeling 2022 is op verzoek van de provincie Noord-Holland halte Ringvaartbrug op lijn 340 van naam veranderd in halte Cruquiusbrug. Tegelijkertijd met deze naamswijziging ontstond de vrees dat de nieuwe naam verwarrend zou zijn met de verderop gelegen halte Cruquiusweg. Het was te kort dag voor ingangsdatum om ook deze haltenaam te wijzigen, te meer omdat de gemeente Heemstede daar bij betrokken moet worden en een te snel besluit niet bijdraagt tot draagvlak. Om die reden is met de gemeente Heemstede afgesproken om de naamswijziging van de R-net haltes in Heemstede breder beleidsmatig vorm te geven en dan niet alleen halte Cruquiusweg erbij te betrekken maar alle haltes van lijn 340 binnen Heemstede.

Haltenaam veranderingen op R-net lijnen staan namelijk niet op zich zelf, er zit een beleidsgedachte achter, teneinde beter te begrijpen wat het belang van naamswijziging is op R-net lijnen in het algemeen, treft u die beleidsgedachte hieronder aan..

De eerste echte R-net lijn is in feite lijn 300. In de tijd dat deze lijn (de Zuidtangent) ontstond, moest de R-net formule nog geboren worden. Het is geen toeval dat de haltenamen van de Zuidtangent 20 jaar geleden al afweken van de regel dat de halte genoemd werd naar de eerste zijstraat rechts, namelijk dat de naam meer verwijst naar een wijknaam of windstreek. De regel van de eerste zijstraat rechts is ontstaan omdat Openbaar Vervoer vooral een ontsluitende fijnmazige functie had en veel minder een mobiliteitsfunctie als concurrentie voor het autogebruik. De laatste 20 jaar is op dat (beleids)gebied een ware transformatie gaande. De laatste 10 jaar is het aantal R-net lijnen zelfs verveelvoudigd en dat zal zeker nog een aantal jaren verder worden doorontwikkeld. Het succes van R-net lijnen is de hoge frequentie in combinatie met grote halteafstanden. Autogebruikers zijn de afgelopen jaren massaal gebruik gaan maken van R-net lijnen. Uiteraard is er een schaduwzijde, want de fijnmazigheid kwam onder druk en kwetsbare doelgroepen als reiziger moeten noodgedwongen alternatieven zoeken omdat de haltes te ver weg liggen. Per saldo is deze transitie wel de redding van vitaal Openbaar Vervoer gebleken, dus het proces is onomkeerbaar.

Wat betreft haltenamen is er niet veel veranderd, vele R-net lijnen maken gebruik van haltes die nog steeds de naam van de eerste zijstraat rechts dragen. Pas als er een goede reden of gelegenheid is, wordt voor een naam gekozen die meer aansluit zoals dat bij de Zuidtangent 20 jaar geleden al gebeurde. Voorbeelden zijn op lijn 341 waar alle haltes in de wijken Overbos en Floriande zijn aangepast aan de windstreken. Ook R-net 356 is een voorbeeld met windstrekenamen in Badhoevedorp en Ouderkerk a/d Amstel. Maar ook lijn 340 kent reeds wijk en windstreek namen met de komst van het HOVASZ project in Aalsmeer en Schiphol. Beleid van Connexxion is om niet te veranderen om het veranderen, maar als er een goede aanleiding is (nieuwe route, strekken van lijnen of

onduidelijkheid) dan is het aan te bevelen om te kiezen voor een wijk of windstreeknaam. Nadeel van een straatnaam is dat de perceptie gevoed blijft worden dat elke straat een eigen bushalte rechtvaardigt, en dat is precies wat een R-net anders maakt. Een treinstation zou tenslotte ook nooit naar de eerste zijstraat rechts vernoemd worden, en R-net is met haar verbindende karakter meer te vergelijken met een trein dan met een ontsluitende buslijn.

Bovenstaande beleidslijn is noodzakelijk om onderstaand voorstel goed te kunnen begrijpen. Met betrekking tot de halten binnen Heemstede op lijn 340 ziet u de nieuwe R-net haltenaam en tussen haakjes de huidige haltenaam.

- Heemstede Noord (i.p.v Blauwe Brug)
- Heemstede Centrum (i.p.v Julianaplein)
- Heemstede Wipperplein (blijft ongewijzigd, want is een begrip)
- Heemstede Zuidoost (i.p.v Cruquiusweg)

Voorstel is om deze 4 haltenamen in te laten gaan per dienstregeling 2023.

### Lijn **341** Haarlem – Amsterdam Zuid

- De RAR vraagt om te onderzoeken of er sprake is van overbediening van R-net lijnen tussen Hoofddorp Station en Schiphol Noord; Met name lijn 341 voegt tussen Hoofddorp Station en Station Zuid weinig toe volgens de RAR. Deze lijn is inderdaad altijd te laag bezet geweest bij Station Zuid en Connexxion zag met de komst van de Noord-Zuidlijn naar Station Amsterdam Zuid juist een kans om lijn 341 een sterke impuls te geven. Het gewenste effect is gering, maar de tijd is ook kort geweest omdat nu al bijna 2 jaar de lijn door Corona geen eerlijke kans heeft gehad. Om die reden wordt voorgesteld om de overbediening zeker te blijven monitoren maar dan wel de situatie te beschouwen in een post-Corona periode en tot die tijd de lijn te handhaven voor zover die periode niet oneindig duurt.

### Lijn **347** / **348** Uithoorn – Amsterdam

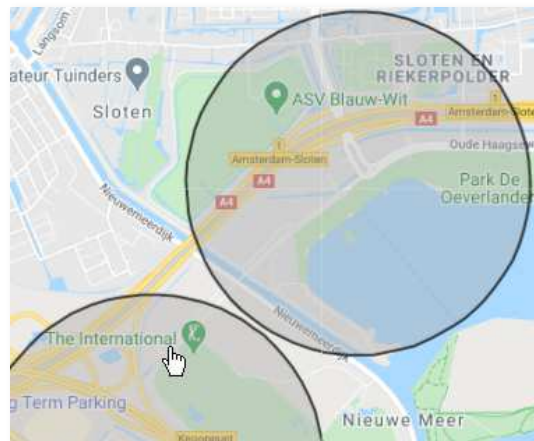
- Gemeente Amstelveen heeft het verzoek om te onderzoeken of de halte Startbaan (vd Hooplaan) als R net halte toe te voegen is. Als dat niet mogelijk blijkt om dan spitslijn 274 's ochtends goed te laten aansluiten op de schooltijden aldaar én op Busstation Uithoorn op de bussen uit de richting Mijdrecht. In de Vervoerplannen 2021 en 2022 is uitgebreid ingegaan op het verzoek om halte Startbaan als R-net halte op te nemen. Daar is het voorstel uitgekomen om niet halte Startbaan, maar halte Grote Beer als R-net halte in gebruik te nemen. Hiermee is een grote wens van de gemeente vervuld en dus impliciet (ook door de gemeente Amstelveen) de keuze gemaakt dat halte Startbaan de R-net status verliest. Dit werd als niet bezwaarlijk verondersteld zolang inderdaad spitslijn 274 wel op halte Startbaan kan blijven halteren. Die toezegging staat, lijn 274 blijft halteren op halte Startbaan op schooltijden omdat daar veel scholieren naar toe gaan. Ook zal Connexxion er voor zorgen dat Spitslijn 274 zo goed mogelijk aan blijft sluiten op de lijnen die op Uithoorn Busstation komen, zodat de reistijd voor scholieren zo kort mogelijk is.

### Lijn **356** Haarlem – Schiphol – Amsterdam Bijlmer Arena

- De RAR ziet graag een betere afstemming van lijn 300 en 356 tussen Amstelveen en Bijlmer (voorstel is uitgewerkt bij lijn 300)

### Lijn 397 Nieuw-Vennep – Schiphol Airport/Plaza – Amsterdam Centrum

- Gemeente Haarlemmermeer heeft Connexxion opnieuw gevraagd te onderzoeken of heropenen halte Koekoekslaan in Nieuwe Meer nabij golfbaan The International, haalbaar is. GVB heeft haar lijn 69 in 2021 geüpgrade naar R-net 369 en daarom de halte Koekoekslaan laten vervallen The International ligt net binnen de Ringvaart en daarmee niet in Amsterdam, maar in Haarlemmermeer dat tot de concessie AML behoort. Om die reden hebben we de haltecirkels opnieuw beoordeeld in relatie tot de bediening van de halte Koekoekslaan. Het beeld is niet anders dan in eerdere vervoerplannen is gepresenteerd. We herhalen de argumentatie.



De halte Koekoekslaan ligt bij het 'handje' en valt binnen de loopafstand vanaf de halte Catering weg. De andere haltecirkel hoort bij de halte Anderlechtlaan. De cirkels raken elkaar net niet, maar gezien de lage te verwachten aantallen is dit geen aanleiding om tot herinvoeren van halte Koekoekslaan over te gaan. Als er een groot event georganiseerd wordt op of dicht bij het golfterrein, dan is er zeker een uitzondering mogelijk op de dagen die dan van toepassing zijn. In september 2019 heeft een dergelijke situatie zich al eens voorgedaan, dat zal in de toekomst ook blijven kunnen. Kortom, een vaste R-net halte gaat halte Koekoekslaan niet worden, maar bij grote events is het mogelijk om incidenteel te halteren.

### Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

#### Haltemutaties:

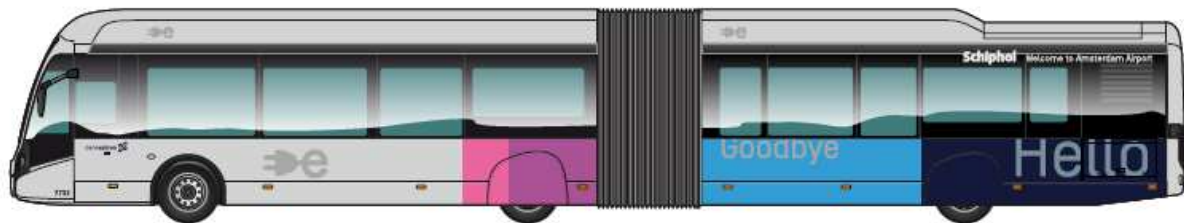
##### Lijn 340

- Bestaande halte waar deze lijn reeds halteert  
*Naamsverandering op de halten:*
  - Heemstede Noord (i.p.v Blauwe Brug)
  - Heemstede Centrum (i.p.v Julianaplein)
  - Heemstede Wipperplein (blijft ongewijzigd, want is een begrip)
  - Heemstede Zuidoost (i.p.v Cruquiusweg)

#### Aanpassingen aan infrastructuur

- Niet van toepassing

## 2.2 Voorstellen Schipholnet



### Inleiding

Het Schipholnet is al jaren in ontwikkeling. De transformatie van het voormalige ‘Sternet’ naar het huidige “Schipholnet” mag een heuse evolutie genoemd worden. Grote mijlpaal is de hoogwaardige infrastructuur die reeds is aangelegd in combinatie met de strategische goed gelegen knooppunten. De kracht van het OV-netwerk in Amstelland en Meerlanden is de combinatie van Knooppunten/busstations en hoog frequente OV-productformules. Ofwel, R-net en Schipholnet ontmoeten elkaar letterlijk elke 7,5 minuut op een overstapstation, waardoor reizigers snel, met hoge regelmaat en comfortabel door de regio kunnen reizen met maximaal 1 overstap. De grootste winst van Schipholnet ten opzichte van het voormalige Sternet is dat er nu sprake is van een hoogfrequente Cirkellijn die bijna alle windstreken binnen het Schipholgebied zonder overstap met elkaar verbinden. De doorstromingsmaatregelen op deze Cirkellijn zijn bedoeld om de snelheid ervan te verhogen, zodat de reistijd nog korter wordt.

Ondanks de goede ontwikkelingen zijn er ook aandachtspunten. Niet overal is de doorstroming verbeterd en niet overal hebben de genomen maatregelen een versnellend effect gekend. Daarnaast zijn er doorstromingsprojecten die (veel) langer op zich laten wachten dan gepland. Kortom, er zijn dringend verbeteringen gewenst, hieronder een opsomming:

- HOV Schiphol Oost: de fly-over is na jaren slechts in 1 richting te berijden voor OV
  - Dit betekent al sinds december 2018 een extra rijtijd van 2 minuten op lijn 181
- Knooppunt Schiphol Zuid: De ligging ervan betekent een aanrijroute via Parallelweg
  - Dit is een klinkerweg die te smal is en waar geen hoogwaardige halten zijn, dat is HOV onwaardig en is in deze vorm niet langer gewenst
- SOOMR: Dit HOV infrastructuur project zou vanaf Q2 van 2021 gerealiseerd worden
  - Deze versnelling van de Cirkellijn is belangrijk voor een nog grotere aantrekkelijkheid van het Schipholnet. Wanneer is dit project gereed?
- Knooppunt Oost: Dit is een HOV- halte zoals alle andere, het is geen knooppunt



## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

- Het uitbreiden van deze halte naar een echt knooppunt, biedt meer mogelijkheden voor lijnvoering vanuit Amstelveen (lijn 186, 199)
- SLP: Dit deel van Schiphol wordt steeds meer ontwikkeld, dit vraagt om een halte.
  - In Vervoerplan 2022 is voorgesteld om de halte Naritaweg te verschuiven richting viaduct over de N201. Met de ingebruikname van Knooppunt Zuid, heeft halte Naritaweg haar noodzaak op de huidige locatie verloren en is verschuiving gewenst. Dit project is echter nog niet gestart. Connexxion ziet daar graag een verandering in en vindt dat per vervoerplan 2023 de halte in gebruik genomen moet worden conform voorstel in Vervoerplan 2022.
- MKS (Multimodaal Knooppunt Schiphol) is het nieuwe busstation Airport/Plaza:
  - In de bouwfase krijgt Connexxion de garantie van project MKS dat er altijd 15 halteplaatsen beschikbaar zijn op de huidige locatie en dat er dus 5 halten tijdelijk op een andere locatie zijn. Die andere locatie wordt dan wel afgestemd met Connexxion. Toch is hier zorg over, want er zullen ongetwijfeld een keer locaties zijn, die minder goed passen in de dienstregeling. Connexxion sluit daarom niet uit dat de routevoering van een aantal lijnen noodgedwongen tijdelijk moet worden aangepast. Dit kan tot extra overstappen leiden.
    - Afhankelijk van de “Bouwlogistiek” die MKS dus gaat maken komt lijn 185 in aanmerking om in plaats van naar Schiphol Airport/Plaza naar P40 te rijden om daar aansluiting te geven op de Cirkellijn naar Airport. Wellicht dat er ook op andere lijnen maatregelen nodig zijn, daarbij kunnen ook de lijnen van GVB en Arriva niet worden uitgesloten.

### Lijnsgevijze voorstellen

(NB: alle telcijfers zijn gebaseerd op de maatgevende richting van de maand februari 2020)

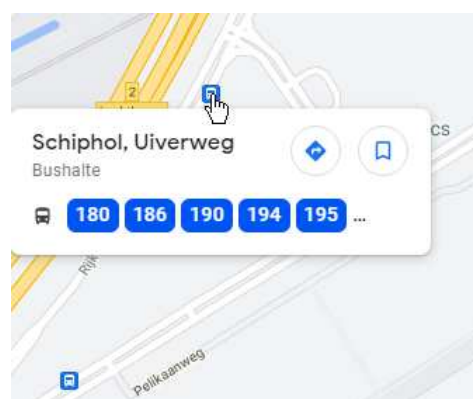
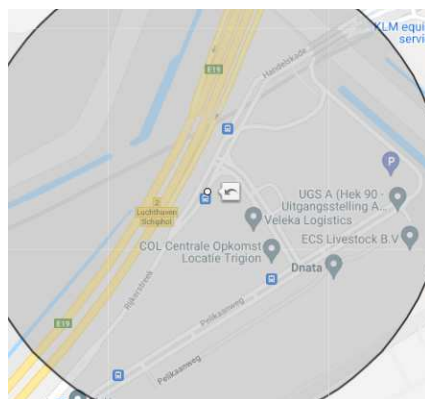
#### **Kerntraject Schiphol Knooppunt Noord – Schiphol P30**

##### **Lijn 185 Schiphol Airport/Plaza – Justitieel Complex**

- Lijn 185 routewijziging via Brandweerkazerne
  - Uitwerking van dit voorstel is op verzoek van Schiphol uitgesteld naar Vervoerplan 2024.

