



Vervoerplan 2022

Concessie Amstelland en Meerlanden

Ingaande 12 december 2021

Eindconcept, 21 februari 2021, versie 3.1

connexxion 



Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
Korte samenvatting van wijzigingen in Vervoerplan 2022	4
Vervoerplan 2022	5
1. Algemene inleiding.....	5
2. Voorgestelde wijzigingen nieuwe dienstregeling	10
2.1 Voorstellen R-net	10
2.2 Voorstellen Schipholnet	18
2.3 Voorstellen overig lijnennet	24
2.4 Reizigerseffecten van de cursieve voorstellen.....	28
2.5 Flexibele bandbreedte.....	29
3. DRK-effecten	31
4. Het gevaar van scenario 4.....	32
Bijlagen.....	34
Bijlage 1: Wensen per stakeholder uit de ophaalrondes.....	34
Bijlage 2: Uitgangspunten van Vervoerregio Amsterdam	40
Bijlage 3: Bedreigingen voor de dienstuitvoering 2022	41
Bijlage 4: Advies van de RAR.....	43
Bijlage 5: Advies van de Adviescommissie gemeenten	45
Bijlage 6: Voorgenomen wijzigingen NS per 12 december 2021.....	52

Alle informatie in deze presentatie is bedrijfsvertrouwelijk, alle genoemde DRK aantallen zijn op jaarbasis
Het is niet geoorloofd zonder toestemming van Connexxion informatie uit dit vervoerplan met derden te delen

Voorwoord

Voor u ligt het Eindconcept Vervoerplan 2022. U treft 2 soorten voorstellen aan, de *cursieve*, en andere voorstellen. Dit verschil wordt met name in de samenvatting gemaakt en dient als doel dat indien het noodzakelijk is/wordt om eerder af te schalen (11 juli, tenzij er een bijdrage beschikbaar komt voor heel 2021), dat alleen de *cursieve* maatregelen daarvoor in aanmerking komen.

Twee jaar geleden is een vergelijkbare vervoerplanprocedure hiertoe met de stakeholders gevolgd. Toen zijn alle maatregelen gepresenteerd als zijnde maatregelen per nieuwe dienstregeling. Voordeel is dat het hele adviestraject zorgvuldig met elkaar gevolgd kan worden om vervolgens met elkaar te constateren dat een aantal maatregelen beter zo snel mogelijk ingevoerd kunnen worden (dus naar voren gehaald worden). Destijds gold dat voor het Schipholnet dat met de winterdienstregeling per 25 augustus 2019 toen bijna 4 maanden eerder is ingegaan. Een zelfde proces wordt nu gekozen met betrekking tot de *cursieve* maatregelen. Deze keer dus niet omdat het een verbetering is, maar omdat er vanuit Covid-19 een noodzaak toe is. Elk lijnvoorstel dat in het Vervoerplan beschreven staat, treft u ook aan in de samenvatting na dit voorwoord.

Het zal u wellicht opvallen dat de gebruikelijke fase van “contourenplan” dit jaar is overgeslagen. In de presentaties aan u vlak voor de ophaalrondes is u duidelijk geworden dat 2021 een bijzonder jaar zou gaan worden. Nog maar één maand geleden waren we in de veronderstelling dat we een normale vervoerplanprocedure met elkaar zouden gaan doorlopen met een door u aan te leveren preadvies en een eindadvies. Het is in de afgelopen maand duidelijk geworden in overleg met Vervoerregio Amsterdam (VRA) dat er helaas geen tijd is voor een preadviesronde. Dit Vervoerplan is namelijk de eerste stap binnen het transitieplan dat aan de landelijke tafel is afgesproken. Met dit plan (deadline 1 april 2021) wordt aan de eisen van het Rijk voldaan inzake van het gezond maken van het OV tot 2025. Dat verklaart waarom er geen Contourenversie van het Vervoerplan komt. Bovendien is de kans meer dan reëel dat vlak na 1 juli dit jaar een verdere afschaling van het voorzieningenniveau noodzakelijk is vanwege de veel te lage reizigersaantallen, ongeacht of de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk wordt voortgezet. In de presentaties bent u reeds bekend gemaakt met de scenario's die daar voor ontwikkeld zijn. Als kort na 1 juli de ingangsdatum ligt van de *cursieve* voorstellen, dan zal 11 maart a.s. dit vervoerplan door het Dagelijks Bestuur (DB) van de VRA vastgesteld dienen te zijn om alles nog op tijd gereed te kunnen maken.

Voor u ligt dus het eindconcept Vervoerplan en de bedoeling is dat u na het lezen ervan, aan de hand van de samenvatting, alleen naar aanleiding van de ‘nieuwe voorstellen’ (dus *cursief* en niet *cursief*) lijnsgewijs aangeeft of u zondermeer met het voorstel akkoord gaat, akkoord gaat onder bepaalde voorwaarden of niet akkoord gaat en ook aangeeft waarom niet. Tevens wordt expliciet een advies van u verwacht op hoofdstuk 2.5 (‘Flexibele bandbreedte’) en een reactie van u verwacht op hoofdstuk 4 (Het gevaar van scenario 4). Bedoeling is dat u uw eindadvies uiterlijk 19 februari aanbiedt bij VRA en Connexxion, zodat uiterlijk 22 februari het evt. aangepaste vervoerplan ter voorbereiding van het DB van 11 maart aangeboden kan worden ter vaststelling.

In dit Vervoerplan worden reizigersaantallen gebruikt die afkomstig zijn uit januari 2020. Aan het begin van hoofdstuk 2.4 wordt toegelicht wat de achterliggende gedachte daarvan is.

Korte samenvatting wijzigingen Vervoerplan 2022

Nieuwe voorstellen

- Lijn 180/181 *Frequentie op kerntraject naar 16x per uur (elke 3 a 4 minuten)*
- Lijn 186/199 Route inkorten tot Schiphol Knooppunt Oost en naar productformule ontsluitend net
- Lijn 192 Opnemen van de nieuwe halte Badhoevedorp West in de route
- Lijn 194 Opnemen van de nieuwe halte Badhoevedorp West in de route
- Route omleggen via de wijk Quatrebras in Badhoevedorp
- Lijn 300 *Frequentie naar 6'-/7'-dienst*
- Opnemen van halte Ouderkerk a/d Amstel West in de route
- Lijn 340 Halte Naritaweg westelijk verschuiven nadat HOVASZ in gebruik genomen is
- Inkorten tot Uithoorn*
- Lijn 356 Opnemen van de nieuwe halte Badhoevedorp West in de route
- Opnemen van halte Ouderkerk a/d Amstel West in de route
- Lijn 397 *Op zaterdag van 10'-dienst naar 15'-dienst*
- Lijn N30 *Frequentie van 30'-dienst naar 60'-dienst*
- Lijn N47 *Frequentie van 30'-dienst naar 60'-dienst*
- Lijn N57 *Frequentie van 30'-dienst naar 60'-dienst*
- Lijn N97 *Frequentie van 30'-dienst naar 60'-dienst*