##### **Lijn 191 Schiphol Zuidoost – P30**

- Schiphol heeft het verzoek gedaan om te onderzoeken of lijn 191 via de Pelikaanweg zou kunnen rijden om daar een betere oppervlakte ontsluiting te krijgen. Om dit goed te kunnen beoordelen is eerst onderzocht of de huidige halten langs de Rijkstreek inderdaad onvoldoende halte afdekking geven.

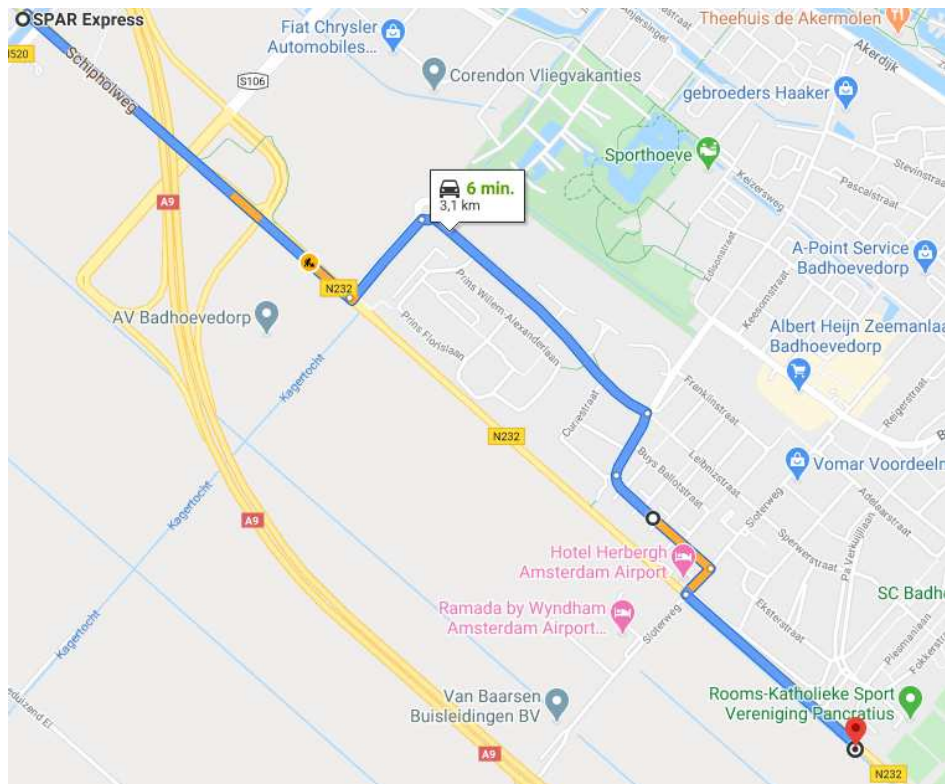


## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

De halte Uiverweg is de halte die met 400 meter invloed geheel de Pelikaan afdekt. Lijn 191 heeft ook doorgaande reizigers die niet op de Pelikaanweg of Uiverweg uitstappen. Het omrijden via de Pelikaanweg zal door geen van de doorgaande reizigers als prettig ervaren worden. De verhouding is dat ca. 2,5% van het totaal aantal reizigers dat reist uitstapt bij Uiverweg en dus de andere 97,5% doorgaande reiziger is. Connexion neemt het voorstel om lijn 191 via de Pelikaanweg te laten om die reden niet over.

### Lijn 192 Hoofddorp Centrum – Badhoevedorp – Schiphol Knooppunt Noord

- In Vervoerplan 2022 is aangegeven dat door de centrumplannen van de gemeente Haarlemmermeer er in Badhoevedorp noodgedwongen een andere route gereden dient te worden op de lijnen 192 en 195. In goed overleg met de gemeente is dat voor lijn 192 de route geworden via de Keplerstraat, Sloterweg en Schipholweg geworden (zie hieronder).



- Gemeente Haarlemmermeer heeft gevraagd om te onderzoeken of het mogelijk is om buiten de spitsen kleiner materieel in te zetten op lijn 192. Om dit goed te kunnen beoordelen is het van belang de bezetting per rit te beoordelen. Wij gebruiken daar de cijfers van de laatste goede maand voor de Corona lockdowns voor (februari 2020).

Hieronder zijn die telcijfers weergegeven

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

Per rit, richting en halte het Gemiddelde per individuele rit																										
Ri	Vr	Naam	Ritnummer	Total	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1		Hoofddorp, Centrum		24,9	1,9	0,7	0,7	0,8	0,8	1,6	2,6	2,9	4,0	4,9	3,3	1,6										
2		Hoofddorp, Wallenbergstraat		26,0	2,3	0,7	0,6	0,8	1,7	2,8	3,0	4,5	5,0	3,3	1,6											
3		Hoofddorp, Wilsonstraat		26,9	2,3	0,7	0,6	0,8	1,8	2,9	3,8	4,5	5,0	3,3	1,6											
4		Hoofddorp, Kaj Munkweg		69,2	1,8	1,1	1,3	1,3	10,2	7,5	16,0	11,2	12,3	4,5	1,9											
5		Hoofddorp, Oranjestraat		70,1	2,7	1,3	1,4	1,3	10,3	7,6	16,1	11,1	12,2	4,6	1,9											
6		Hoofddorp, De Meerstede		70,8	2,9	1,3	1,4	1,3	10,3	7,6	16,1	11,1	12,3	4,7	1,9											
7		Hoofddorp, Stationsweg		71,3	3,0	1,3	1,5	1,3	10,3	7,6	16,1	11,1	12,3	4,7	2,1											
8		Hoofddorp, Beemsterstraat		74,7	4,2	2,1	1,6	1,4	10,3	7,8	16,5	11,3	12,5	4,7	2,4											
9		Hoofddorp, Wijkmeerstraat		76,3	4,1	2,1	1,7	1,4	10,4	8,0	16,7	11,8	12,8	4,8	2,5											
10		Hoofddorp, Cornelia's Hoeve		76,6	3,7	1,6	1,7	1,4	10,3	8,1	16,7	11,8	12,9	4,9	2,5											
11		Hoofddorp, Vijfhuizenweg		75,3	3,7	1,6	1,7	1,4	10,3	8,1	16,7	11,8	12,8	4,8	2,5											
12		Hoofddorp, Hoofdweg 271		76,6	4,7	1,7	1,7	1,4	10,6	8,1	16,4	11,8	12,9	4,8	2,5											
13		Hoofddorp, Hoofdweg 199		76,3	4,0	1,7	1,7	1,4	10,6	8,0	16,1	11,8	12,9	4,8	2,5											
14		Lijnden, Lijnden		71,7	3,9	1,7	1,6	1,6	9,8	7,6	14,9	10,9	12,2	4,9	2,6											
15		Badhoevedorp, Prins Mauritslaan		71,2	3,9	1,7	1,8	1,6	9,7	7,8	14,8	10,4	12,1	5,0	2,5											
16		Badhoevedorp, De Meerwende		67,2	3,9	1,6	1,8	1,4	8,8	7,1	13,8	10,2	11,6	4,7	2,4											
17		Badhoevedorp, Kamerlingh Onneslaan		63,9	3,7	1,7	1,8	1,3	7,3	5,3	10,7	8,0	8,9	3,5	1,9											
18		Badhoevedorp, Lorentzplein		38,3	4,6	3,0	1,4	1,8	4,0	3,6	5,5	4,8	5,0	2,8	1,7											
19		Badhoevedorp, R.K. Kerk		29,3	3,6	3,1	1,6	1,9	2,7	2,0	2,7	4,3	3,0	2,8	1,6											
20		Badhoevedorp, Badhoevedorp Oost		28,8	4,5	3,9	2,0	2,1	2,3	1,8	2,1	3,9	2,5	2,2	1,6											
21		Badhoevedorp, Schuilhoeve		31,9	4,5	4,0	2,0	2,1	2,5	1,8	2,6	4,7	3,4	2,5	1,9											
22		Schiphol, Knooppunt Noord perron F		6,3	0,9	0,8	0,6	0,5	0,4	0,5	0,8	0,6	1,4	0,0	0,0											
1		Schiphol, Knooppunt Noord perron C		29,6	2,9	3,3	1,4	1,4	1,9	2,8	2,0	3,4	2,9	3,8	4,0											
2		Badhoevedorp, Schuilhoeve		27,4	2,0	2,5	1,4	1,4	1,9	2,9	1,9	3,0	2,7	4,0	3,6											
3		Badhoevedorp, Badhoevedorp Oost		33,3	7,5	4,0	1,9	1,4	1,9	2,7	1,9	2,8	2,8	3,8	2,6											
4		Badhoevedorp, R.K. Kerk		60,4	16,9	6,8	3,0	2,6	2,4	4,0	1,9	2,9	3,8	3,7	2,4											
5		Badhoevedorp, Lorentzplein		81,6	31,7	16,1	7,6	3,5	5,0	5,3	2,2	2,9	3,3	3,1	1,1											
6		Badhoevedorp, Kamerlingh Onneslaan		88,4	32,8	16,8	8,3	3,9	5,0	5,8	2,6	2,8	3,8	3,0	0,6											
7		Badhoevedorp, De Meerwende		89,8	34,1	18,6	8,8	4,2	5,2	6,0	2,8	3,0	3,6	3,0	0,8											
8		Badhoevedorp, Prins Mauritslaan		89,3	34,1	18,6	8,6	4,0	5,2	6,0	2,7	3,0	3,6	2,9	0,8											
9		Lijnden, Lijnden		94,5	38,3	19,2	8,9	4,2	5,3	5,9	2,8	3,0	3,5	2,7	0,8											
10		Hoofddorp, Hoofdweg 199		94,5	38,3	19,2	8,9	4,2	5,3	5,9	2,8	3,0	3,5	2,7	0,8											
11		Hoofddorp, Hoofdweg 271		94,0	38,1	19,2	9,0	4,2	5,3	5,8	2,6	3,0	3,3	2,8	0,8											
12		Hoofddorp, Vijfhuizenweg		94,0	38,1	19,1	9,1	4,2	5,3	5,8	2,6	3,0	3,3	2,8	0,8											
13		Hoofddorp, Cornelia's Hoeve		94,7	37,6	19,1	9,1	4,2	5,3	6,1	2,7	3,0	3,3	2,8	1,1											
14		Hoofddorp, Wijkmeerstraat		91,3	37,4	17,9	8,8	4,1	5,3	5,2	2,7	2,9	3,3	2,9	0,9											
15		Hoofddorp, Beemsterstraat		88,8	37,3	17,9	8,5	3,8	5,3	4,7	2,7	2,7	2,5	2,7	0,9											
16		Hoofddorp, R.K. Kerk		83,3	33,2	17,3	8,3	3,5	5,2	4,5	2,7	2,7	2,4	2,6	0,9											
17		Hoofddorp, Kaj Munkweg		37,3	4,0	4,8	2,7	2,5	4,6	5,1	3,3	3,9	3,0	2,7	0,8											
18		Hoofddorp, Wilsonstraat		37,2	3,7	4,8	2,8	2,6	4,6	5,2	3,5	3,8	3,0	2,6	0,8											
19		Hoofddorp, Wallenbergstraat		35,7	3,4	4,7	2,4	2,5	4,6	5,0	3,5	3,7	3,0	2,4	0,7											
20		Hoofddorp, Centrum		11,3	0,5	0,5	0,3	0,3	1,2	2,1	1,0	2,2	1,3	1,8	0,2											

### Selection Status:

kalender_jaar	2020
kalender_maand	feb
kalender_dagsoort_dienstregeling	Werkdag
lijn_publieks_en_routenummer	192 (M192)

Hieruit kan geconcludeerd worden dat er 1 drukke rit is, die zo vol zit, dat een groot voertuig vereist is en dat de helft van het overige aantal ritten een bezetting laat zien van tussen de 8-25 personen en de andere helft een bezetting heeft van minder dan 8 personen. Ondanks dat de helft van het aantal ritten dus vanuit de bezetting met kleinschalig vervoer lijkt te kunnen worden geëxploiteerd, is de conclusie dat de gehele lijn met groot materieel gereden moet worden. Exploitatief is het niet voordelig om 2 soorten materieel in te zetten, de maatgevende ritten bepalen de inzet van het (groot) materieel.

## Lijn 195

### Amsterdam Lelylaan – Schiphol Airport/Plaza

- In Vervoerplan 2022 is aangegeven dat door de centrumplannen van de gemeente Haarlemmermeer er in Badhoevedorp noodgedwongen een andere route gereden dient te worden op de lijnen 192 en 195. In goed overleg met de gemeente is dat op lijn 195 de route via de Sloterweg en Schipholweg geworden (v.v.).

Zie hieronder.



## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

neemt Connexxion het voorstel niet over om tot een ruimere bediening over te gaan met betrekking tot Badhoevedorp.

### Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

#### **Haltemutaties:**

##### Lijn 192

- Vervallen halte waar geen andere buslijn meer langskomt
  - Badhoevedorp, Mauritslaan v.v. (op verzoek gemeente Haarlemmermeer)
  - Badhoevedorp, Meerwende (richting Schiphol)
  - Badhoevedorp, Kamerlingh Onneslaan v.v.
  - Badhoevedorp, Lorentzplein v.v.
  - Badhoevedorp, RK Kerk v.v.
- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren:
  - Badhoevedorp Keplerstraat/Centrum

##### Lijn 195

- Vervallen haltes waar andere buslijnen langskomen
  - Badhoevedorp, Prins Mauritslaan
  - Badhoevedorp, De Meerwende
  - Badhoevedorp, Kamerlingh Onneslaan
  - Badhoevedorp, Lorentzplein
- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
  - Badhoevedorp, Centrum (nabij Sloterweg 147)

#### **Aanpassingen aan infrastructuur**

##### Lijn 192

- De Keplerstraat kan alleen bereden worden als de infrastructuur geschikt is om in 2 richtingen de busbewegingen te maken, zonder op elkaar te moeten wachten, inclusief de bochten en afslaande bewegingen. Hierover zijn de afgelopen jaren goede afspraken met de gemeente gemaakt. Model voor het ontwerp is een inventarisatie van knelpunten die ons vertegenwoordigend overleg namens de chauffeurs heeft gemaakt. Deze inventarisatie is reeds in Vervoerplan 2021 ingebracht als bijlage 5. Als de Keplerstraat niet geschikt is als definitieve route, dan zal ook na 11 december 2022 de huidige route via Lorentzplein gereden blijven worden. Als die route niet meer mogelijk is, dan wordt via de Schipholweg gereden langs Badhoevedorp (dus alleen de haltes Badhoevedorp West en Oost v.v.)
- Op de Schipholweg dient ter hoogte van het kruispunt Schipholweg – PA Verkuijllaan een snelheidsbeperking van 50 km/u dienen te komen, want de halte Badhoevedorp Oost zal de overstapfunctie v.v. gaan overnemen van de halte Lorentzplein, dus hier gaan jonge scholieren oversteken van lijn 192 naar lijn 195 aan de overzijde. Dit kan tot onveilige situaties leiden omdat deze doelgroep minder geconcentreerd de weg kan oversteken als zij denken te aansluitende bus net te missen. Het is dus vereist dat de snelheid omlaag gaat voor al het verkeer op deze kruising. Als dit niet gebeurt, dan is het noodzakelijk dat de overstaphalte op de hoek Keplerstraat/Sloterweg in de kern van Badhoevedorp gerealiseerd wordt vice versa per 12 december 2022.