Nieuwe voorstellen (Flexibele bandbreedte (toelichting hoofdstuk 2.5))

- Lijn 397 Op werkdagen frequentie van 7,5'-dienst naar 15'-dienst op traject Schiphol Airport/Plaza en Elandsgracht
- Lijn N97 Inkorten tot Hoofddorp Station of Schiphol Airport (niet naar Nieuw-Vennep)
- Div. lijnen Alle basisnet- en ontsluitende lijnen rijden na 21:00 uur niet
- AML Flex Opheffen (avonden (19:00 – 21:00) en weekenden)

Voorstellen met reeds een positief advies in het kader van Vervoerplan 2021

- Lijn 341 *Inkorten tot Schiphol Airport/Plaza*
- Lijn 347 *Inkorten tot Amstelveen Busstation*
- Lijn 348 *Inkorten tot Amstelveen Busstation*

Als per 11 juli 2021 de scenario 3 voorstellen (uitleg pagina 7) ingaan dan betreft het louter de hierboven cursief aangegeven nieuwe en positieve geadviseerde voorstellen.. De niet cursieve voorstellen gaan 12 december 2021 in. Uitzondering zijn de 'Flexibele bandbreedte'-voorstellen, hiervan kan niet met zekerheid aangegeven worden of deze per 11 juli, 12 december of helemaal niet ingaan. Intentie is om die voorstellen niet nodig te hebben, dit hangt o.a. af van de mate waarin de reizigers weer terugkomen of niet, in 2021.

Mogelijk ingebruikname van HOVASZ maatregelen door de volgende lijnen:

- Lijn 171 Eindpunt Aalsmeer busstation (Zwarteweg) en via Zwarteweg
- Lijn 198 Opheffen tijdelijke lijn
- Lijn 340 Niet meer via dorp Aalsmeer vanwege gebruikmaken nieuwe busbaan
- Lijn 357 Eindpunt Aalsmeer busstation (Zwarteweg) via voorzijde Floraholland
- Lijn 358 Via Aalsmeer busstation (Zwarteweg), voorzijde Floraholland en Legmeerdijk naar Kudelstaart

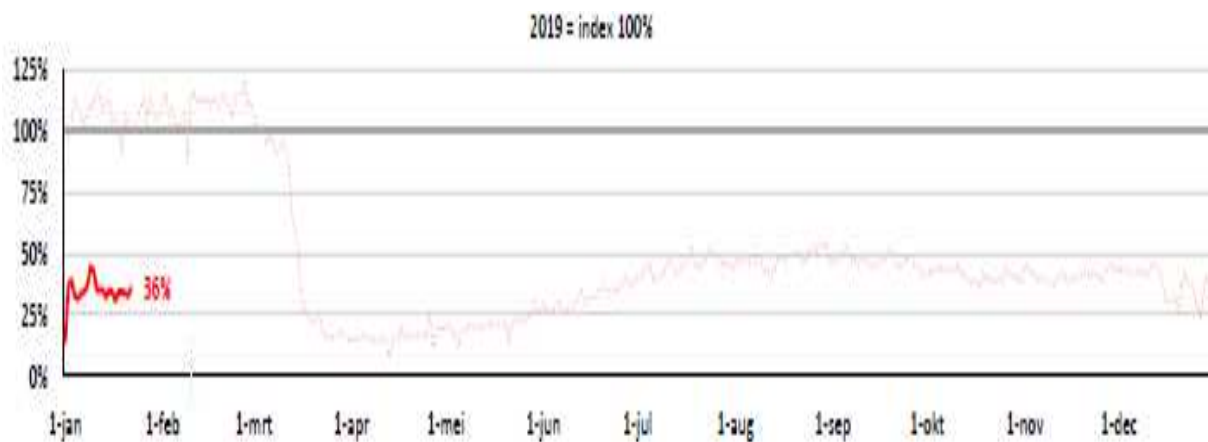
NB: HOVASZ is Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer Schiphol Zuid (doorstromingsproject OV)

Vervoerplan 2022

1. Algemene inleiding

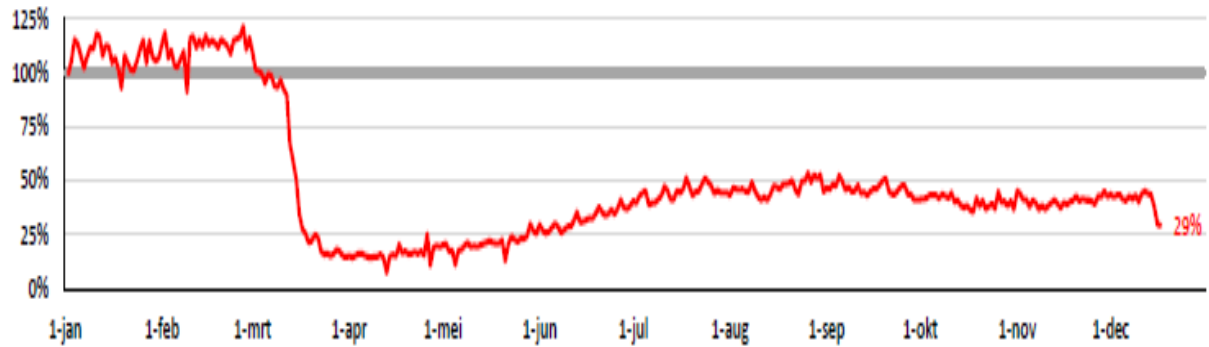
Het jaar 2020 heeft zijn sporen onuitwisbaar achtergelaten nu 2021 begonnen is. Er is sinds WOII geen jaar geweest in de recente historie dat levens van mensen zo heeft beïnvloed. Dat gaat veel verder dan alleen openbaar vervoer, waar we ons in dit Vervoerplan uiteraard tot zullen beperken. De mogelijkheid om vrijelijk te doen wat men wil is beperkt, in ieder geval tijdelijk, maar waarschijnlijk zelfs ook op een aantal onderdelen definitief. Dit heeft grote effecten op onze gedragspatronen wat een direct verband heeft met onze vervoerwijze. De wereld is iets minder 'fysiek mobiel' geworden en veel meer 'digitaal mobiel'. We hebben dat allemaal aan den lijve ondervonden door rustigere (snel)wegen, legere treinen, metro's, trams en bussen en meer digitaal vergaderen en online shoppen. Vorig jaar is het daarom al noodzakelijk gebleken om het voorzieningenniveau aan te passen zodat met minder bussen toch een gezond basisnetwerk over kon blijven, passend binnen de uitgangspunten die VRA daartoe heeft geformuleerd (zie bijlage 2) in samenspraak met de stakeholders. Per 3 januari jl. hebben de reizigers daarom een -10% voorzieningenniveau gekregen en tegelijkertijd is de kracht van het basisnetwerk gelukkig nauwelijks aangetast.

Het is nog maar heel pril, maar het is in AML bijzonder om na 5 weken te zien dat inderdaad die basis sterk is gebleven. Na de lockdown van december 2020 was de bezetting in het openbaar vervoer van AML teruggezak naar een dramatische 33% (29% rond kerst) en na 3 januari 2021 is dat 36%, terwijl de landelijke tendens niet veranderd lijkt. Voorzichtige conclusie is dus dat die -10% aanpassing een nihil effect heeft gehad op de aantrekkelijkheid en het gebruik van het netwerk in AML.



De traditionele terugblik in het vervoerplan op de reizigersontwikkeling per lijn is dit jaar niet zinvol, want door de verschillende lockdowns is het patroon zo grillig, dat het veel meer iets zegt over de fase waarin COVID-19 zat dan over de betreffende lijn. Om die reden hieronder een overzicht van de reizigersontwikkeling van 2020 per maand op netwerkniveau.

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022



Uit het grillige verloop van de reizigersontwikkeling is eveneens niet zinvol te zeggen wat de mate en snelheid is waarop reizigers weer terug zullen keren in het openbaar vervoer. Wat wel waarneembaar lijkt, is dat de gedragspatronen voor een deel definitief veranderd zullen blijven. In het beste geval is dat hopelijk niet zo op de lange termijn, maar in ieder geval op de korte en middellange termijn. Door het gedwongen aanpassen van onze 'fysieke mobiliteit' is er versneld bijgeleerd hoe de maatschappij zich staande kan houden middels een 'digitale mobiliteit'. De kans is groot dat de voordelen die dat biedt, voor een deel niet meer prijs gegeven zullen worden. Voorbeeld daarvan is het thuiswerken en het vergaderen via Teams (of vergelijkbare kanalen). Groot voordeel voor de werkgever is dat de vermeende nadelen (lagere productiviteit) meevallen en de voordelen (lagere kosten) zwaarder zullen gaan wegen. Effect op de mobiliteit is dat de forens minder dagen per week gebruik maakt van het openbaar vervoer. Stel dat men nu vast 1 dag thuis gaat werken, dan is dat al 20% van het aantal ritten (en opbrengsten!) die misgelopen worden per jaar! Als het daarbij blijft, is het misschien nog overzichtelijk, maar helaas zijn er in 2020 substantieel meer occasions verkocht, hetzelfde geldt voor de verkoop van e-bikes. Tel daar de negatieve economische effecten van meer werkloosheid bij op en het wordt snel duidelijk dat het meer dan aannemelijk is dat het reizigersaandeel niet gauw meer naar de 100% zal gaan (dus het niveau van 2019).

Op dit moment lijkt 65% haalbaar gemiddeld over het jaar 2022, ervan uitgaande dat COVID-19 dan nauwelijks meer speelt (geen mondkapjes en 1,5 meter), er geen lockdowns zijn en het "oude normaal" weer zo veel mogelijk kan terugkeren. In 2021 is dat natuurlijk zeker nog niet aan de orde, we zijn na de laatste lockdown van half december 2021 teruggezakt naar 36% en dat zal hopelijk in maart 2021 weer gestaag kunnen gaan stijgen. Met zo'n slechte start is het meer dan aannemelijk dat 65% gemiddeld over heel 2021 niet meer gehaald kan worden, wellicht wordt het nog maximaal 50%.

Bovenstaande illustreert de noodzaak om in 2020 te besluiten om het voorzieningenniveau in heel Nederland tot maximaal -10% aan te passen. In AML zijn de effecten helaas echter nog groter. Reden daarvan is dat Schiphol extra hard getroffen is door alle lockdowns (bevrachters, forensenstroom) en ook het grote aandeel toeristen in onze bussen bijna volledig is gereduceerd. Om die reden gaat het zgn. "Plan B", dat vorig jaar versneld met elkaar het adviestraject in is gegaan, uit van -17% aanpassing. De adviesorganen in AML hebben hier positief op geadviseerd.

Om de beschikbaarheidsvergoeding die het Rijk ter beschikking heeft gesteld in 2020 in 2021 in lijn te brengen met de afspraken aan de landelijke tafel, is besloten door Connexion om toch niet verder te gaan dan maximaal -10%, ondanks de positieve adviezen op -17%. Die -10% heeft geleid tot een totaal van ca. 24,5 mio dienstregelingkilometers (DRK) voorzieningenniveau in AML op jaarbasis in 2021 (in 2020 was dit ca. 27,5 mio DRK en de -17% is 22,5 mio DRK).

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

Nu ligt vervoerplan 2022 voor u en kan niet anders dan geconstateerd worden dat de basis van 2022 gevormd wordt door het voorzieningenniveau van 2021, zonder te weten of het Rijk haar BVOV ook na 1 juli 2021 voortzet. Als de BVOV niet wordt voortgezet, dan zal AML volledig renderend dienen te zijn vanuit de reizigersinkomsten en de reguliere subsidiebijdrage van VRA. Als er dus -10% (BVOV gaat uit van dienstregelingen (DRU)) afgeschaald is, dan betekent dat grosso modo dat dus 90% van de inkomsten uit reizigersopbrengsten subsidiebijdrage moeten komen. Bij de reizigersontwikkeling hierboven is al aangegeven dat op de middellange termijn 65% haalbaar is over heel 2022 en op korte termijn maximaal 50% over heel 2021.

Het moge duidelijk zijn dat de *tijdelijkheid* van maatregelen die in Vervoerplan 2020 nog vol verwachting speelde, helaas plaats maakt voor nieuw realisme. Opschalen is dus op korte en middellange termijn (2024) niet vanzelfsprekend meer aan de orde en het is zelfs noodzakelijk om nog verder af te gaan schalen. Doel blijft in ieder geval om weer te gaan groeien naar het niveau dat we begin 2020 met elkaar bereikt hadden (27,5 mio DRK op jaarbasis). Het is echter lastig om in de toekomst te kijken, toch is hiertoe een poging gedaan door Connexxion met de VRA. Het heeft geleid tot het formuleren van een aantal scenario's, die begin januari gedeeld zijn op ambtelijk niveau met de gemeenten en de reizigersadviesraad (RAR). Tevens is aangeboden aan de gemeenteraden binnen AML om ook bestuurlijk deze scenario's toe te lichten. Alleen de gemeente Haarlemmermeer heeft gebruik gemaakt van dit aanbod.

Kort samengevat gaat het om de volgende scenario's:

1. Voortzetten 24,5 mio DRK (-10%) na 1 juli 2021 (uitgaande dat het Rijk haar BVOV voortzet)
2. Na 1 juli 2021 aanpassen naar 22,5 mio DRK (zijnde de -17% aanpassing met positief advies). Dit scenario is alleen mogelijk met een bijdrage van het Rijk/regio.
3. Na 1 juli 2021 aanpassen naar 21,5 mio DRK (zijnde de laagste mogelijke aanpassing passend binnen de uitgangspunten van VRA, zodat er een sterk basis OV blijft). Dit scenario zal mogelijk in 2022 zonder aanvullende bijdrage kunnen functioneren, in 2021 zal er nog wel sprake zijn van een noodzakelijke bijdrage omdat de reizigersopbrengsten naar verwachting niet hoger dan maximaal gemiddeld 50% zullen komen vanwege de slechte start dit jaar.
4. Na 1 juli aanpassen naar een niveau dat lager is dan 21,5 mio DRK, niet meer passend bij de uitgangspunten van het VRA met het gevaar dat bijvoorbeeld de fijnmazigheid in het geding komt en de R-net frequenties te laag worden om nog te kunnen spreken van een aantrekkelijk openbaar vervoer aanbod in AML. De neerwaartse spiraal wordt dan ingezet en het openbaar vervoer kan zich daarna in principe niet meer (gezond) herstellen (zie hoofdstuk 4).