##### Lijn 195

- De Sloterweg in Badhoevedorp en de aanleidende boogstralen, moeten geschikt gemaakt worden voor ZE-18 meter voertuigen, zonder drempels. Met extra aandacht voor de bocht van en naar Burgemeester Amersfoordtlaan, want die is niet mogelijk. Als de Sloterweg niet geschikt is als definitieve route, dan zal ook na 11 december 2022 de huidige route via Lorentzplein gereden blijven worden. Als die route niet meer mogelijk is, dan wordt via de PA Verkuijllaan naar en van de Schipholweg gereden.
- Idem lijn 192 met betrekking tot het omlaag brengen van de snelheid op de kruising Schipholweg/PA Verkuijllaan.

## 2.3 Voorstellen overig lijnennet



### Inleiding

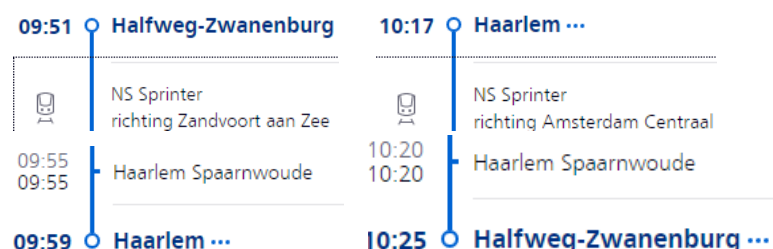
In dit hoofdstuk treft u algemene maatregelen aan die voor alle lijnen kunnen gelden en voorstellen met betrekking tot de overige lijnen (dus alles wat geen R-net en/of Schipholnet betreft).

### Lijnsgebonden voorstellen

(NB: alle telcijfers zijn gebaseerd op de maatgevende richting van de maand februari 2020)

#### Lijn 161 Zwanenburg – Hoofddorp

- De RAR heeft gevraagd te onderzoeken of lijn 161 Hoofddorp – Zwanenburg door te trekken is naar Haarlem. Om dit goed te kunnen beoordelen is eerst gekeken of er andere mogelijkheden zijn om van Zwanenburg naar Haarlem te reizen. Zwanenburg vormt met Halfweg een 'tweeling'-gemeente met de ringvaart als grens. De gemeente Halfweg heeft een treinstation en een snelle buslijn naar Haarlem en Amsterdam. In Zwanenburg rijdt nog een scholierenlijn die als variant van de snelle buslijn mag worden beschouwd. Hieronder de OV-mogelijkheden en de frequenties richting Haarlem:
  - Trein rijdt elk kwartier naar Haarlem station (via Spaarnwoude)



## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

- Lijn 80 rijdt elk kwartier naar Haarlem Centrum vanaf Zwanenburg  
(Hieronder is te zien naar welke halten in Haarlem)

Halfweg NH, Oranje Nassastraat	♿	09:41	09:56	10:11	10:26
Halfweg, Station Halfweg-Zwanenbrg	♿	09:42	09:57	10:12	10:27
Haarlem, Station Spaarnwoude	♿ <sup>X</sup>	09:46	10:01	10:16	10:31
Haarlem, Prins Bernhardlaan	♿ <sup>X</sup>	09:48	10:03	10:18	10:33
Haarlem, Jac. v. Looystraat	♿ <sup>X</sup>	09:49	10:04	10:19	10:34
Haarlem, Burg. Reinaldapark	♿	09:51	10:06	10:21	10:36
Haarlem, Schipholweg/Europaweg	♿	09:53	10:08	10:23	10:38
Haarlem, Rustenburgerlaan	♿ <sup>X</sup>	09:56	10:11	10:26	10:41
Haarlem, Tempeliersstraat	♿ <sup>X</sup>	09:58	10:13	10:28	10:43

- Lijn 680 rijdt 2x per dag in de ochtend en de middag naar Haarlem Centrum (Tempeliersstraat)

Zwanenburg, Seevank	♿ <sup>X</sup>		07:33 + 3 min	07:44
Zwanenburg, Kinheim	♿ <sup>X</sup>		07:34 + 3 min	07:45
Zwanenburg, Nauerna	♿ <sup>X</sup>		07:36 + 2 min	07:47
Zwanenburg, Troelstralaan	♿ <sup>X</sup>		07:37 + 2 min	07:48
Zwanenburg, Piersonstraat	♿ <sup>X</sup>		07:39 + 1 min	07:50
Zwanenburg, De Olm	♿ <sup>X</sup>		07:40 + 2 min	07:51
Zwanenburg, Wilgentlaan	♿		07:42 + 1 min	07:53
Halfweg NH, Oranje Nassastraat	♿		07:44 + 1 min	07:55
Halfweg, Station Halfweg-Zwanenbrg	♿		07:45 + 2 min	07:56
Haarlem, Station Spaarnwoude	♿ <sup>X</sup>		07:50 + 1 min	08:01
Haarlem, Prins Bernhardlaan	♿ <sup>X</sup>		07:52	08:03
Haarlem, Jac. v. Looystraat	♿ <sup>X</sup>		07:53	08:04
Haarlem, Burg. Reinaldapark	♿		07:54 + 1 min	08:05
Haarlem, Schipholweg/Europaweg	♿		07:55 + 1 min	08:06 + 2 min
Haarlem, Rustenburgerlaan	♿ <sup>X</sup>		07:58	08:09 + 1 min

- Lijn 161 elk uur naar/van Station Halfweg met aansluiting op trein/bus

- *Richting Station*

Zwanenburg, Kinheim	♿ <sup>X</sup>	08:31	09:33 + 1 min	10:33	11:33
Zwanenburg, Banne	♿	08:33 + 1 min	09:34 + 1 min	10:34	11:34
Zwanenburg, Seevank	♿ <sup>X</sup>	08:35 + 1 min	09:36 + 1 min	10:36	11:36
Halfweg, Station Halfweg-Zwanenbrg	♿	08:38	09:39	10:39	11:39

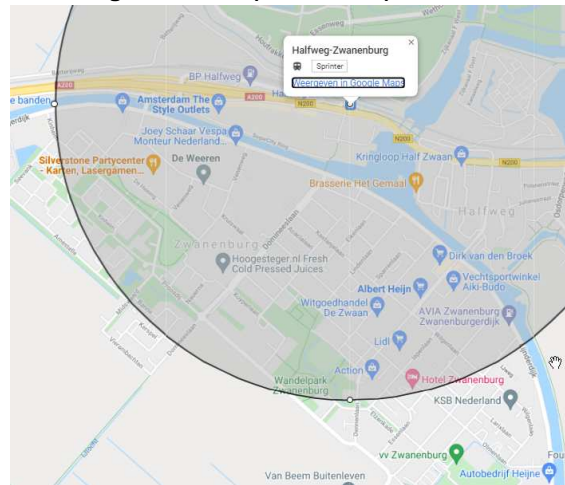
- *Richting Zwanenburg*

Halfweg, Station Halfweg-Zwanenbrg	♿	07:24 + 2 min	08:25 + 3 min	09:28 + 2 min	10:28
Zwanenburg, Kinheim	♿ <sup>X</sup>	07:29	08:30	09:33	10:33

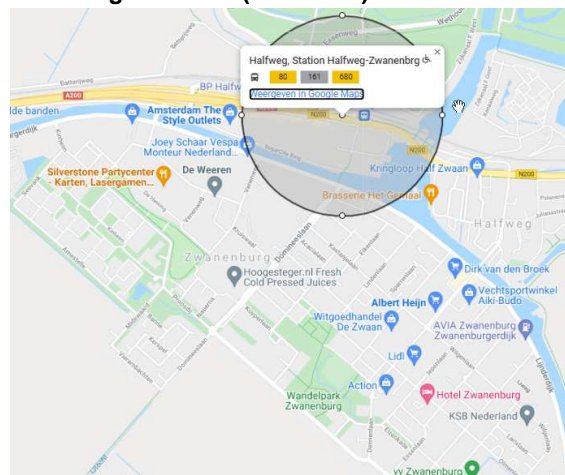
## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

Omdat de OV-voorzieningen vooral in Halfweg zijn en niet in Zwanenburg is hieronder aangegeven wat de loopafstanden en voor-/natransport mogelijkheden zijn.

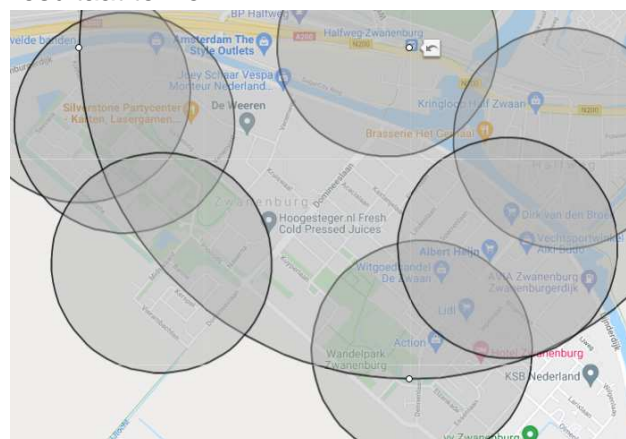
### Invloedsgebied trein (1200 meter)



### Invloedsgebied bus (400 meter)



Uit bovenstaande analyse blijkt dat zowel de trein als de bus onvoldoende halte dekking geven in Zwanenburg om binnen acceptabele loopafstanden via station Halfweg naar Haarlem te reizen. Om die reden geeft lijn 161 die elke uur rijdt, aansluiting op station Halfweg vanuit Zwanenburg. In de plaatjes hierboven is om die reden ook het invloedsgebied van de haltes van lijn 161 toegevoegd, hieronder is het resultaat te zien.





## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

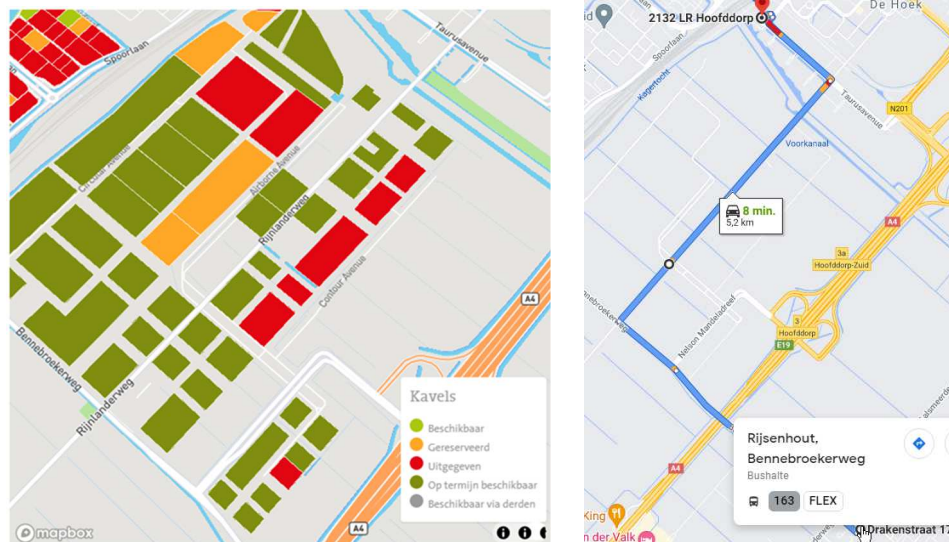
Conclusie is dat lijn 161 als voortransportmiddel in combinatie met aansluiting op de trein of bus naar Haarlem in principe alle mogelijkheden biedt die reizigers uit Zwanenburg nodig hebben. Het doortrekken van lijn 161 is dan niet levensvatbaar met zulke goede alternatieven.

Connexxion neemt om die reden het voorstel daarom niet over om lijn 161 door te trekken naar Haarlem

### Lijn 163 **Rijsenhout – Hoofddorp Station**

- Op 26 mei 2021 heeft het parkmanagement Schiphol Trade Park (STP) een verzoek gedaan bij Connexxion om met lijn 163 een iets andere route te rijden. Het bedrijvenpark STP ligt aan de zuidoostkant van het spoor in Hoofddorp en de gebiedsontwikkelingen gaan snel. In het gebied zitten al veel logistieke bedrijven en komen steeds meer logistieke bedrijven. Veel medewerkers die hier werken komen met het OV.

Zie onder de kaart met bedrijfskavels te koop en al verkocht/gereserveerd.



Na die 26<sup>ste</sup> mei hebben nog diverse overleggen plaatsgevonden tussen het parkmanagement en Connexxion om de juiste voorwaarden te scheppen. Vele voorwaarden zijn inmiddels ingevuld of lijken eenvoudig in te vullen (route aanpassing dient binnen de bestaande rijtijd te passen, er dient op tijd een extra halte aangelegd te worden, er dient ontheffing te komen van de aslast beperking op de bruggetjes aan de Rijnlanderweg). Er is echter één voorwaarde waar op dit moment nog geen duidelijkheid over is. Het gaat om de status die de kruising van de Rijnlanderweg krijgt na de herinrichtingsplannen van de Bennebroekerweg. Zoals het er nu naar uit ziet, zal de Rijnlanderweg een zogenaamde 'koude kruising' worden. Dit betekent dat er geen afslaand verkeer tussen de Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg meer mogelijk is in de ( nabije) toekomst, ook niet voor het openbaar vervoer! Als dat bevestigd wordt, dan blijft lijn 163 ongewijzigd. Als er voor lijn 163 een uitzondering gemaakt kan worden, dan is het voorstel om lijn 163 de route via de Rijnlanderweg te laten rijden.

Hieronder meer details over het voorstel qua route en halten:

o Route:

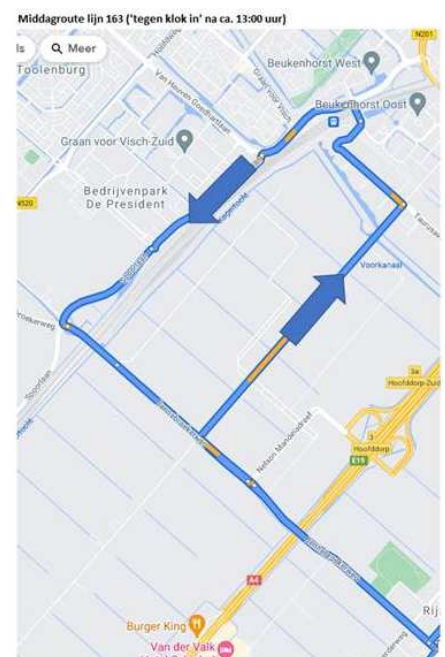
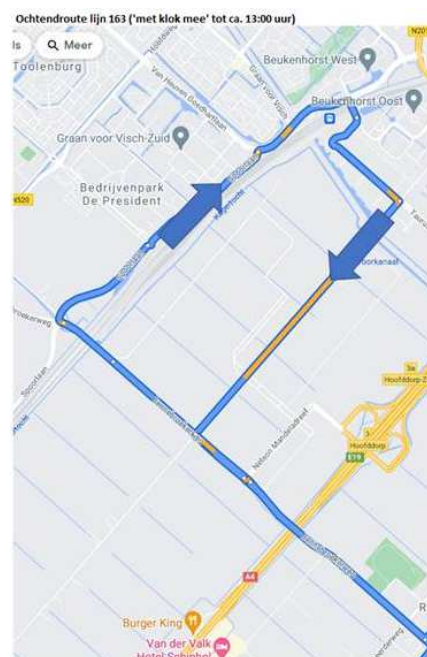
▪ Richting Hoofddorp:

- In de ochtend rijdt lijn 163 de reguliere route via de Bennebroekerweg en de Spoorlaan naar Hoofddorp Station
- Vanaf 13:00 uur rijdt lijn 163 via de Rijnlanderweg (om het STP gebied te ontsluiten) naar Hoofddorp Station.

▪ Richting Rijsenhout

- In de ochtend rijdt lijn 163 via de Rijnlanderweg (om het STP gebied te bedienen) richting Rijsenhout
- Vanaf 13:00 uur rijdt lijn 163 via de Bennebroekerweg en de Spoorlaan richting Rijsenhout.