NB: Als het noodzakelijk is/wordt om lager uit te komen dan de 'veilige' 21,5 mio DRK, dan zou dat moeten betekenen dat de uitgangspunten in bijlage 2 aangepast moeten worden. Daar is echter geen tijd voor, dus heeft VRA aan Connexxion gevraagd om met een afschalingsvisie te komen met bijbehorende maatregelen. Hetzelfde geldt voor het opschalen. Connexxion heeft haar visie vormgegeven in hoofdstuk 2.5. NB: De woorden "opschalen" en "afschalen" worden verder in dit vervoerplan zoveel mogelijk vermeden. Reden is dat het teveel een mate van 'tijdelijkheid' uitstraalt. Om dat te voorkomen, wordt zoveel als mogelijk gesproken over "aanpassen van het voorzieningenniveau naar boven c.q. naar beneden" of "uitbreiden" c.q. "verminderen".

Zowel in de ambtelijke als bestuurlijke rondes kwam scenario 3 als het meest realistische en gewenste scenario tevoorschijn, temeer omdat in dat scenario de fijnmazigheid geborgd blijft. Dus ca. 21,5 mio DRK op jaarbasis passend binnen de uitgangspunten van VRA. Dat is ca. -1,0 mio DRK ten opzichte van Vervoerplan B, dus het aangepaste Vervoerplan 2021 (-17%) dat in het najaar van 2021 een positief advies heeft mogen krijgen.

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

De visie om het basisnetwerk sterk te houden is, zoals eerder aangegeven, verankerd in de uitgangspunten (zie bijlage 2) die VRA in 2020 aan de vervoerders heeft gegeven om verantwoord te kunnen aanpassen. In 2020 is nog niet alle ruimte binnen die uitgangspunten benut en Connexxion heeft in scenario 3 aangegeven dat zij nog voor ongeveer -1,0 mio DRK ruimte ziet. Omdat er dus nauwelijks een reizigerseffect is geweest na 3 januari jl. juist vanwege het volgen van die uitgangspunten, lijkt het verantwoord om de laatste ruimte die er nog in zit, verder te gaan benutten.

Vervoerplan 2022 gaat verder waar Vervoerplan 2021 (plan B) eindigde (namelijk 22,5 mio DRK). Het betekent dat in Vervoerplan 2022 alleen voorstellen worden gepresenteerd die leiden tot een voorzieningenniveau lager dan 22,5 mio DRK op jaarbasis. In de samenvatting op pagina 4 herkent u het onderscheid respectievelijk aan de termen “voorstellen met reeds positief advies” en “nieuwe voorstellen”. Van beide type voorstellen zijn de reizigerseffecten in beeld gebracht in hoofdstuk 2.4.

Tijdens de ophaalrondes per gemeente en RAR is er ook ruimte geboden om met ideeën en wensen te komen. Er zal dit jaar niet heel veel ruimte hiervoor zijn, maar naast het aanpassen is het ook noodzakelijk om onderhoud aan de dienstregeling te doen en eventuele andere noodzakelijke aanpassingen vanwege bijvoorbeeld (grootschalige) projecten.

Rijtdanalyse zal dit jaar nauwelijks plaats kunnen vinden. Er is geen representatieve maand omdat de situatie zowel in het verkeer als in de bus niet maatgevend is. Besloten is om (grotendeels) de rijtijden die in 2021 gelden ook in 2022 te laten gelden. Het enige risico dat erdoor ontstaat is dat de rijtijden wellicht iets te ruim zijn, maar dat is vele malen beter dan rijtijden die te krap zijn.

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 doorvoeren om tot een succesvolle operatie te kunnen overgaan. De gemeenten c.q. wegbeheerders die niet in een adviesorgaan deelnemen, krijgen het Vervoerplan 2021 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. Echter vanwege de bijzondere situatie vanwege COVID-19 is er eerst plenair met de adviesorganen voorafgaand een presentatie gegeven met betrekking tot de scenario's, waar eerder in deze inleiding al een toelichting op gegeven is. Na deze presentatie is per stakeholder de ophaalronde georganiseerd. In bijlage 1 treft u daarvan een weergave aan per stakeholder. Vervolgens is in overleg met VRA de preadviesronde noodgedwongen overgeslagen om gelijk naar de eindadviesronde te gaan.

In onderstaande overleggen is het Vervoerplan 2022 hoofdonderdeel van de agenda geweest met als doel de wensen te inventariseren en afspraken te maken over de inhoud van het Vervoerplan, de bedreigingen en het proces/voorwaarden waarbinnen het plan tot stand komt.

- Gemeenten adviescommissie: 11 jan, 15 feb,
- Reizigers Adviesraad (RAR; werkgroep): 11 jan, 15 feb,
- Ouder-Amstel: 13 jan,
- Schiphol: 12 jan,
- Uithoorn: 12 jan,

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

- Aalsmeer/Amstelveen: 13 jan,
- Ronde Venen 15 feb,
- VRA: 2 nov, 2 feb, 9 feb, 11 feb
- Haarlemmermeer: 12 jan,
- GVB: 12 feb*)
- Arriva: 12 feb*)
- Syntus: 10 feb,
- NS: *)

*) Afstemming met een aantal collega vervoerders is helaas niet (goed) mogelijk gebleken vanwege de noodzakelijke versnelde procedure die op 9 februari 2021 met VRA is afgesproken. Connexxion gaat ervan uit dat de plannen die op de randen van het concessiegebied spelen, door de vervoersautoriteiten onderling worden afgestemd. In hoofdstuk 2 wordt bij de betreffende plannen aangegeven voor welke vervoerder(s) dit speelt.

Bedreigingen op de dienstuitvoering in 2022

Ook in dit vervoerplan is in bijlage 3 een lijst opgenomen met de verwachte (grote) infraprojecten en daaruit mogelijk voortvloeiende omleidingen. Dit jaar is er geen top 3 benoemd van vertragende corridors. De situatie op de wegen en dus ook busroutes is door COVID-19 van een heel andere orde dan de afgelopen jaren. Het stroomt in het algemeen goed door, er is nauwelijks sprake van vertraging. Wel wordt bij de lijnsgewijze hoofdstukken nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de vertraging die er al jaren zit op te veel doorstromingsprojecten als er geen sprake is van Covid-19. Het niet kunnen versnellen van het netwerk heeft een groot effect op het vervoerplan. De gedachten gaan met name uit naar HOVASZ, SOOMR, Schiphol Oost (zie hoofdstuk 2 voor de verdere toelichting). Zonder deze projecten heeft het Openbaar Vervoer in AML in een niet Covid-19 situatie, onnodig een te ongunstige reistijdverhouding ten opzichte van de auto (de zgn. VF-waarde). Hierdoor blijft het reizigers wervend effect achter (opbrengstenderving). Tegelijkertijd houdt het verbeteren van de doorstroming in dat de bus sneller is en dus minder rijtijd nodig heeft, kortom, minder kosten heeft. En de hoge kosten zijn juist exact de hoofdreden van het naar beneden aanpassen van het voorzieningenniveau!

Noot vooraf

In dit Vervoerplan worden reizigersaantallen genoemd die veelal voortkomen uit OV-chipkaartdata afkomstig uit januari 2020 (zie verder hoofdstuk 2.4). Circa 97% van de huidige reizigers maakt op dit moment gebruik van de OV-chipkaart (op lijn 397 is dit percentage ook tijdens Covid-19 waarschijnlijk iets lager). Werkelijke aantallen liggen tot 3% 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.

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

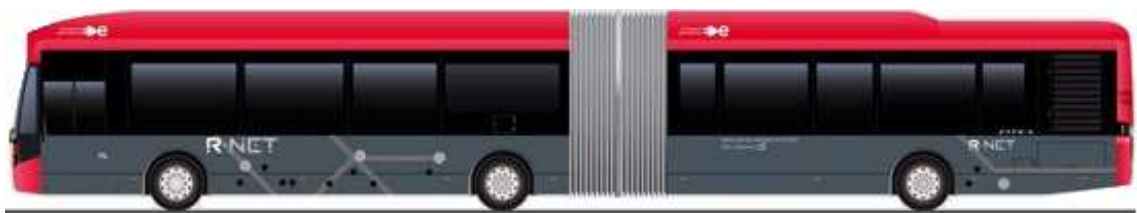
2. Voorgestelde wijzigingen nieuwe dienstregeling

In dit hoofdstuk zullen alle voorgestelde wijzigingen voor dienstregeling 2022 per productformule worden toegelicht; startend met R-net, gevolgd door Schipholnet en tot slot het overige lijnennet. Ook NS heeft een adviesaanvraag gedaan om per 12 december 2021 het spoornet meer dan gebruikelijk te veranderen. In eerste instantie lijkt er geen noodzaak te ontstaan om het lijnennet in AML aan te moeten passen op de voorgenomen wijzigingen. Reden is dat de frequenties zo hoog zijn in het basisnetwerk van de concessie AML, dat alle aansluitingen in principe intact blijven. Echter, de effecten van Covid-19 maken het al of niet doorgaan van de NS wijzigingen, erg onzeker (zie bijlage 6).

Alle voorstellen die tijdens de ophaalrondes gedaan zijn door de gemeenten en de RAR die ook al in Vervoerplan 2021 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 2021 (veelal Plan A). Voor alle gemeenten geldt (Haarlemmermeer in het bijzonder) dat in de voorzienbare toekomst grootschalige woningbouwplannen gepland zijn. Connexxion gaat graag in overleg met betreffende gemeente(n) over de wijze van ontsluiting van deze gebieden met openbaar vervoer. In bijlage 1 wordt achter het betreffende plan per adviesorgaan aangegeven of er verwezen wordt naar Vervoerplan 2021 of naar dit hoofdstuk.

Tot slot is nog van belang als besloten wordt om de *cursief* aangegeven voorstellen in de samenvatting naar voren te halen, dat dit op een logische ingangsdatum gebeurt zo kort mogelijk na 1 juli 2021. Gelet op het mogelijk wegvallen van de beschikbaarheidsbijdrage na 1 juli 2021 is de meest voor de hand liggende datum 11 juli 2021, dat is de ingangsdatum van de zomervakanties. Scenario 3 (21,5 mio DRK) is zo minimaal ten opzichte van de basis, dat het nog verder aanpassen in de zomerdienstregeling niet verantwoord lijkt. Dus als gekozen wordt voor 11 juli, dan is het voorstel dat deze dienstregeling onveranderd geldt totdat Vervoerplan 2022 ingaan per 12 december 2021.

2.1 Voorstellen R-net



Inleiding

Belangrijkste verandering met betrekking tot R-net lijnen in 2022 is de geplande ingebruikname van de HOVASZ infrastructuur. De versnelling van de R-netlijnen 340, 357 en 358 in combinatie met het in gebruik nemen van twee nieuwe knooppunten (busstation Aalsmeer en Schiphol Zuid) zijn een grote verbetering voor de reizigers in het zuidelijke gedeelte van AML. Verbindingen worden niet alleen sneller, er ontstaan ook nieuwe reisrelaties die eerder niet mogelijk waren. Connexxion gaat ervan uit dat dit een nieuwe impuls aan het openbaar vervoer gaat geven qua reizigersaantallen. Ook is de maatregel

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

kosten efficiënt, want er mogen meer reizigers verwacht worden, terwijl de kosten omlaag kunnen omdat de snelheid van het vervoersnetwerk omhoog gaat.

Lijnsgewijze voorstellen

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

Lijn 300

Haarlem – Schiphol – Amsterdam Bijlmer Arena

- Voorgesteld wordt om de frequentie op werkdagen iets te verlagen naar een 6'-/7'-dienst (nu 6'-dienst). In paragraaf 2.4 zijn de reizigerseffecten van deze maatregel in beeld gebracht. Er ontstaat een klein risico op 3 van de ca. 300 ritten per dag, waar de bezetting hoger kan worden dan 85 (maximaal 102 op 1 van die 3 ritten). Deze bezetting ontstaat als weer structureel 70% van het aantal reizigers terugkeert in deze lijn (dus 5% marge ten opzichte van de verwachte 65%). De verwachting is dat dit zich pas voor doet in de 2^{de} helft van 2022. Mocht de bezetting op deze 3 ritten leiden tot het structureel moeten laten staan van reizigers, dan worden er versterkingsmaatregelen genomen.
- Connexxion heeft op verzoek van zowel de gemeente Ouder Amstel als Amstelveen, onderzocht of het openen van een extra R-net halte bij Ouderkerk a/d Amstel Brug Hoger Einde, haalbaar is. Eerste indruk is dat het wel logisch lijkt, maar dat de telcijfers aantonen dat de halte Ouderkerk a/d Amstel één van minst gebruikte R-net halten is van alle halten op R-net 300 (van de ca. 22 halten, neemt Ouderkerk a/d Amstel plaats 15 in). Als deze lage reizigersaantallen ook nog gesplitst gaan worden, dan blijven er 2 halten over die allebei het laagst gaan scoren van alle R-net lijn 300 halten (plaats 22 en 23). Tegelijkertijd is het inmiddels na een aantal jaren woningbouw(uitbreiding) wel noodzakelijk om de zuidwestkant van Ouderkerk a/d Amstel qua halteafstanden beter te gaan aansluiten op het openbaar vervoer. Vanwege de excentrische (oostelijke) ligging van de enige R-net halte die Ouderkerk a/d Amstel heeft, en het feit dat de (zuid) west kant woningontwikkeling blijft houden, zijn er dus ook andere argumenten dan alleen aantallen en aandeel reizigers om tot ingebruikname van een extra R-net halte over te gaan in Ouderkerk a/d Amstel. Om die reden wordt toch voorgesteld om een extra R-net halte te openen. Connexxion hecht er grote waarde aan om beide halten een nieuwe naam te geven, namelijk Ouderkerk a/d Amstel West en Ouderkerk a/d Amstel Oost.