Reden om rond 13:00 uur een 'switch' te maken is omdat Hoofddorp Station komend vanuit de Rijnlanderweg/ Taurusavenue geen mogelijkheden biedt om te keren. Om uiteindelijk toch 'met de neus' de goede kant op te staan, zou een extra lus gereden moeten worden, waardoor het plan niet binnen de bestaande rijtijd aan te bieden is. Het is echter niet noodzakelijk om heen en terug dezelfde route te rijden, want door de routewijziging zullen 2 doelgroepen ontstaan. De eerste doelgroep is de bestaande doelgroep van reizigers die van Rijsenhout naar Hoofddorp station willen reizen v.v, deze doelgroep zal niet veel meerwaarde zien in een extra halte bij het STP gebied. De tweede doelgroep is nieuw, dat zijn de extra reizigers die in de ochtend verwacht mogen worden vanaf Hoofddorp station naar het STP gebied en 's middags weer terug. Reden om rond 13:00 uur de route om te draaien is om beide doelgroepen in de middag hun gewenst tegenstelde reisbeweging te kunnen laten maken.

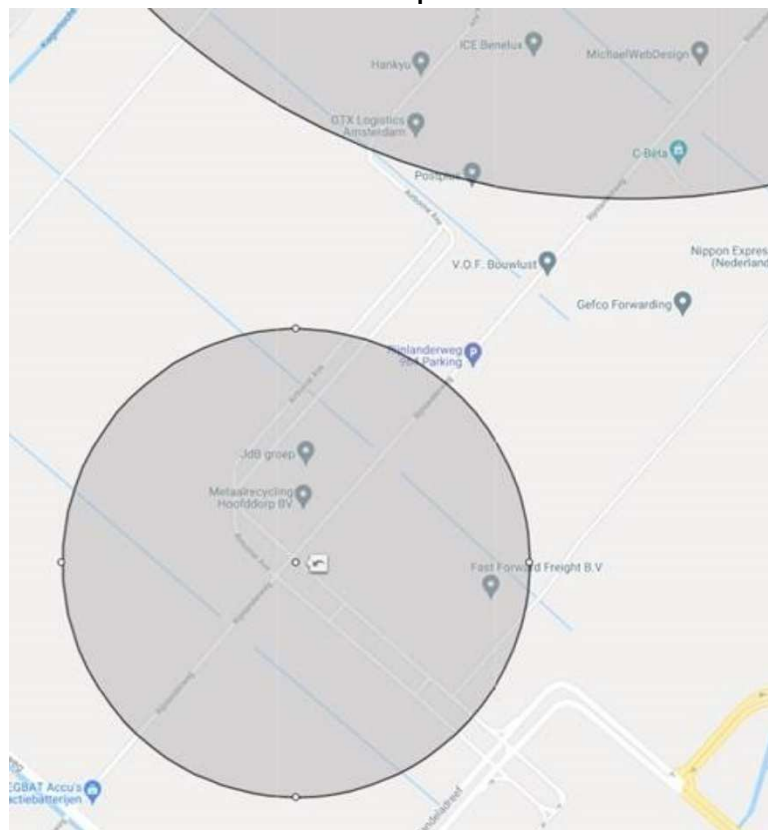


## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

- Halten:
  - Aan de Rijnlanderweg is 1 extra halte noodzakelijk v.v. zodat het STP gebied zo centraal mogelijk bediend wordt. Deze halte ligt bewust ter hoogte van de Crossing (aantakende zijweg) om optimaal het voor- en natransport te kunnen faciliteren. De Rijnlanderweg is alleen hier breed genoeg om veilig een bus te kunnen laten halteren. Als haltenaam wordt voorgesteld;
    - Halte Hoofddorp, Schiphol Trade Park.



Haltecirkel 1200 meter om Hoofddorp station en 400 meter om halte STP.

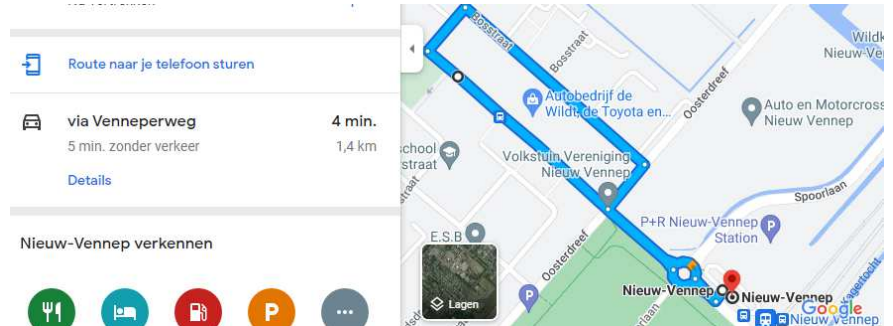


Kortom: het plan kan alleen doorgaan als aan de hierboven beschreven voorwaarden wordt voldaan en voldaan kan blijven worden. Ook dient het plan toekomstbestendig te zijn, dus niet door met name infrastructurele maatregelen onmogelijk wordt gemaakt na bijvoorbeeld 1 of 2 jaar.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

### Lijn 164 Buitenkaag – Nieuw-Vennep Station

- Gemeente Haarlemmermeer wil graag onderzocht zien of het mogelijk is om:
  - Buitenkaag en Abbenes te verbinden middels lijn 164 met winkelcentrum 'Symfonie' te Nieuw-Vennep. Allereerst wordt de bezetting per dag en per uur op werkdagen getoond van februari 2020.



- In de telcijfers is te zien dat de hoogste bezetting (1,3 per dag) behaald wordt ter hoogte van Nieuw-Vennep Station.

Per rit, richting en halte het dag-gemiddelde per gegeven tijdsblok																				
Ri	Vlr	Naam	Uren	Total	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
1	1	Buitenkaag, Kaagpont		0,7	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2	Buitenkaag, Eimerstraat		0,8	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3	Abbenes, Viadukt A44		0,8	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	4	Abbenes, Doctor Heijbrug		1,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,3	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	5	Abbenes, Langerak		0,7	0,2	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	-0,1	-0,2	0,0	0,0
	6	Abbenes, Lissersweg/Hoofdweg		0,7	0,2	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	-0,1	-0,2	0,0	0,0
	7	Nieuw-Vennep, Frankweg		1,0	0,2	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	-0,1	-0,2	0,0	0,0
	8	Nieuw-Vennep, Pondweg		1,2	0,1	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,4	0,1	0,1	0,1	0,0	-0,2	0,0	0,0
	9	Nieuw-Vennep, Station		0,5	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
	10	Nieuw-Vennep, P-R Getsewoud Zuid		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	1	Nieuw-Vennep, P-R Getsewoud Zuid		0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2	Nieuw-Vennep, Station		1,3	0,0	0,1	0,4	0,2	0,0	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
	3	Nieuw-Vennep, Pondweg		1,1	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
	4	Nieuw-Vennep, Frankweg		0,9	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
	5	Abbenes, Lissersweg/Hoofdweg		0,9	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
	6	Abbenes, Langerak		0,6	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	7	Abbenes, Doctor Heijbrug		0,6	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
	8	Abbenes, Viadukt A44		0,5	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
	9	Buitenkaag, Eimerstraat		0,5	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
	10	Buitenkaag, Kaagpont		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Dit biedt allerminst goede verwachtingen voor de gevraagde uitbreiding, dus Connexxion adviseert om een dergelijke uitbreiding niet in het voorzieningenniveau op te nemen. Het is echter wel mogelijk om een extra halte op te nemen in de dienstregeling van lijn 164. Connexxion schat in dat de kosten/baten verhouding van deze ritten niet bijdragen tot een economisch verantwoorde bedrijfsvoering. Om die reden komen de meerkosten per maand voor rekening van de gemeente Haarlemmermeer indien deze uitbreiding geëffectueerd wordt.

- AML Flex naar 22:00 of 23:00 uur.
  - Uit de telcijfers in het hierboven getoonde overzicht is te zien dat de aantallen reizigers in AML Flex tussen 19:00 en 21:00 uur zo dermate laag zijn dat Connexxion geen potentie ziet in het uitbreiden van het tijdvenster naar 22:00 of 23:00 uur. Een dergelijke uitbreiding is wel mogelijk middels meerwerk, er zal echter niet tot nauwelijks gebruik van gemaakt worden. Advies van Connexxion is om een dergelijke uitbreiding niet door te voeren.
- De kern Burgerveen op te nemen in AML Flex

- In Vervoerplan 2021 is een zelfde verzoek van de gemeente Haarlemmermeer behandeld in hoofdstuk 2.4 op pagina 62. Toen was de conclusie:  
“De verwachte bezettingsgraden over de dag bieden geen solide basis om op een gelijke wijze voort te zetten”.  
In hetzelfde vervoerplan is toen voorgesteld om de drie bestaande voorzieningen die Connexxion sinds december 2017 bood (lijn 149, 163 en 164), alle drie weer om te zetten in vaste ritten tussen ca. 7:00 en 18:00 uur. Dat voorstel is door de Vervoerregio overgenomen en sinds december 2020 is dat ook als zodanig uitgevoerd. Connexxion neemt daarom het voorstel niet over om Burgerveen op te nemen in AML Flex.

### Lijn 171 Aalsmeer – Amstelveen – Amsterdam Bijlmer Arena

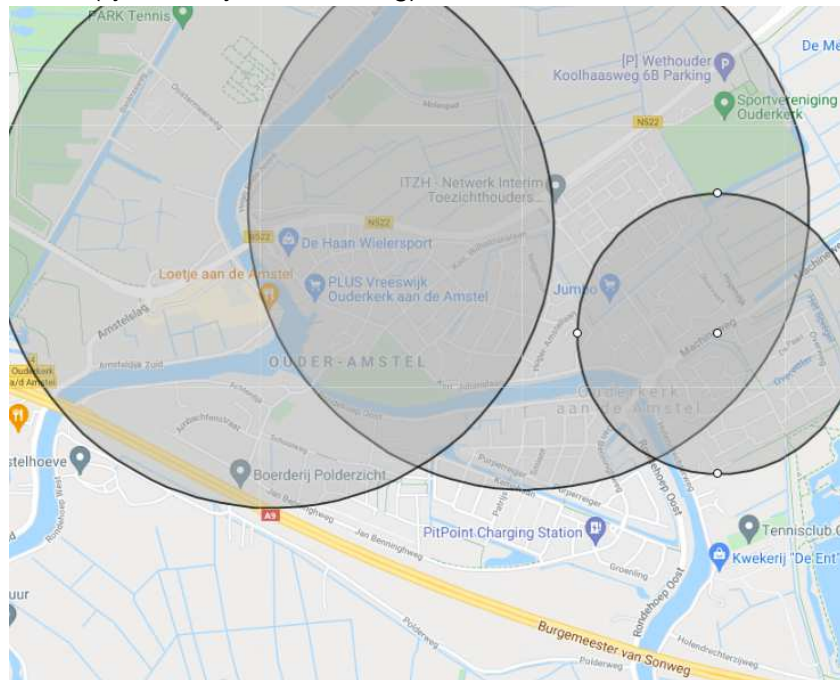
- Met betrekking tot de bediening van de kern Ouderkerk a/d Amstel zijn van 2 stakeholders verschillende verzoeken uit de ophaalrondes gebleken, te weten:
  - De RAR geeft het volgende aan ten aanzien van Ouderkerk a/d Amstel.  
*“We hebben regelmatig discussie gehad over de slinger van lijn 171 door Ouderkerk. De bus maakt een grote omweg en moet door 30 km/h gebied en bedient maar 1 halte met weinig instappers. Bovendien krijgt Ouderkerk een extra R-net halte bij de brug. Kan hier niet iets slimmers bedacht worden met hoger rendement, bijvoorbeeld vervoer op maat, maar dan met OV-chiptarief en ook in het nieuwe deel van Ouderkerk tussen A9 en het watertje Bullewijk?”*
  - De gemeente Ouder-Amstel heeft eveneens ideeën over het nadeel van één halte in Ouderkerk a/d Amstel en heeft het volgende verzoek:  
*Extra halte voor lijn 171 ter hoogte van het Sluisplein*

Connexxion ziet meer mogelijkheden met betrekking tot de wens van de gemeente Ouder-Amstel dan van de RAR. Vervoer op maat is vooral een oplossing als de reguliere lijndienst op het punt staat om te worden opgeheven en dat is met lijn 171 nog niet het geval. Wel is het zo dat als de R-net lijnen steeds meer halten gaan aandoen op het traject tussen Amstelveen, Ouderkerk a/d Amstel en Bijlmer, dat dit een “uithollend” effect kan hebben op de bezetting van lijn 171. Zo gauw als de extra R-net halte bij de brug ingevoerd is, zal lijn 171 hier direct op reageren door een lagere bezetting. Eerder in dit vervoerplan is ook het verzoek om halte Bankrashof de R-net status te geven. Connexxion gaat daar niet in mee, zouden we dit wel gedaan hebben, dan komt al gauw de vraag of lijn 171 nog wel toegevoegde waarde heeft. Kortom: R-net is gebaat bij ontsluitende lijnen zoals lijn 171 zodat R-net snel kan blijven en ontsluitende lijnen bestaansrecht houden. Om die reden is het invoeren van een extra halte in Ouderkerk a/d Amstel bij Sluisplein juist interessant, zodat de bezetting van deze lijn mogelijk weer een kleine impuls kan krijgen.

Hieronder is te zien, wat de huidige 3 halten in Ouderkerk a/d Amstel voor bereik hebben, te weten; 2 haltecirkels van 800 meter (R-net

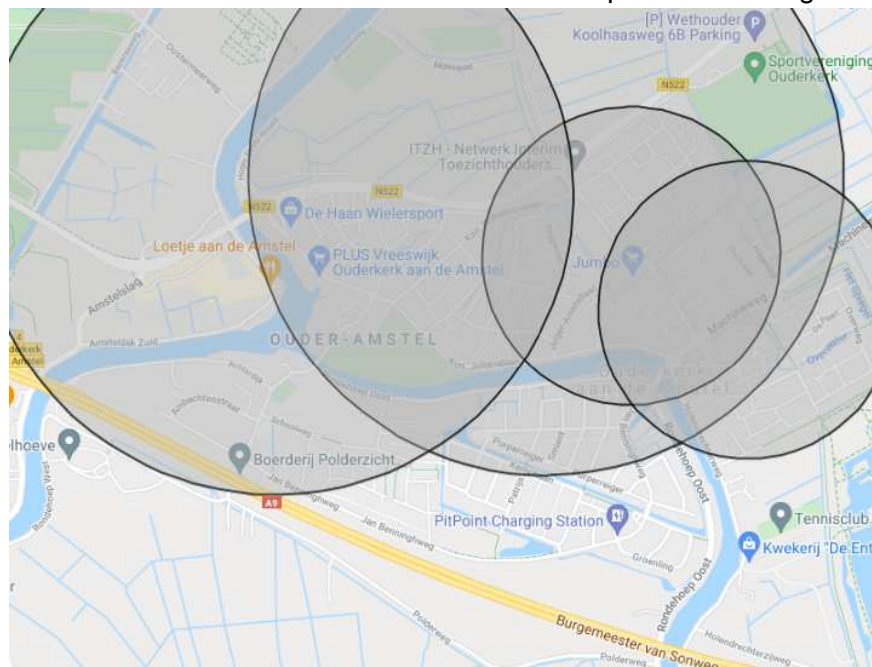
## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

300/356 langs de Burgemeester Stramanweg) en 1 haltecirkel van 400 meter (lijn 171 bij Hoofdenburg).



Wat opvalt is dat lijn 171 met als enige halte bij Hoofdenburg qua bereik slechts een kleine aanvulling biedt ten opzichte van de beide R-net halten. Toch kan deze aanvulling in de praktijk veel belangrijker ervaren worden door de doelgroepen die minder te been zijn.

Hieronder is het verschil te zien als halte Sluisplein wordt toegevoegd.



Wat nu opvalt is dat deze extra halte niets toevoegt ten opzichte van het R-net invloedsgebied, maar juist wel veel toevoegt ten opzichte van de 400 meter cirkel van lijn 171. Temeer omdat deze halte bij een wijkcentrum komt te liggen en dus de doelgroep minder te been

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

zijn extra mogelijkheden gaat geven om zelfstandig boodschappen te doen en sociale contacten te onderhouden.