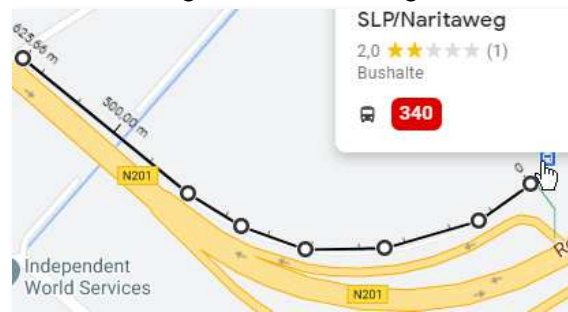
Halte dekking 800 m (R-net 300) en 400 m (lijn 171) zonder en met R-net halte Brug/Hoger Einde

Lijn 340

Haarlem – Hoofddorp – Uithoorn – Mijdrecht

- Voorgesteld wordt om (tijdelijke) halte Naritaweg ca. 650 meter westelijk te verschuiven op de busbaan nu Knooppunt Schiphol Zuid (als projectonderdeel van HOVASZ) in gebruik genomen is. De halte Naritaweg was tijdelijk omdat lijn 340 geen halte meer op Schiphol Zuid had sinds dat de SLP (Schiphol Logistics Park) busbaan

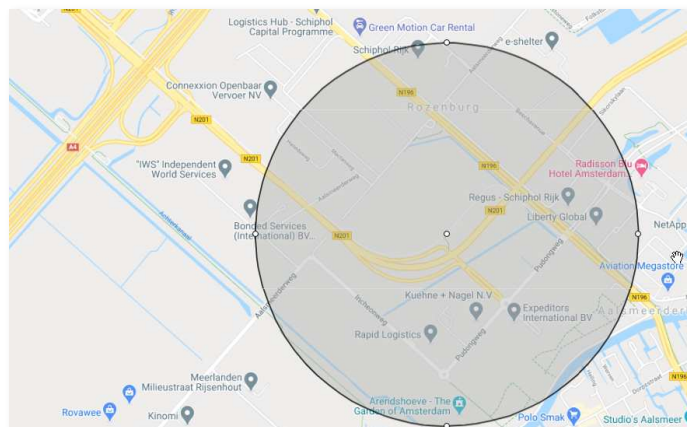
in gebruik genomen is in 2015. Nu Knooppunt Zuid per 2022 gereed is, neemt Knooppunt Zuid (deels) de functie van halte Naritaweg over. Deze halte zou wat Connexxion betreft niet opgeheven hoeven worden, maar juist beter gepositioneerd moeten worden, zodat er een effectievere bediening is van het SLP gebied.



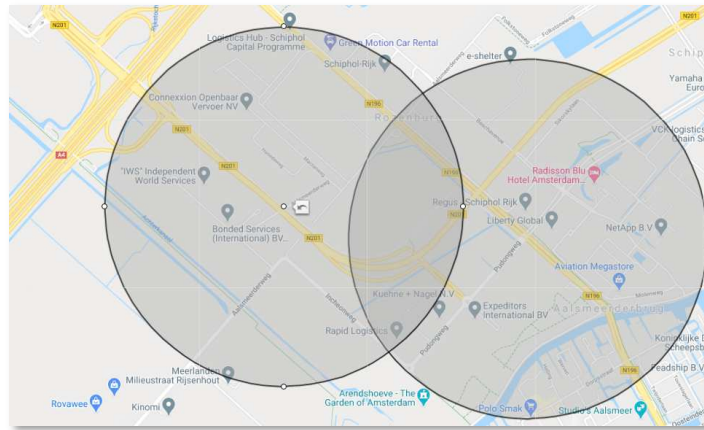
De nieuwe locatie van de halte wordt bepaald door de halteafstanden en door de infrastructurele mogelijkheden ter plaatse. Hieronder wordt uitgelegd welke invloed beide hebben op de uiteindelijke locatiebepaling

- Knooppunt Zuid bedient alle bestemmingen binnen de 800 meter haltecirkel. Halte Naritaweg dient met eveneens een 800 meter haltecirkel zoveel mogelijk aanvullend (dus beide cirkels zo weinig mogelijk overlappend) te zijn.
- Infrastructurele mogelijkheden zijn bijvoorbeeld de oversteekbaarheid ter plaatse. Halte en tegenhalte Naritaweg horen bij elkaar omdat normaliter bij de ene halte wordt uitgestapt en bij de tegenhalte wordt ingestapt (of andersom). Er ontstaat loopverkeer tussen halte en tegenhalte, zeker als het om het parkeren van een fiets gaat, maar ook kan de bestemming net aan de andere kant van de uitstaphalte liggen. (Veilige) oversteekbewegingen zijn dus medebepalend voor de ligging van de halte en tegenhalte. Andere infrastructurele reden voor de ligging van een halte is de barrièrewerking van verkeersaders (zoals de N201). Veiliger is het dan om de halte bij een ongelijkvloerse kruising te situeren. Een 800 meter haltecirkel moet namelijk leiden tot een realistische loopafstand. Deze ontstaat naar het SLP deel dat ten zuiden van de N201 ligt als gekozen wordt voor het verschuiven van de halte Naritaweg richting het viaduct over de N201. Het is wel van belang dat op het viaduct langzaam verkeersvoorzieningen komen omwille van veilige toe- en aanvoerroutes voor voetgangers en fietsers.

Hieronder beide halte(cirkel)situaties (huidig en voorstel):



Situatie van 2015–2021 geen haltestop R-net 340 op Schiphol Zuid (halte Naritaweg)



Situatie met nieuw Knoppunt Zuid en opgeschoven halte Naritaweg richting viaduct

Duidelijk is te zien dat met de komst van Knoppunt Schiphol Zuid en het verschuiven van de halte Naritaweg het SLP terrein nagenoeg volledig is afgedekt qua OV-bereikbaarheid.

- Voorgesteld wordt om vanwege de dramatisch teruggelopen reizigersaantallen het traject Uithoorn – Mijdrecht v.v. op te heffen. Het is helaas niet langer meer bedrijfseconomisch verantwoord om dit traject te handhaven. In onze vorige concessie eindigde lijn 340 in Uithoorn. Per nieuwe concessie (2018) hebben we lijn 340 als halfuurdienst v.v. doorgetrokken naar Mijdrecht. Syntus lijn 130 wordt dan de hoofdlijn tussen Mijdrecht en Uithoorn en is een heel goed alternatief. Hieronder de bezettingen op basis van 70% bezetting ten opzichte van januari 2020. Op dit moment worden onderstaande bezettingen lang niet gehaald. In januari/februari 2021 geldt dat in principe alle onderstaande bezettingen gehalveerd zijn. Vaststelling van dit voorstel is tevens de consequentie dat de eis om Mijdrecht rechtstreeks met Amstelveen of Aalsmeer te verbinden vanuit het bestek, vervalt (NB: Dit plan en de telcijfers is met Syntus afgestemd en zij hebben geen plannen met lijn 130 die nadelig zijn voor het voorstel).