Alles overwegende vindt Connexxion het een goed voorstel om een extra halte op lijn 171 toe te voegen bij het Sluisplein.

- De RAR vraagt om te onderzoeken of R-net 356 (of 171) over Laan Helende Meesters kan rijden? Daar zijn alle zorgcentra: Ziekenhuis Amstelland, GGZ Ingeest, verpleeghuis, Zonnehuis. Bovendien heeft dan de hele wijk Groenelaan ook opeens een R-nethalte en kan men zonder overstap naar treinstation Bijlmer. De loopafstand naar halte Langerhuize is domweg te lang, zeker voor ziekenhuisgangers.

Allereerst is beoordeeld hoe het met de wijk Groenelaan gesteld is met betrekking tot haltecirkel van 800 meter. Hiervoor komen niet alleen de halten van R-net 356 in aanmerking, maar ook de Amsteltram.

Hieronder is het resultaat te zien:



Conclusie is dat uitbreiden van haltecirkels niet noodzakelijk is.

Vervolgens is beoordeeld als R-net een extra lus gaat rijden, hoeveel doorgaande reizigers tussen Haarlem, Badhoevedorp, Amstelveen en Bijlmer dan gedupeerd worden omdat zij een ca. 2 minuten langere reistijd krijgen (ca. 600 meter met een lage snelheid). Het gaat om 35% van alle in- en uitstappers per dag, zijnde ruim 1400 reizigers. Het gebruik van een extra halte gaat zeker niet opwegen tegen het nadeel voor zoveel doorgaande reizigers. Beter is het om op busstation Amstelveen over te stappen op lijn 174/199 die gezamenlijk elk kwartier op werkdagen rijden naar het ziekenhuis. Lijn 171 is een lijn die aan de noordkant van het Centrum van Amstelveen rijdt (Oranjelaan en Bankrashof) dus met de goede bediening door lijn 174/199 is het niet voor de hand liggend om lijn 171 weg te halen aan de noordzijde van het centrum ten behoeve van een extra bediening van het ziekenhuis.

Conclusie is dat Connexxion het voorstel om R-net 356 of lijn 171 via het Amstelland ziekenhuis te laten rijden, niet over neemt. Wel gaat Connexxion samen met de gemeente Amstelveen en de Vervoerregio initiatieven nemen om de looproute van de R-net halten naar het Amstelland Ziekenhuis te verkorten.

- Gemeente Ouder-Amstel vraagt om te onderzoeken of de bediening lijn 171 uitgebreid kan worden naar de avonduren en in het weekeinde. Het aantal instappers per rit per richting, gemiddeld op werkdagen overdag in Ouderkerk a/d Amstel, is dermate laag (ca. 2,4 reizigers), dat er onvoldoende potentie verwacht wordt om tot uitbreiding naar de avonden en weekenden over te gaan. Om die reden neemt Connexxion dit voorstel niet over.

**Lijn 401 Bennebroek – Zwaanshoek – Hoofddorp**

- De buurtbusvereniging van lijn 401 heeft het verzoek ingediend om de wijziging van 2021 weer terug te draaien. In dat dienstregelingjaar is vanwege één drukke ochtendspitsrit besloten om deze lange rit via Spaarne Gasthuis naar Hoofddorp Centrum en station te splitsen in 2 korte ritten tot Spaarne Gasthuis, waar dan overgestapt kan worden op R-net naar Centrum en Station. Hierdoor ontstond er een dubbele frequentie en dus ook een dubbele capaciteit in het maatgevende spitsuur, waardoor ritten minder vol waren. De buurtbusvereniging heeft dit een jaar gereden en geeft aan dat dit toch onwenselijk is en ziet graag dat alle ritten weer naar Hoofddorp Centrum en station rijden.

Hieronder zijn de verschillen goed te zien

maandag t/m vrijdag		401a					
BUURTBUS		401a					
van BENNEBROEK Anemonenplein naar HOOFDDORP St		van BENNEBROEK Anemonenplein naar HOOF					
plaats en haltenaam	ritnr.	401	403	405	407	409	411
Bennebroek, Anemonenplein	V	7:18	7:48	8:18	8:48	9:31	10:31
Zwaanshoek, Hanepoel		7:24	7:54	8:24	8:54	9:37	10:37
Zwaanshoek, Goudriaanstraat		7:25	7:55	8:25	8:55	9:38	10:38
Zwaanshoek, Begraafplaats		7:27	7:57	8:27	8:57	9:40	10:40
Cruquius, Spieningweg		7:30	8:00	8:30	9:00	9:43	10:43
Hoofddorp, Spaarne Gasthuis		7:32	8:02	8:32	9:02	9:45	10:45
Hoofddorp, Centrum						9:53	10:53
Hoofddorp, Station	A					9:55	10:55

maandag t/m vrijdag		401a				
BUURTBUS		401a				
van BENNEBROEK Anemonenplein naar HOOF		van BENNEBROEK Anemonenplein naar HOOF				
plaats en haltenaam	ritnr.	1	3	5	7	
Bennebroek, Anemonenplein	V	7:18	8:31	9:31	10:31	
Zwaanshoek, Hanepoel		7:24	8:37	9:37	10:37	
Zwaanshoek, Goudriaanstraat		7:25	8:38	9:38	10:38	
Zwaanshoek, Begraafplaats		7:27	8:40	9:40	10:40	
Cruquius, Spieningweg		7:30	8:43	9:43	10:43	
Hoofddorp, Spaarne Gasthuis		7:32	8:45	9:45	10:45	
Hoofddorp, Hoofddorp Centrum		7:40	8:53	9:53	10:53	
Hoofddorp, Station	A	7:42	8:55	9:55	10:55	

De ochtendspits met korte ritten

De ochtendspits met alleen lange ritten

Connexxion is zeker bereid om de lange ritten weer in te voeren, maar wijst wel op het risico dat de korte ritten in een periode die geregeerd zijn door Covid en vele lockdowns, niet de kans gekregen hebben hun waarde te bewijzen. Advies is daarom om deze wijziging niet per 11 december 2022 (dienstregelingjaar 2023) in te laten gaan, maar na bewezen noodzaak 1 jaar later per dienstregelingjaar 2024

- De RAR heeft gevraagd te onderzoeken of lijn 401 uitgebreid kan worden naar de weekenden, hogere frequentie en vroegere ritten. Hierover is contact gezocht met de buurtbusvereniging en zij hebben aangegeven dat dit allemaal niet haalbaar is en ook niet wenselijk. Het is volgens hen “*nu al moeilijk om genoeg vrijwilligers te vinden*”. Om die reden neemt Connexxion dit voorstel niet over.

Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties



## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

### Haltemutaties

#### Lijn 163

- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren (onder voorbehoud van invulling voorwaarde route)
  - Hoofddorp, Schiphol Trade Park

#### Lijn 164

- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren (onder voorbehoud van financiering uitbreiding lijn)
  - Nieuw-Vennep, Symfonieplein.

#### Lijn 171

- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
  - Ouderkerk, Sluisplein v.v.

### Aanpassingen aan infrastructuur

De nieuwe halte Schiphol Trade Park in Hoofddorp, nieuwe halte Symfonieplein in Nieuw-Vennep en de nieuwe halte Sluisplein in Ouderkerk a/d Amstel dienen fysiek gereed te zijn voor 11 december 2022. Voor 1 oktober 2022 dient dit uiterlijk bevestigd te worden, zodat de (betaal en informatie) systemen er op kunnen worden aangepast.

### 3. DRK-effecten 2023

#### Noot vooraf

Er zijn in dit stadium geen definitieve tabellen gemaakt, waardoor het aantal DRK (dienstregelingkilometers) per lijn nog niet exact te berekenen is. DRK-aantallen in dit hoofdstuk zijn grotendeels voorcalculatorisch en dus bij benadering.

Alle maatregelen zijn dus voorcalculatorisch doorgerekend qua DRK-effect. Voorstellen die wel behandeld zijn in dit Vervoerplan, maar niet in onderstaande tabel staan, zijn in principe DRK-neutraal.

Connexxion gaat uit van 20,5 - 20,8 mio DRK in 2023.

NB: het verschil van ca. 0,7K DRK ten opzichte van vorig Vervoerplan (21,5 mio) wordt verklaard door de versnellingen van het HOVASZ project voor diverse buslijnen.

#### Conclusie

Met het pakket maatregelen dat er nu ligt, zijn binnen de 'vrije marge' van plus en/of min 30.000 DRK op jaarbasis alle voorstellen door te voeren.

#### Nawoord

Zodra de definitieve dienstregeling tabellen gemaakt zijn, is een definitief inzicht mogelijk in de DRK-mutaties. Verwachting is dat in oktober 2022 het inzicht volledig is.

## Bijlagen

### Bijlage 1: Wensen per stakeholder uit de ophaalrondes

Achter de betreffende wens wordt, indien van toepassing, hieronder per stakeholder aangegeven of er verwezen wordt naar:

- A.** Vervoerplan 2021/2022 of
- B.** Vervoerplan 2023, hoofdstuk 2.1 t/m 2.3.
- C.** Vervoerplan 2024 of later
- D.** De wens is geen onderdeel van de vervoerplanprocedure

#### VRA (pm)

- pm

#### Ouder-Amstel (15 december 2021)

- R-net lijnen laten halteren bij de Amstelbrug, (ook de gelede bussen van lijn 300 e.d. NB: extra fietsenstalling nodig) (**A**)
- Extra halte voor lijn 171 ter hoogte van het Sluisplein in OK (**B**)
- Rechtstreekse busverbinding tussen Ouderkerk aan de Amstel en Duivendrecht (dus lijn 171 verlengen tot aan Duivendrecht (NB: kan eventueel ook onderdeel zijn van de discussie over de ontsluiting van de Nieuwe Kern)) (**C**)
- Uitbreiden bediening lijn 171 naar de avonduren en in het weekeinde (**B**)

#### Schiphol (21 december 2021)

- Lijn 185 routewijziging via Brandweerkazerne (**B**)
- Lijn 191 via de Pelikaanweg (**B**)

#### Uithoorn (22 december 2021)

- Lijn 174 naar het Amstelland Ziekenhuis in Amstelveen is belangrijk te handhaven
- Bouw van de Uithoornlijn (Amsteltram) mag niet nadelig zijn voor de reiziger

#### Amstelveen/Aalsmeer (14 december 2021)

##### *Aalsmeer*

- Aandacht voor Kudelstaart blijvend gewenst: frequentieverhogingskansen noordwaarts en kansen zuidwaarts (Leimuiden en verder) (**D**)
- Lijn 342 terug (bewust van link Covid-19) met route via Floriworld en extra halte N201 t.h.v. Oranjewijk zuid (**C**)
- Scherp blijven op mogelijke frequentieverhogingskansen 171 Aalsmeer-Amstelveen (**D**)
- Aandacht voor de halte Legmeerdijk/Meerlandenweg (**A**)

##### *Amstelveen*

- In het algemeen tevreden met huidige netwerk
- Aandachtspunt halte Ouderkerk a/d Amstel west (**A**)

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

- Halte Startbaan (vd Hooplaan) als R net halte toe voegen, en anders de spitslijn 's ochtends goed te laten aansluiten op de schooltijden aldaar én op Busstation Uithoorn op de bussen uit de richting Mijdrecht **(B)**

### Haarlemmermeer (22 december 2021)

- Hieronder integraal de consultatiebrief van de gemeente Haarlemmermeer, met als aangedragen punten:
  - Betere bediening ontwikkellocatie Holmkwartier (eerste 200 woningen in 2023) **(B)**
  - Lijn 401 uitbreiden naar de weekenden en hogere frequentie en vroegere ritten **(B)**
  - Buitenkaag en Abbenes verbinden via lijn 164 met winkelcentrum 'Symfonie' te Nieuw-Vennep en uitbreiden AML Flex naar 22:00 of 23:00 uur **(B)**
  - Burgerveen opnemen in AML Flex **(B)**
  - Halte Koekoekslaan (Nieuwe Meer) opnieuw opnemen in dienstregeling **(B)**
  - Ruimere bediening van Badhoevedorp **(B)**
  - Buiten de spitsen kleiner materieel op de lijn 192 en 195 **(B)**
  - Verbeteren bereikbaarheid Floriande-Zuid **(A)**
  - Alle wensen van de vorige jaren die niet zijn overgenomen opnieuw beoordelen **(A)**

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

Transdev Nederland - Connexion  
Concessie Amstelland-Meerlanden  
T.a.v. Dhr. H. Jut  
Postbus 224  
1200 AE HILVERSUM  
NEDERLAND

Postbus 250  
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:  
Raadhuisplein 1  
Hoofddorp  
Telefoon 0900 1852  
Faxnummer 023 563 95 50

Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid  
Contactpersoon de heer Adam Zuyderwijk  
Telefoon 0900 1852  
Uw brief  
Ons kenmerk X.2021.08503  
Bijlage(n) Overzicht inbreng vervoerplannen 2020, 2021 en 2022  
Onderwerp Advies gemeente Haarlemmermeer inzake Vervoerplan 2023 voor de vervoersconcessie Amstelland-Meerlanden

Verzenddatum

11 MAART 2022

Geachte heer Jut,

Ieder jaar vraagt de concessiehouder van de vervoersconcessie Amstelland-Meerlanden advies aan de inliggende gemeenten voor het vervoerplan van het opvolgend dienstregelingjaar. In het kader hiervan heeft u ons onlangs benaderd om ons advies uit te brengen voor het Vervoerplan 2023.

In deze brief treft u onze lijst met adviezen aan. Deze adviezen komen voort uit politieke discussies en suggesties en wensen van inwoners, dorps- en wijkraden en parkmanagementorganisaties. De lijst met adviezen is op 25 november 2021 in het openbaar besproken met de gemeenteraad van Haarlemmermeer. Via de website van onze gemeenteraad kunt u de bespreking terugkijken. Hieronder leest u puntsgewijs onze adviezen. Deze hebben wij ambtelijk met u besproken op 22 december 2021.

### Hoofddorp Bornholm (ontwikkeling Holmkwartier)

Op het terrein van verpleeghuis Bornholm in Hoofddorp wordt een zorg-woonlocatie ontwikkeld met circa 200 woningen naast de nieuwbouw van het zorgcentrum. De ontwikkellocatie ligt binnen de invloedssfeer van twee bestaande HOV-haltes (Geniedijk en Bornholm). Beide haltes hebben goede fiets- en wandelroutes naar de ontwikkellocatie. Daarnaast liggen beide bestaande HOV-haltes ook langs doorgaande fiets- en wandelroutes, waardoor ze een groter bereik hebben dan de directe omgeving.

Verzoeken om een van de beide HOV-haltes te verplaatsen naar een locatie dicht bij dit ontwikkelgebied achten wij niet opportuun. Daarentegen willen wij Connexion adviseren om – met de kennis van de komst van circa 200 extra woningen in dit gebied – te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een betere bediening op kortere afstand van deze ontwikkellocatie.

Daarnaast adviseren wij u om in overweging te nemen om de bediening van buslijn 401 – die stopt op de nabijgelegen halte Houtwijkerveld – uit te breiden naar de weekenden en de frequentie van deze buslijn te verhogen, zodra de eerste woningen opgeleverd worden.

### **Halte Hoofddorp RK Kerk**

Sinds december 2014 is de bushalte RK kerk in Hoofddorp komen te vervallen voor buslijn 140, nadat deze een R-netlijn (340) is geworden. Wij hebben het verzoek ontvangen om deze halte weer in gebruik te laten nemen door een reguliere busroute. Met name bewoners van zorgcentrum Horizon die met enig regelmaat gebruik moeten maken van artsen in het Spaarne Gasthuis zouden graag een reguliere buslijn willen terugzien op de halte RK Kerk, omdat zij moeite hebben met de afstand tot de HOV-halte Geniedijk.