Naam	Halve ur	Total	4:30	5:00	5:30	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30
Uithoorn, Busstation perron E		183,3	0,6	0,3	1,3	0,2	6,4	6,1	3,5	0,2	3,3	2,5	1,5	2,9	3	4,6	4,6	5,7	5,7	21,5	11,1	9	9,2	0,5	8,8	8	10,1	9,1	4,2	3,9	2,8
Uithoorn, Centrum		146,8	0,6	0,3	1,2	0,2	5,3	3,2	2,2		1,6	1,3	1	2,5	2,4	3,6	3,6	4,3	4,9	19,5	10	8,6	7,8		7,6	5,8	7,9	7,4	3,3	3,1	2,3
Mijdrecht, Dukaton		108,6	0,5	0,1	0,9	0,2	3,7	2	1,4		1,2	1	0,8	1,7	1,6	2,6	2,7	3,8	3,7	15	7,4	6,3	5,6		5,8	4	6,5	5,3	2,5	2,3	1,9
Mijdrecht, Centrum		3,8	0,1	0	0,1	0	0,2	0,3	1		0	0,1	0	0	0,3	0,1	0,2	0,2	0,1	0,3	0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2	0	0	0	0
Mijdrecht, Centrum		121,3		2,1		2,3	5,8	17	11	8,1	6,4	5,9	4	3,4	4,5	4	4,3	3,6	3	2,4	1,9	2,5	2,2	1,6	2,7	2,8	2,2	4	1,5	2,7	1,4
Mijdrecht, Dukaton		170,4		2,7		3,6	8	21	16	11	9,1	8,7	6,6	5,1	6,2	5,4	6,7	5,4	4,4	3,2	3,2	3,2	3,5	2,8	4,2	3,7	3,5	5,3	2,1	3,3	1,8
Uithoorn, Centrum		192,4		2,7		4,3	9,8	24	18	14	10	9,5	7,5	6,2	7	6,2	7,2	5,7	4,5	3,6	3,9	3,8	3,8	3,3	4,5	3,9	3,8	5,8	2,6	3,8	1,9

Qua overige reizigerseffecten wordt naar paragraaf 2.4 verwezen

Lijn 341 Hoofddorp – Amsterdam Zuid

- Maatregel met reeds positief advies in het kader van Vervoerplan 2021
 - Inkorten Schiphol Airport/Plaza in plaats van Amsterdam Zuid

Lijn 347 / 348 Uithoorn – Amsterdam

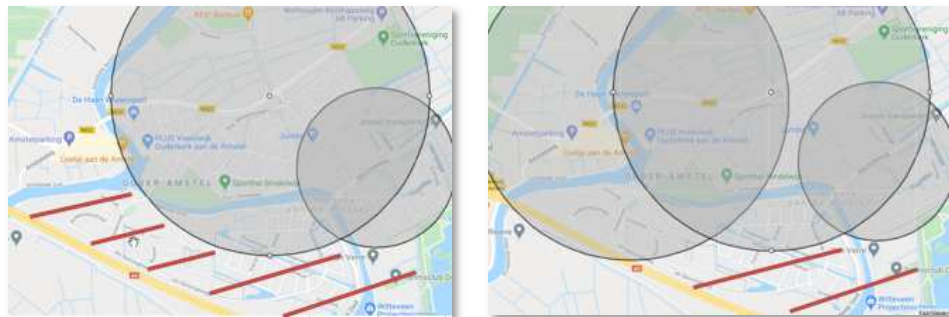
- Maatregel met reeds positief advies in het kader van Vervoerplan 2021
 - Lijn 347; Inkorten Amstelveen busstation in plaats van Amsterdam Centrum
 - Lijn 348; Inkorten Amstelveen busstation in plaats van Amsterdam Zuid

NB: Net als bij lijn 300 geldt dat er op 3 ritten op lijn 357/358 een risico bestaat van te volle bussen (meer dan 85 reizigers in de 2^{de} helft van 2022). Als dat zich voordoet, worden er versterkingsmaatregelen genomen (zie ook paragraaf 2.4)

Lijn **356**

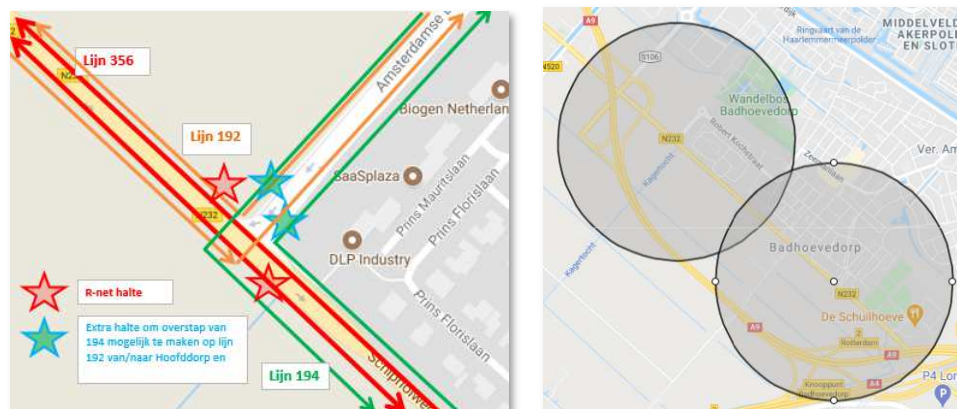
Haarlem – Schiphol – Amsterdam Bijlmer Arena

- Connexion heeft op verzoek van zowel de gemeente Ouder Amstel als Amstelveen, onderzocht of het openen van een extra R-net halte bij Ouderkerk a/d Amstel Brug Hoger Einde, haalbaar is. De conclusie laat een gelijk beeld zien met die bij R-net 300 is getrokken met betrekking tot dit verzoek. Ook voor lijn 356 geldt dat halte Ouderkerk a/d Amstel één van minst gebruikte R-net halten is van alle (van de 14 halten, neemt Ouderkerk a/d Amstel plaats 10 in). Als deze lage reizigersaantallen gesplitst gaan worden, dan blijven er 2 halten over die allebei het laagst gaan scoren van alle R-net lijn 356 halten (plaats 13 en 14). Zoals bij R-net 300 al is aangegeven, wordt toch voorgesteld om een extra R-net halte te openen. Connexion herhaalt nogmaals dat zij er belang aan hecht om beide halten een nieuwe naam te geven, namelijk Ouderkerk a/d Amstel West en Ouderkerk a/d Amstel Oost.