Vanwege de uitgangspunten van R-net begrijpen wij uw overwegingen om buslijn 340 hier niet meer te laten halteren. Daarbij is in de huidige situatie een directe verbinding tussen het Oude Buurtje en Spaarne Gasthuis al mogelijk via buslijn 401, die wel op de halte RK Kerk stopt. Wij adviseren u daarom de mogelijkheden te onderzoeken om de bediening van buslijn 401 uit te breiden naar de weekenden. Ook adviseren wij u om te overwegen of er vroegere ritten kunnen worden aangeboden en/of een hogere frequentie van deze buurtbuslijn tot de mogelijkheden behoort.

### **Abbenes & Buitenkaag**

Wij hebben de wens ontvangen om vanuit Abbenes ook een winkelcentrum te kunnen bereiken. De huidige buslijn 164 rijdt vanuit Abbenes via het bedrijvenpark Nieuw -Vennep Zuid (halte Frankweg en halte Pondweg) enkel naar station Nieuw-Vennep en het aanvullende AML Flex bedient in Nieuw-Vennep enkel het station, halte Frankweg, halte Pondweg en ook de halte Getsewoud P+R. De verbinding tussen Buitenkaag/Abbenes en Nieuw-Vennep centrum wordt op dit moment wel aangeboden in de vorm van MeerOV, maar dit systeem is geen onderdeel van regulier ov en kent helaas de nodige nadelen (de ov-chipkaart is hier niet geldig, vaak enkel contante betalingen mogelijk en reizigers met WMO-indicatie hebben voorrang op ritten). De wens bestaat daarom voor een reguliere ov-verbinding van beide kernen – Buitenkaag en Abbenes – met het Winkelcentrum "De Symfonie".

Wij adviseren u daarom om voorstellen te doen om een reguliere verbinding tussen Buitenkaag en Abbenes enerzijds en Winkelcentrum De Symfonie anderzijds op te nemen in het vervoerplan 2023. Een optie kan zijn om lijn 164 een route langs De Symfonie te geven.

Daarnaast is de wens om de tijden van AML Flex Abbenes in de avonden te verruimen naar 22:00 of 23:00 uur, zodat het ook voor werkenden uit Abbenes en Buitenkaag die met flexibele werktijden te maken hebben aantrekkelijker wordt het ov-systeem te gebruiken. Wij adviseren Connexion hiertoe met een voorstel komen.

### **Bediening Burgerveen**

Burgerveen is een van de weinige kernen binnen Haarlemmermeer die niet bediend worden door openbaar vervoer. Binnen het programma van eisen van de concessie Amstelland-Meerlanden geldt voor woongebieden met minder dan 1.000 inwoners geen bedieningsplicht. Wij zijn ons hiervan bewust, maar wij zijn van mening dat in het kader van inclusieve mobiliteit ook de kleinere kernen goed aangesloten moeten zijn. De hemelsbrede afstand tot de dichtstbijzijnde reguliere halte vanuit Burgerveen is circa 1.400 meter. Er wordt op dit moment wel aanvullend ov aangeboden in Burgerveen in de vorm van MeerOV, maar dit systeem is geen onderdeel van regulier ov en kent de nodige nadelen (de ov-chipkaart is hier niet geldig, vaak enkel contante betalingen mogelijk en reizigers met WMO-indicatie hebben voorrang op ritten).

Wij adviseren u te onderzoeken of u mogelijkheden ziet om bijvoorbeeld AML Flex aan te bieden voor Burgerveen. Wij zullen dit advies ook meegeven aan Arriva Zuid-Holland-Noord.

### **Halte Badhoevedorp Koekoekslaan**

Sinds de start van de concessie Amstelland-Meerlanden in december 2017 wordt de halte Koekoekslaan niet meer bediend door een reguliere buslijn. In de plannen voor HOV Westtangent is wel een halteplaats in de planning (voor toekomstige golftoernooien), maar niet als stopplaats voor regulier openbaar vervoer.

Ons is opnieuw het verzoek gedaan voor het opnieuw in gebruik nemen van de halte Koekoekslaan. Een door de buurt georganiseerde enquête leverde een geschat aantal instappers van 4.527 per jaar. Dit gaat dan zowel om buurtbewoners als om de hotelgasten van de twee hotels in de omgeving voor wie Schiphol en Amsterdam belangrijke bestemmingen zijn. Daarnaast zullen er mogelijk ook andere inwoners van Badhoevedorp gebruik maken van deze halteplaats, wanneer de langzaam verkeersverbinding tussen de golfbaan en Het Lint van Badhoevedorp onderlangs het rijkswegknooppunt wordt opgeleverd.

Wij constateren dat met het vervallen van de halte Koekoekslaan ook een deel van Badhoevedorp-Oost nu buiten alle bestaande haltecirkels valt. Hieronder vallen ook het Amrâth Apart-Hotel (98 'extended stay' studio's en appartementen), de Tyndale Theological Seminary en de beoogde herontwikkelingslocatie rondom de Jan van Gentstraat.

Wat betreft Nieuwe Meer zijn wij ons ervan bewust dat binnen het programma van eisen van de concessie Amstelland-Meerlanden voor woongebieden met minder dan 1.000 inwoners geen bedieningsplicht geldt. Wij zijn echter van mening dat in het kader van inclusieve mobiliteit ook de kleinere kernen goed aangesloten moeten zijn. De hemelsbrede afstand tot de dichtstbijzijnde reguliere halte vanuit Nieuwe Meer is circa 1.200-1.600 meter.

Om bovenstaande redenen adviseren wij u om voorstellen te doen met betrekking tot het opnieuw in gebruik nemen van de halte Koekoekslaan. Dit advies leggen wij ook neer bij het GVB, omdat de halte zich op het snijvlak bevindt van beide concessiegebieden (Amstelland-Meerlanden en Stadsvervoer Amsterdam).

### **Badhoevedorp**

De inwoners van Badhoevedorp maken zich zorgen over de ov-bereikbaarheid in het dorp. Met het wijzigen van de verkeersstructuren in het dorp veranderen ook de toekomstige busroutering. Daarnaast zijn er met ingang van de huidige concessie Amstelland-Meerlanden verschillende historische verbindingen verdwenen.

Wij hebben signalen ontvangen dat er grote behoefte is in Badhoevedorp aan een rechtstreekse en frequente verbinding met het centrum van Amsterdam. Concrete bestemmingen die daarbij genoemd worden zijn het Museumplein en Leidseplein. De bestaande lijn 195 rijdt niet verder dan Station Lelylaan en wordt gezien als niet frequent genoeg. Graag adviseren wij u om voorstellen te doen voor een rechtstreekse verbinding tussen het centrum van Badhoevedorp en het centrum van Amsterdam. Daarbij willen wij u ook vragen aandacht te hebben voor de nachtbediening van deze verbinding. Dit advies leggen wij ook neer bij het GVB als concessiehouder van de concessie Stadsvervoer Amsterdam.

Daarnaast constateren wij dat in Badhoevedorp wensen bestaan voor rechtstreekse (zonder overstap) en frequente verbindingen naar de bestemmingen Hoofddorp, Station Amsterdam-

Zuid, Schiphol-Centrum en Amstelveen. Wij adviseren u om in uw vervoerplan 2023 te onderzoeken of deze verbindingen vanuit Badhoevedorp tot de mogelijkheden behoren.

Ook willen wij u adviseren om te onderzoeken of buiten de spitsen kleiner materieelinzet mogelijk is op lijn 192 en lijn 195. Dit zou mogelijk ten gunste komen van de bezettingsgraad van deze lijn en ten gunste komen van de leefbaarheid op verschillende plekken in Badhoevedorp.

### **Fanny Blankers-Koenlaan**

Uit het evaluatieonderzoek van de herinrichting van de Fanny Blankers-Koenlaan is onder andere gebleken dat aanwezigheid van lijn 341 objectief geen negatieve impact heeft op de objectieve verkeersveiligheid op de laan. Hoewel uit de inwonersenquête blijkt dat het draagvlak voor de buslijn op deze laan weliswaar iets is verbeterd, gaf een substantieel deel van de reageerders aan (18% van de straatreacties en 49% van de onlinereacties) geen voorstander te zijn van de R-netlijn over deze laan. Tegelijkertijd zien wij dat de fietsenstallingen bij de haltes zeer goed bezet zijn, wat aangeeft dat de R-netlijn en de nieuwe halte voor veel mensen aantrekkelijk is. Dit bevestigt eerder onderzoek naar de reizigersaantallen van lijn 341 in Floriande.

Wij willen u daarom adviseren om op basis van de reizigersaantallen kritisch te blijven kijken naar de benodigde frequenties op lijn 341 binnen Floriande en daarbij rekening te houden met het draagvlak voor de buslijn door deze laan. Daarnaast willen wij u uitnodigen om mee te denken over het verbeteren van de bereikbaarheid van de haltes Floriande-Zuid en Floriande-Sportdorp vanuit het zuidelijke deel van Floriande en hiervoor eventueel voorstellen te doen. De halteafstanden vanuit de zuidelijke buurten naar lijn 341 lijkt - met name op basis van de onlinereacties - mede de oorzaak te zijn van de wens om lijn 341 via het Sportcomplex Koning Willem-Alexander te laten rijden, zodat men dichterbij kan opstappen.

### **Voorgaande wensen en adviezen**

Tot slot willen wij u meegeven dat onze gemeenteraad zich bewust is van de situatie waarin het openbaar vervoer zich bevindt. De aanhoudende coronasituatie maakt doorkijken naar de toekomst lastig. Desondanks hebben zij de wens geuit om de inbreng die in het verleden is afgewezen als bijlage van dit advies naar u toe te sturen. Mocht de situatie in het openbaar vervoer zich uiteindelijk herstellen, willen wij u vragen om deze afgewezen inbreng opnieuw ter overweging te nemen.

Een afschrift van deze brief zenden wij aan de Vervoerregio Amsterdam en aan de gemeenteraad van Haarlemmermeer.

Hoogachtend,  
College van burgemeester en wethouders,  
Namens dezen,

drs. Maria Ruigrok  
wethouder Verkeer & Vervoer



## Overzicht inbreng vervoerplannen 2020, 2021 en 2022 Concessie Amstelland-Meerlanden

### Vervoerplan 2020

- Lijn 145 (nu 192) doortrekken vanaf Hoofddorp-Centrum naar station Hoofddorp
- Lijn 162 uit te breiden naar een halfuursdienst

### Vervoerplan 2021

- Lijn 195 in de spits uit te breiden naar 4x per uur (opw. de huidige 2x per uur)
- Ochtend- en weekendbediening lijn 192 (vroegere ritten en ritten in het weekend)
- Aansluiten Zwaanshoek op regulier OV (bijvoorbeeld doortrekking lijn 169)
- Verplaatsen van halte Naritaweg naar een locatie rondom het viaduct Aalsmeerderweg (nabij remise Rozenburg)
- Verbeteren bus bereikbaarheid bedrijventerrein De Hoek Noord
- Verbeteren bus bereikbaarheid bedrijventerrein De President
- Opnieuw in gebruik nemen van de halte Koekoekslaan

### Vervoerplan 2022

- Verbeteren bus bereikbaarheid bedrijventerrein De Hoek Noord
- Bus bediening van bedrijventerrein Nieuw-Vennep Spoorzicht
- Verbinding Nieuw-Vennep – Kudelstaart (doortrekken lijn 358 naar Nieuw-Vennep)
- Bus bediening woonboulevard Cruquius (bijvoorbeeld door alterneren lijn 340)
- Frequentieverhoging voor lijn 161 (nu 160) in Hoofddorp Noord in de spits

### RAR (Reizigers Adviesraad) (5 januari 2022)

*Op verzoek van Connexxion heeft de werkgroep AML van de RAR een aantal suggesties op papier gezet voor verbeteringen in het lijnennet. Ons is bekend dat er o.a. door de Coronasituatie weinig ruimte is voor wijzigingen of uitbreiding. Desondanks geven we toch zoveel mogelijk ongefilterd een flink aantal suggesties, omdat daar wellicht toch kansrijke ideeën bij zitten. In een later stadium kan dan gewogen worden wat realistisch is en of wellicht elders bezuinigd moet worden ten gunste van de nieuwe ideeën.*

- Voorstel om CXX-lijn 194 (Schiphol Noord - Badhoevedorp - Osdorp De Aker) te koppelen aan GVB-lijn 63 (Osdorp De Aker - station Lelylaan), zodat je een meer zinvolle doorgaande buslijn krijgt, die Badhoevedorp een verbinding geeft met winkelcentrum Osdorp, en Amsterdam Osdorp een rechtstreekse verbinding geeft met bedrijfsterrein Lijnden en knooppunt Schiphol-Noord en ook met de nieuwe R-NET halte die bij Badhoevedorp West ontwikkeld wordt (overstapgelegenheden op lijn 356 richting Haarlem en Bijlmer Arena). Zolang de concessie niet aangepast wordt kan je zo iets vrijwillig regelen, door of de lijn door 2 bedrijven samen te laten exploiteren (om en om) of dat ze onderling regelen dat 1 van beide de doorgaande lijn 194/63 (Lelylaan - Schiphol Noord) gaat rijden. GVB gebruikt dezelfde laadpalen als Connexxion. Aandachtspunt zijn de weggehaalde haltes in Osdorp (A).
- Bekijk s.v.p. de ideeën uit de HOV-HSA studie die onlangs in de RAR aan de orde was. Er werd o.a. gesteld dat er een grote markt is voor een BRT tussen Haarlem en Amsterdam Surinameplein. Je zou kunnen denken aan een bus vanuit Haarlem via Lijnden, die verder naar Osdorp rijdt en daar via de route van GVB-lijn 63 via station Lelylaan naar Surinameplein rijdt. Dat is dan tevens een testcase of die markt er is en

die markt kan zich dan ook verder gaan ontwikkelen, als de lijn eenmaal bekend is bij het publiek (C).

- De buslijnen 194 en 195 rijden vanuit Amsterdam naar knooppunt Schiphol-Noord. In de praktijk rijden ze vaak vanaf daar verder als de Schipholringlijn naar Schiphol Centrum. Het zou goed zijn als op de halte-informatie duidelijk wordt aangegeven dat je op Schiphol Noord aansluiting hebt naar Schiphol Centrum, of zelfs kunt blijven zitten, want Schiphol-Noord zal voor niemand een eindbestemming zijn (A).
- Buslijn 195 (Lelylaan - Schiphol Noord) zou je kunnen doortrekken van Schiphol-Noord naar Schiphol Oost, omdat daar een forse concentratie van arbeidsplaatsen is. Ook dat zou je kunnen doen in het patroon van die Schiphol-ringlijn (A).
- 347/348/357/358:
  - Aandacht voor gegarandeerde overstap op Amstelveen busstation tussen de Aalsmeer/Uithoornbundel; chauffeurs rijden te vaak weg terwijl achterligger al na 1 minuut komt; moet chauffeursinstructie komen met 'wachten tot + 2 minuten', maar men is bang voor boete VRA bij vertraging. Overstappen op andere haltes lukt niet: de meeste haltes zijn niet geschikt om met twee bussen te halteren. Zeker in Coronatijd en in daluren is de gegarandeerde overstap belangrijk omdat er minder frequent gereden wordt en door minder instappers is er ook meer speling in de dienstregeling om 2 minuten wachttijd weer in te lopen (D).
  - Toekomstige rotonde Startbaan/v.d. Hooplaan: weer comfortverlies; zorg voor ruime boogstralen zonder 'hellingprofiel' (D).
  - Vooruitblik op Uithoorn/Amstelveenbundel als lijn 25 naar Uithoorn gaat rijden (C)
  - Op lijnen 347 en 357 zijn vaak korte bussen te vinden. De bussen zijn daardoor regelmatig zo vol dat ze passagiers moeten laten staan. Gezien de passagiersaantallen zouden de bussen wel op de lijnen 348 en 358 kunnen rijden. Vervoerder moet capaciteit rijden. De bussen rijden achter elkaar, dus zorg op de ritten Elandsgracht voor gelede bussen (D).
  - Lijn 358 komt tegenwoordig in de file op de Legmeerdijk, was filevrij over het veilingterrein. S.v.p. monitoren en oplossing bedenken als dit zo blijft (D).
- Aalsmeer oude dorp raakt bijna geheel verstoken van OV.
  - Lijn 171 gaat via de achterkant van de veiling rijden (dus vrijwel geen haltes) (A).
  - Aalsmeer krijgt vervoer op maat, echter niet toegankelijk voor rolstoelen. Amstelveen krijgt ook vervoer op maat via Oude Dorp, echter alleen avond en zondag (D).
  - Hoe staat e.e.a. in verhouding tot AML-Flex en (werkelijke) loopafstanden 400m? Waarom mag je daar niet van het reguliere OV-tarief en de OV-chipkaart gebruik maken en waarom moet je een uur van te voren al boeken? (D).
  - Aansluitgaranties? als je met een R-Net lijn uit Amsterdam naar Aalsmeer rijdt en die is fors vertraagd, blijft dat busje dan wachten? Hoe weet die chauffeur van dat busje dat hij/zij op klanten uit vertraagde R-Net-lijnen moet wachten? (D).
- Lijn 171, 300 en 356 Amstelveen/Ouderkerk:
  - We hebben regelmatig discussie gehad over de slinger van lijn 171 door Ouderkerk. De bus maakt een grote omweg en moet door 30 km/h gebied en bedient maar 1 halte met weinig instappers. Bovendien krijgt Ouderkerk een extra R-net halte bij de brug. Kan hier niet iets slimmers bedacht worden met hoger rendement, bijvoorbeeld vervoer op maat, maar dan met OV-chiptarief en ook in het nieuwe deel van Ouderkerk tussen A9 en het watertje Bullewijk? (B).

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

- Kan 356 (of 171) niet over Laan Helende Meesters rijden? Daar zijn alle zorgcentra: Ziekenhuis Amstelland, GGZ Ingeest, verpleeghuis, Zonnehuis. Bovendien heeft dan de hele wijk Groenelaan ook opeens een R-nethalte en kan men zonder overstap naar treinstation Bijlmer. De loopafstand naar halte Langerhuize is domweg te lang, zeker voor ziekenhuisgangers **(B)**.
- Lijn 300 en 356: Kunnen 300 en 356 beter op elkaar afgestemd worden tussen Amstelveen en Bijlmer? **(B)**
- Kan 300 ook halteren op halte Bankrashof? **(B)**
- Hoe worden andere slecht ontsloten gebieden met vervoerpotentieel bediend? Zie brief VRA over loopafstanden en impulsgebieden **(B)**.
- Lijn 161 Hoofddorp – Zwanenburg: is deze lijn niet door te trekken naar Haarlem **(B)**?
- Busstation Aalsmeer komt 12 december in bedrijf. Lijn 130 gaat, vanaf Mijdrecht, niet verder dan Uithoorn Stationsstraat, waardoor er geen verbinding meer mogelijk is tussen Uithoorn Busstation en Mijdrecht.
- Verkennen mogelijkheden van een snelle buslijn Amstelveen-busstation rechtstreeks over A9/A10 naar Amsterdam Osdorp-west **(D)**.
- Bespreken situatie Rijsenhout: heeft overdag een buslijn. Buiten de bedieningstijden rijdt AML-Flex.
- Buiten het R-Net heeft de Haarlemmermeer bijna geen OV.
- Lijn 160 rijdt alleen op werkdagen.
- Overbediening R-net lijnen tussen Hoofddorp NS en Schiphol Noord; Lijn 341 voegt tussen Hoofddorp NS en Station Zuid weinig toe **(B)**.

Wat gebeurt er met de lijnen die Connexxion "tijdelijk" heeft opgeheven aan het begin van de pandemie? **(B)**

244 - spitslijn van Haarlem Noord naar Amsterdam Zuid ter ondersteuning van 346

255 - spitslijn Haarlem - Amsterdam Zuidoost, deze rijdt inmiddels weer

287 - spitslijn Schiphol Plaza - Schiphol Rijk

342 - Uithoorn – Schiphol

## Bijlage 2: Onderbouwing DRK basis vervoerplan 2023

Connexion is in overleg met de Vervoerregio Amsterdam over de herijking van de concessie Amstelland Meerlanden (AML). Herijking is noodzakelijk omdat de uitgangspunten en afspraken die voortvloeiden uit bestek en aanbidding, door Covid-19 (Corona) in een fundamenteel ander daglicht zijn komen te staan.

Vervoerplan 2023 is het 6<sup>de</sup> vervoerplan binnen de concessie AML en bouwt, zonder rekening te houden met de effecten van Corona, voort op de contractueel met elkaar afgesproken aantallen dienstregeling kilometers (DRK). Voor het dienstregelingjaar 2023 was de gedachte om 28,3 mio DRK op jaarbasis in te zetten. (excl. de met elkaar afgesproken jaarlijkse 400.000 DRK die gereserveerd zijn voor omleidingen en de kilometers die daar mee gemoeid zijn).

Per dienstregelingjaar 2021 zou volgens contract een sprong gemaakt dienen te worden van 27,5 mio DRK naar 28,3 mio DRK op jaarbasis (800.000 DRK extra). Met de Vervoerregio Amsterdam is overeengekomen om die sprong in 2021 niet te maken, want het jaar 2020 liet vanwege de significante afname van de reizigersopbrengsten door Corona, duidelijk zien dat een sprong in DRK niet realistisch was. Integendeel zelfs, want er ontstond een grote noodzaak om een voorstel voor te bereiden waarin het aantal DRK op jaarbasis naar beneden zou worden bijgesteld, naar een niveau om het vervoerbedrijf zonder additionele financiële vergoeding van de Rijksoverheid te kunnen laten functioneren.

Duidelijk was dat een dergelijke bijstelling van het voorzieningenniveau te groot zou worden en aan de landelijke tafel is besloten om niet verder af te schalen dan -10% op dienstregelingen (DRU). De situatie die aan de landelijke tafel beoogd was, was het beschikbaar houden van een aantrekkelijk netwerk van openbaar vervoer, ondanks dat de bezetting in de bus ver achter bleef. De Rijksoverheid heeft deze beschikbaarheid financieel gecompenseerd door middel van de BVOV\*-regeling, onder de voorwaarde dat er op DRU basis 90% van de door de vervoersautoriteit goedgekeurde voorzieningenniveau geboden blijft worden. Vervoerregio Amsterdam is akkoord gegaan met -10% op basis van het dat moment geldende DRU/DRK volume (dus excl. de extra sprong van 800.000 DRK).

\*) BVOV = BeschikbaarheidsVergoeding Openbaar Vervoer

Met in achtneming van bovenstaande is de dienstregeling van 2021 vastgesteld op 24,5 mio DRK (na akkoord zomerdienstregeling, 24,4 mio DRK). Dit is weliswaar iets meer dan de afgesproken reductie van -10%, maar op DRU basis is dit nagenoeg een reductie van -10%. Voor 2022 is opnieuw, tot eind augustus 2022, de BVOV van toepassing. De basis DRK aantallen zijn echter niet 24,4 mio, maar 23,75 mio DRK. Het verschil valt (afgerond) te verklaren door ingebruikname van de busbaan tussen Aalsmeer en Schiphol (HOVASZ) waardoor diverse buslijnen tezamen veel minder DRK op jaarbasis produceren. Deze afname van DRK is geen bedrijfsmatige afname maar een beleidsmatige.

De vervoerregio heeft ingestemd met de genoemde 23,75 mio DRK op jaarbasis en dat dit past binnen de voorwaarden van -10% om in aanmerking te kunnen blijven komen voor de BVOV.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

Concluderend is te stellen dat in 2023 volgens contract 28,3 mio DRK de basis zou moeten zijn voor het Vervoerplan 2023 maar afgesproken is dat 23,75 mio DRK op jaarbasis het te handhaven 90%-voorzieningenniveau is. Het lijkt niet meer opportuun om uit te gaan van een situatie waarin Corona geen blijvende effecten heeft naar de toekomst toe. Binnen de openbaar vervoer bedrijfstak is algemeen erkend dat Corona de reizigersontwikkeling met minimaal 5 jaar teruggeworpen heeft. Daarnaast zal het thuiswerken zeker een impact hebben op de mobiliteitsbehoeften van inwoners en daarmee op het aantal malen dat invulling gegeven wordt aan de mobiliteitsbehoeften.

De situatie van 28,3 mio DRK in 2023 is dan ook niet realistisch. Door de BVOV is er in 2022 een voorzieningenniveau met 23,75 mio DRK. Dit DRK volume is gegarandeerd tot en met 31 augustus 2022. Dit betekent dat vanaf 1 september 2022 de reizigersinkomsten dus weer op een toereikend niveau moeten zijn als er geen additionele financiering gevonden wordt.

Bij het uitblijven van de hiervoor beschreven financiële aspecten, kan het niet anders dan dat er een bijstelling wordt doorgevoerd van het voorzieningenniveau, om financieel gezonde bedrijfsvoering te kunnen blijven garanderen. Wij zullen er alles aan doen om de continuïteit van onze onderneming veilig te stellen, om zo reizigers en inwoners die mobiliteitsvoorzieningen te kunnen blijven bieden die zij, binnen de gegeven kaders, van ons mogen verwachten.

De vervoerregio Amsterdam heeft om die reden het Vervoerplan 2021 vastgesteld, welke voorzag in een aanpassing van -20% ten opzichte van 2019 (zijnde 20,8 mio DRK op jaarbasis). Het is niet de intentie deze significante aanpassing door te voeren, maar we kunnen dit scenario ook niet uitsluiten. Met betrekking tot Vervoerplan 2023 is het voorlopige uitgangspunt om geen rekening te houden met verdere afschaling per 1 september 2022.

Vraag is: Welk DRK aantal is realistisch als basis voor het nieuwe 100% niveau?
---

Om die vraag te beantwoorden zijn er 2 methoden om in de toekomst te kijken, te weten:

1. Op welke lijnen is de verwachting dat er weer opgeschaald gaat worden?
2. Op welke lijnen is de verwachting dat er niet meer opgeschaald gaat worden?

Ad. 1. Elke DRK die dus terugkomt zal dus vooraf voorspeld en opgeteld moeten worden bij de 23,75 mio DRK, om op die manier zicht op het juiste aantal te krijgen. Dit voelt zeer oncomfortabel want het is speculatie om dit te voorspellen en dat ook nog eens op het juiste moment van ingangsdatum. De verwachting is wel dat de opgeheven spitslijnen (244, 255 en 287) weer zullen gaan terugkeren.

Ad 2. Er zijn zeker vervoerkundige gronden om te beargumenteren dat bepaalde verbindingen de eerste jaren zeker niet terug zullen (hoeven) komen en wellicht definitief geen toegevoegde waarde meer hebben. Dit betekent dat uitgaande van 28,3 mio DRK er teruggerekend wordt wat de 'DRK-waarde' is van de verbindingen die niet meer terugkomen. Dit lijkt veel overzichtelijker en wetenschappelijker te zijn en is veel minder speculatief.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

Bovenstaande is op 26 oktober 2021 breed besproken in het concessieteam van Connexxion en besloten is om ad. 2 verder uit te werken om op die manier de mogelijke basis DRK van 2023 te bepalen.

Er zijn 3 categorieën die onder ad 2. vallen, te weten:

	DRK effect	Totaal
1. Beleidsmatige DRK afname		
a. De busbaan Aalsmeer – Schiphol (HOVASZ)	- 670K	
2. Vervoerkundig beargumenteerd (redenen tussen haakjes)		
a. Lijn 342 (want snellere 340 met halte Schiphol Zuid is beter)	- 905K	
b. Lijn 340 tot Uithoorn (want Keolis lijn 130 is prima alternatief)	- 162K	
c. Lijn N95 (Pre-Corona al geen succes)	- 34K	
d. Avondritten na 22:00 uur R-net lijnen (na 21:00 uur volstaat)	- 283K	
Totaal afname in 2023 en 2024		-2054K
3. Contractueel niet meer verplicht		
a. Lijn 347 (vervalt vanwege doortrekking Amsteltram)	- 920K	
b. Lijn 348 (vervalt vanwege doortrekking Amsteltram)	- 587K	
Totaal afname vanaf 2025 tot en met 2030		-3561K
NB: Na onderzoek VRA is er een gereede kans lijn 348 deels nodig blijft	+ 278K	
		-3283K
Contractueel is in het voorlaatste en laatste jaar nog sprake van een toename van:	+ 1000K	
Voorgesteld wordt om die toename 5 jaar (Corona) door te schuiven naar 2031 en 2032		-2283K

In het kort;

Uitgaande van 28,3 mio DRK in 2023 en na aftrek van ad 1 en 2 (-2054K) wordt de basis voor:

Vervoerplan 2023, 2024:	26,25K mio DRK
Vervoerplan 2025 – 2030:	24,75K mio DRK (evt. 25,0 i.v.m. 348)
Vervoerplan 2031, 2032:	25,75K mio DRK (evt. 26,0 i.v.m. 348)

## Bijlage 3: Bedreigingen voor de dienstuitvoering 2023

### Haarlemmermeer:

1. Cruquius bruggen (2022)
  - Beperkte gevolgen voor lijn 340
2. Zwanenburgerdijk (voor nu onbekend welke impact/werkzaamheden)
  - Gevolgen lijn 161
3. Groot onderhoud HOV-baan Zuid
  - Gevolgen voor lijn 169-397-N97
4. Badhoevedorp centrum, verleggen van de route via de Sloterweg (eind 2022 – 2023)
  - Gevolg voor buslijn 195
5. Aanleg nieuwe busbaan + viaduct Oude Haagseweg vervangen, route HOV Westtangent (voorlopige planning start 2024)
  - Gevolgen voor lijn 341-397-N97
  - GVB Lijn 369
6. N196 Kruisweg – Snelfietsroute, aanpassing calamiteitenroute
  - Gevolgen voor lijn 300-341-397-N30-N97
  - Arriva lijn 361-365-470-870

### Schiphol:

1. Aanleg busbaan Fokkerweg (project SOOMR)
  - Gevolgen voor lijnen 180
2. Brug Oude Haagseweg (herstellen of vernieuwen) (HOV Westtangent medio 2024) dit punt staat deels ook bij Haarlemmermeer.
  - Gevolgen voor lijn 300-341-397-N30-N97
  - GVB-lijn 369
3. Aanleg nieuw busstation Schiphol MKS
  - Alle lijnen die Schiphol aandoen
4. GOS – Groot Onderhoud Schiphol door NS. (2022 – 2023)
  - Alle lijnen die Schiphol aandoen.
5. Reconstructie/herinrichting Rijkersstreek P30 tot ongeveer de Uiverweg. (2022-2023)
  - Gevolgen voor lijn 180-186-190-194-195-199-N90
  - Gevolgen voor de route tijdens een calamiteit Abdijtunnel
  - GVB-spitslijn 245-246-247

### Amstelveen/Amsterdam:

1. Werkzaamheden Zuidas/Dok (2019-2035)
  - Gevolgen voor lijn 341-346-348-358-397
2. Aanleg tunnel Parnassusweg
  - Gevolgen voor lijn: 341-346-348-358
3. Aanleg HOV Anderlechtlaan, nog geen wijzigingen tot op heden.
  - Gevolgen lijn 195
4. Spoorvervanging Parnassusweg
  - Gevolgen voor lijn 341-346-348-358
5. Werkzaamheden kruising/trambaan Amstelveenseweg (Zomer 2022)
  - Gevolgen voor lijn 341-346-347-357-397
6. Voorbereidende werkzaamheden A9: (2020 - 2026)
  - Gevolgen lijn: 171-174-274-300-347-348-356-357-358

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

7. Arena Trailer Parkeren “de groene wachtkamer” (2022 - 2023)
  - Gevolgen lijn 300-356-N30
8. Bijlmer Arena Herinrichting/verbouwen busstation (2025-2030 start onbekend)
  - Gevolgen lijn 255-300-356-N30-271
  - Overige lijnen 120-126-171-202-209-323-328
9. Aanleg rotondes Amstelveen (2022-2023 )
  - Gevolgen voor meerdere lijnen in Amstelveen, o.a. lijn 300 met 2 rotondes.

### Aalsmeer:

1. Aanleg bushalte Floriworld (eind 2022 – begin 2023)
  - Gevolgen voor lijn 257-271-357-358-N57

### Ouderkerk aan de Amstel:

1. Vervangen brug Ouderkerk (2022 – mogelijk deel 2023)
  - Gevolgen lijn 171-300-356

### Haarlem/Heemstede:

1. Herinrichting Houtplein/ Tempeliersstraat (Mrt 22 – Apr 2023)
  - Gevolgen voor AML-lijnen 255, 340, 346,356.
  - Gevolgen H-IJ lijnen 3, 80, N80
  - Gevolgen Arriva lijn 50
2. Reconstructie Rustenburgerlaan (2022 tijdens de werkzaamheden Houtplein)
  - Gevolgen AML-lijnen255, 346, 356
  - Gevolgen H-IJ lijnen 3, 80, N80
3. Reconstructie kruising Americaweg/ Schipholweg/ Prins Bernhardlaan /N205
  - Gevolgen voor AML-lijnen 255, 346 en 356
  - Gevolgen voor H-IJ lijn 80 en N80
4. Schalkwijkerbrug groot onderhoud (start naar verwachting nov 2022)
  - Gevolgen voor AML 300 – N30
  - Gevolgen voor H-IJ lijn 2-73

### Uithoorn:

1. Busstation Uithoorn – Uithoornlijn (2022-2023)
  - Gevolgen voor lijn 174-274-340-347-348-N47-AML Flex
  - Syntus/Arriva 123-130-147-149-247-526



## Bijlage 4: Eindadvies van de RAR



Aan  
het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam  
en  
de directie van Connexxion Vervoermaatschappij

*Reizigers Advies Raad voor de  
Vervoerregio Amsterdam*

Postbus 626  
1000 AP Amsterdam

T 020 527 37 00  
E rar@vervoerregio.nl  
W www.rar-vervoerregio.nl

Datum 23 mei 2022  
Uw kenmerk  
Ons kenmerk 20220523 RAR-VP2023-AML

Onderwerp Advies over vervoerplan concessie  
Amstelland-Meerlanden 2023

Bijlagen

Geachte leden van het DB van de Vervoerregio Amsterdam en directie van Connexxion,

De Reizigers Advies Raad dankt allereerst Connexxion voor de uitgebreide reactie op de verschillende commentaren, waaronder die van de RAR, op de contourennota voor het vervoerplan 2023 voor de concessie in het AML-gebied. De RAR constateert daarbij dat om het vervoerplan te kunnen uitvoeren er een aantal maatregelen vereist is. Aangezien die maatregelen nodig zijn om het vervoerplan zinvol goed te kunnen keuren richt dit advies zich nadrukkelijk ook tot het DB van de Vervoerregio, met het verzoek de gevraagde acties te ondersteunen en te coördineren.

Onder verwijzing naar deze eerdere reactie van de RAR op de contourennota komt de RAR tot het advies op de volgende punten:

### 1. Aanbod voorzieningenniveau

Dit advies van de RAR is gebaseerd op de aanname dat de vergoeding van het rijk tot eind 2022 doorloopt en op het voornemen om in 2023 weer tenminste 90% van het voorzieningenniveau aan te bieden vergeleken met 2019.

Bij het uitgangspunt van Connexxion dat een mogelijk verdere afschaling - bij achterwege blijven van een mogelijk noodzakelijke BVOV-vergoeding voor 2023 - reeds eerder door het DB van de Vervoerregio is goedgekeurd en niet opnieuw besproken hoeft te worden, plaatst de RAR de volgende kanttekeningen.

Allereerst zal de inzet van Connexxion en de Vervoerregio Amsterdam er op gericht moeten zijn om snel weer meer reizigers aan te trekken, gelet op de verwachtingen dat in de verdere toekomst het OV juist veel meer reizigers in dit gebied zal moeten vervoeren, waarbij afschaling noodzakelijke stappen richting toekomstige groei kan frustreren. De inzet van de vervoerders, Vervoerregio, RAR en het LOCOV dient gericht te zijn op het verkrijgen van een nieuwe BVOV-bijdrage als onverhoopt het aantal reizigers vooralsnog achterblijft. Voorts mag van de Vervoerregio verwacht worden om allereerst de eigen middelen in te zetten ingeval van geen of onvoldoende BVOV-bijdrage voor 2023, zoals ook het oorspronkelijke uitgangspunt van het Rijk was voordat de BVOV-vergoedingen beschikbaar werden gesteld.

Mochten de exploitatiemiddelen onverhoopt toch ontoereikend zijn voor 2023, dan verzoekt de RAR om nieuw overleg met Connexxion en de Vervoerregio over de ontstane situatie, omdat het vervoer in het AML-gebied sterk bepaald wordt door de aantallen vliegtuigpassagiers en arbeidsplaatsen op en rond Schiphol, de economische ontwikkelingen in Amsterdam, en door andere regionale vervoerbehoefden. Die pakken verschillend uit voor delen van het AML-gebied en per reizigerscategorie, per lijnbundel of de bezettingsgraad van delen van lijnen, de tijdstippen waarop gereisd wordt en bestemmingen. De RAR is van mening dat het eerder genomen besluit van het DB van de Vervoerregio over mogelijke afschaling niet houdbaar is zonder nadere analyse van de situatie, zoals voor de ontsluitende lijnen, en daarbij een aanvullend advies van de RAR noodzakelijk maakt. Zo vereist bijvoorbeeld een mogelijke inkorting van de lijnbundel 347/348 tot Amstelveen met overstap op tramlijn 25 dat de Vervoerregio met GVB afspraken maakt en handhaaft over het capaciteitsaanbod van lijn 25. De RAR wijst er op dat de afgesproken inzet van gekoppelde trams op deze lijn thans tot de uitzonderingen behoort. Tot slot vraagt de RAR het DB van de Vervoerregio Amsterdam om als het aantal reizigers weer op het niveau van 2019 of hoger is om opnieuw tot afspraken te komen met Connexxion tot levering van meer DRK's, zoals het uitgangspunt is van de concessie.

### 2. Infrastructurele maatregelen

De voorstellen van Connexxion zijn voor een aantal lijnen nog steeds afhankelijk van te nemen infrastructuurmaatregelen, zoals de route van de lijnen 192 en 195 in Badhoevedorp, de versnelling van de ringlijn rond Schiphol bij de Fokkerweg, de bediening van knooppunt Schiphol-Zuid via de parallelweg en SLP en lijn 163 bij Schiphol Trade Park, alsmede de nieuwe halte bij Ouderkerk. De RAR is van mening dat de VRA hier een rol moet spelen om met spoed met betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland tot afspraken te komen zodanig dat deze infrastructuraanpassingen tijdig gerealiseerd worden en wordt graag nader geïnformeerd over de realisatie van deze infrastructurele maatregelen.

### 3. 30 km beleid

Connexxion stelt een aantal eisen om de exploitatie van de buslijnen op met name het grondgebied van de gemeente Amsterdam zodanig vorm te geven dat deze buslijnen geen nadelige gevolgen ondervinden van het 30 km beleid. In het vervoerplan wordt geen zicht op resultaten geboden. De RAR is van mening dat het 30 km beleid mede zou moeten leiden tot meer reizigers voor het OV en om het aandeel van het OV in de mobiliteit juist toe te laten nemen ten koste van de auto, temeer daar het OV juist een zeer veilige vervoerwijze is. De tijd dringt. De RAR vraagt het DB van de Vervoerregio om aan te geven hoe het overleg met de gemeente Amsterdam gevorderd is om tot afspraken te komen om de kwaliteit en kwantiteit van het openbaar vervoer te waarborgen in het algemeen en voor het Vervoerplan 2023 AML in het bijzonder. Dit zonder dat dit leidt tot een vermindering van het OV-aanbod of tot het niet meer bedienen van bepaalde haltes of routes.

### 4. Ziekenhuis Amstelveen

De Reizigers Advies Raad ziet graag dat de ontsluiting van het ziekenhuis Amstelveen, alsmede de naastgelegen zorgcentra verbetert. De RAR waardeert de reactie van Connexxion om met de Vervoerregio, de gemeente Amstelveen en deze medische en zorginstellingen te overleggen om de daadwerkelijke looproutes van de R-Netbushalte van lijn 356 en van lijn 174 naar de ingangen van deze instellingen te bekorten, inclusief de interne looproutes op de terreinen van en binnen de gebouwen van deze voorzieningen. De RAR dringt er bij het DB van de Vervoerregio op aan hier een coördinerende en stimulerende rol in te spelen, ter invulling van een eerdere notitie van de Vervoerregio aan de Regioraad om loopafstanden van/naar OV-haltes te verbeteren.

### 5. Schiphollijnen

Het vervoerplan 2023 gaat niet in op het voorstel van de RAR om lijn 194 van Connexxion en lijn 63 van GVB te koppelen tot een doorgaande buslijn van Schiphol via Osdorp naar station Lelylaan. De RAR blijft van mening dat Connexxionlijn 194 gekoppeld dient te worden aan de GVB lijn 63 als doorgaande lijn. Dit om zo het bedrijventerrein bij Lijnden beter te ontsluiten vanuit Amsterdam, om vanuit Badhoevedorp een verbinding met winkelcentrum Osdorp te realiseren en om delen van Osdorp die niet door lijn 369 worden bediend een directe verbinding met knooppunt Schiphol-Noord te bieden. Dit zal zelfs exploitatiekosten besparen. De RAR vraagt het DB van de Vervoerregio als concessieverlener om deze koppeling mogelijk te maken.

### 6. Aalsmeer

De RAR heeft de situatie in Aalsmeer opnieuw beschouwd op basis van het eerste halfjaar exploitatie, waarbij gebleken is dat veel inwoners van Aalsmeer niet tevreden zijn met de nieuwe situatie. In Oost-West richting is de OV-situatie verbeterd door de snelle vrije busbaan en 3 haltes van R-Netlijn 340 op strategische plaatsen. In Noord-Zuid richting is echter sprake van een forse verslechtering voor veel inwoners, omdat zij eerst verder moeten lopen naar lijn 340 en dan ook nog moeten overstappen op de lijnen 358 of 171. De RAR is van mening dat bij de ontsluiting van kernen en wijken de loopafstand van 400 meter tot een halte gehanteerd dient te worden. In Aalsmeer wordt zelfs de feitelijke loopafstand van 800 meter tot R-Nethaltes voor diverse gebieden overschreden. Het vervoerplan biedt geen oplossing voor deze situatie. De proef met het busje op afroep lijkt niet succesvol te zijn en is ook geen volwaardige oplossing omdat men van tevoren moet reserveren, een apart tarief moet betalen en meestal een extra overstap moet maken.

De Noord-Zuid richting is veel slechter geworden door het buitenom leiden van lijn 358 en het verleggen van de 171. De Reizigers Advies Raad stelt daarom voor om de oude route van lijn 358 door de Hornmeer te herstellen. De loopafstanden van deze wijk naar bushalte Zwarteweg zijn echt veel te groot. Hemelsbreed valt een deel van Hornmeer nog onder de 800 meter, maar de looproute heeft veel rechte hoeken waardoor de hele wijk meer dan 1 km van Zwarteweg ligt. Het busstation ligt dan ook nog eens aan de verkeerde kant van de rotonde en je moet meer dan 100 meter teruglopen. Voor lijn 171 geldt dat de hele lus door Aalsmeer 'west' is verdwenen. Tussen Middenweg en veiling Noord doet de bus niets, want er zijn geen huizen en geen haltes. De 171 kan naar de mening van de RAR binnen zijn huidige omlooptijd op het eind een lusje Aalsmeer West rijden. Beide voorstellen zijn in onze ogen budgetneutraal, dus de RAR stelt voor om dit toe te voegen aan het vervoerplan 2023.

De RAR ziet graag uw reactie op dit advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,  
namens de Reizigers Advies Raad



Bart Drenth  
Voorzitter

## Bijlage 5: Eindadvies van de Adviescommissie gemeenten

De secretaris van de adviescommissie gemeente heeft op woensdag 24 mei 2022 aangegeven dat door interne omstandigheden binnen de gemeente Haarlemmermeer het niet mogelijk is om binnen de gestelde deadline zoals in het Voorwoord is aangegeven, een eindadvies op te stellen.

Om die reden is op ambtelijk niveau met de Vervoerregio op 25 mei 2022 besloten om bij de gemeenten die deel uitmaken van de adviescommissie een eindadvies per mail uit te vragen. Hieronder treft u die mails aan per gemeente (met uitzondering uiteraard van de gemeente Haarlemmermeer).

### Gemeente Amstelveen en Aalsmeer:

RE: 2023 Vervoerplan AML Eindconcept, Eindadvies



Wieffering, Wilko <w.wiefferin@amstelveen.nl>  
Aan: Jut, Herman  
CC: Zijderwijk, Adam

Beantwoorden

Allen beantwoorden

Doorsturen



wo 25-5-2022 11:36

Hoi Herman,

Ik had in een eerdere fase al aangegeven richting H'meer (en in ons VRA/AML overleg) dat vanuit A'veen/Aalsmeer geen verdere op-/aanmerkingen zijn. A'veen kent een mooi net en waar haltes op afstand liggen is A'veen zelf bezig met aanvullende oplossingen. Geldt ook voor Aalsmeer (daar wel de wens om de directe bus naar Schiphol terug te laten komen maar daar is op ingegaan in het vvpl en dat is begrijpelijk).

Ik weet dat de RAR opteert voor de 358 via Hornmeer, dat weet ik sinds kort en ik heb dat nog niet aan mijn wethouder kunnen melden maar ik weet zeker dat hij dit een warm hart toedraagt.

Vriendelijke groet,  
Wilko

### Gemeente Ouder-Amstel:

Eindadvies Ouder-Amstel



Elian Korsaan <Elian.Korsaan@duoplus.nl>  
Aan: Jut, Herman  
CC: Jan van Heiningen

Beantwoorden

Allen beantwoorden

Doorsturen



vr 27-5-2022 11:16

U hebt dit bericht beantwoord op 27-5-2022 13:03.

Hallo Herman,

We zijn akkoord met het aangeboden vervoerplan 2023.

De extra bushalte bij het Sluisplein wordt helaas nog niet gerealiseerd voor december '22. We verwachten de oplevering van de nieuwe bushalte nu voor medio 2023. Tegen de tijd dat het concreter wordt nemen we contact met jou op over de verdere uitwerking. We zijn ons ervan bewust dat dit ruim van te voren met jullie gecommuniceerd wordt.

Met vriendelijke groet,  
Elian Korsaan

Verkeersadviseur  
Team Inrichting en Beheer



Uitvoeringsorganisatie van en voor  
Ouder-Amstel, Diemen en Uithoorn

E: [elian.korsaan@duoplus.nl](mailto:elian.korsaan@duoplus.nl)

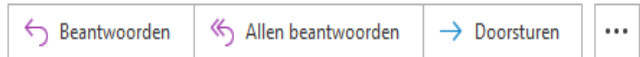
## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2023

### Gemeente Uithoorn:


Re: Eindadvies Uithoorn



Ward Rothuijsen <Ward.Rothuijsen@uithoorn.>  
Aan: Jut, Herman; Elian Korsaan



ma 30-5-2022 10:03

 U hebt dit bericht beantwoord op 30-5-2022 10:05.

Hi Herman en Elian,

Ik ben op vakantie. Nico Molenaar heeft er even kort naar gekeken en volgens mij hebben wij geen commentaar.

Groeten,  
Ward

---

### Gemeente Haarlemmermeer:

Gemeente Haarlemmermeer heeft in het gezamenlijk Preadvies van 19 april 2022 namens de gemeenten een aantal verzoeken gedaan als reactie op het concept Vervoerplan 2023. Connexion heeft alle verzoeken behandeld in het definitieve Vervoerplan 2023. Om die reden wordt verwacht dat het eindadvies van de gemeente Haarlemmermeer positief is.