Halte dekking 800 m (R-net 300) en 400 m (lijn 171) zonder en met R-net halte Brug/Hoger Einde

- Na jaren voorbereiding wordt per dienstregeling 2022 R-net halte Badhoevedorp West geopend. Hiermee is Badhoevedorp vanaf de Schipholweg met in totaal twee R-net halten maximaal aangesloten op R-net lijn 356 en de Schiphollijnen 194 en 195. De twee halten liggen niet toevallig bij de 2 belangrijkste invalswegen naar Badhoevedorp. Hiermee is vanuit beide windrichtingen een goede overstap mogelijk op de Schiphollijnen die naar/via Badhoevedorp en Amsterdam-West rijden. Grote verbetering is dat na jaren de reizigers die op Bedrijventerrein Lijnden werken, geen onnodige omrijd tijd via Badhoevedorp Oost hebben, omdat deze groep reizigers op Badhoevedorp West over kunnen stappen op lijn 194.



Lijn **397**

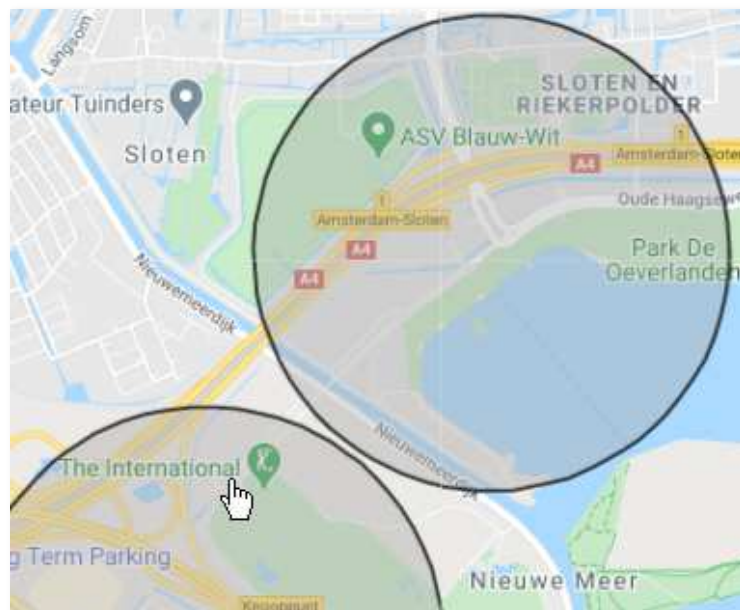
Nieuw-Vennep – Schiphol Airport/Plaza – Amsterdam Centrum

- Voorgesteld wordt om de frequentie op zaterdag te verlagen van een 10'-dienst naar een 15'-dienst. In paragraaf 2.4 zijn de reizigerseffecten van deze maatregel in beeld gebracht. Er ontstaat geen risico zolang de bezetting niet hoger wordt dan 70%. Mocht de bezetting onverwacht toch

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

leiden tot het structureel moeten laten staan van reizigers, dan worden er versterkingsmaatregelen genomen. Voor reizigerseffecten wordt ook naar paragraaf 2.4 verwezen.

- Gemeente Haarlemmermeer heeft Connexxion gevraagd te onderzoeken of heropenen halte Koekoekslaan in Nieuwe Meer nabij golfbaan The International, haalbaar is. Wij begrijpen dat sinds GVB haar lijn 69 heeft geüpgrade naar R-net 369 en dus de halte Koekoekslaan heeft laten vervallen, dat Connexxion de aangewezen vervoerder is om hier een oplossing voor te bieden. The International ligt namelijk nog 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 beoordeeld in relatie tot de bediening van de halte Koekoekslaan. Hieronder is te zien wat daar het resultaat van is.



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.

Lijn **N30**

Haarlem - Schiphol – Amsterdam Bijlmer Arena

- Voorgesteld wordt om de frequentie te verlagen van een 30'-dienst naar 60'-dienst. Reden is dat de bezettingen dermate laag zijn, dat het bedrijfseconomisch onverantwoord is om in deze dure uren met dubbele frequentie te blijven rijden. Extra argument om deze maatregel te nemen is dat de uitgangspunten van de VRA aangeven dat deze maatregel qua prioriteit hoger staat dan maatregelen met betrekking tot R-net verbindingen (zie bijlage 2). Voor reizigerseffecten wordt ook naar paragraaf 2.4 verwezen.

Lijn **N47** Uithoorn – Amsterdam Centrum

- Voorgesteld wordt om de frequentie te verlagen van een 30'-dienst naar 60'-dienst. Reden is dat de bezettingen dermate laag zijn, dat het bedrijfseconomisch onverantwoord is om in deze dure uren met dubbele frequentie te blijven rijden. Extra argument om deze maatregel te nemen is dat de uitgangspunten van de VRA aangeven dat deze maatregel qua prioriteit hoger staat dan maatregelen met betrekking tot R-net verbindingen (zie bijlage 2). Voor reizigerseffecten wordt ook naar paragraaf 2.4 verwezen.

Lijn **N57** Aalsmeer – Amsterdam Centrum

- Voorgesteld wordt om de frequentie te verlagen van een 30'-dienst naar 60'-dienst. Reden is dat de bezettingen dermate laag zijn, dat het bedrijfseconomisch onverantwoord is om in deze dure uren met dubbele frequentie te blijven rijden. Extra argument om deze maatregel te nemen is dat de uitgangspunten van de VRA aangeven dat deze maatregel qua prioriteit hoger staat dan maatregelen met betrekking tot R-net verbindingen (zie bijlage 2). Voor reizigerseffecten wordt ook naar paragraaf 2.4 verwezen.

Lijn **N97** Nieuw Vennep - Schiphol – Amsterdam Centrum

- Voorgesteld wordt om de frequentie te verlagen van een 30'-dienst naar 60'-dienst. Reden is dat de bezettingen dermate laag zijn, dat het bedrijfseconomisch onverantwoord is om in deze dure uren met dubbele frequentie te blijven rijden. Extra argument om deze maatregel te nemen is dat de uitgangspunten van de VRA aangeven dat deze maatregel qua prioriteit hoger staat dan maatregelen met betrekking tot R-net verbindingen (zie bijlage 2). Voor reizigerseffecten wordt ook naar paragraaf 2.4 verwezen.

Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

Haltemutaties:

Lijn 300

- Bestaande halte waar deze lijn gaat halteren
 - Ouderkerk a/d Amstel, Brug/Hoger Einde

Lijn 340

- Vervallen halten waar andere buslijnen langskomen (Syntus)
 - Mijdrecht, Centrum
 - Mijdrecht, Dukaton
 - Uithoorn, Centrum
- Vervallen halte waar geen andere buslijn meer langskomt
 - Haarlemmermeer, SLP Naritaweg (oude locatie opheffen)
- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
 - Haarlemmermeer, SLP Naritaweg (nieuwe locatie creëren)

Lijn 356

- Bestaande halte waar deze lijn gaat halteren
 - Ouderkerk a/d Amstel, Brug/Hoger Einde
- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
 - Badhoevedorp, West

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

Lijn 347

- Vervallen halten waar andere buslijnen langskomen
 - Alle halten tussen Amstelveen busstation en Amsterdam Elandsgracht waar lijn 357 ook halteert (lijn 357 blijft ongewijzigd qua route)

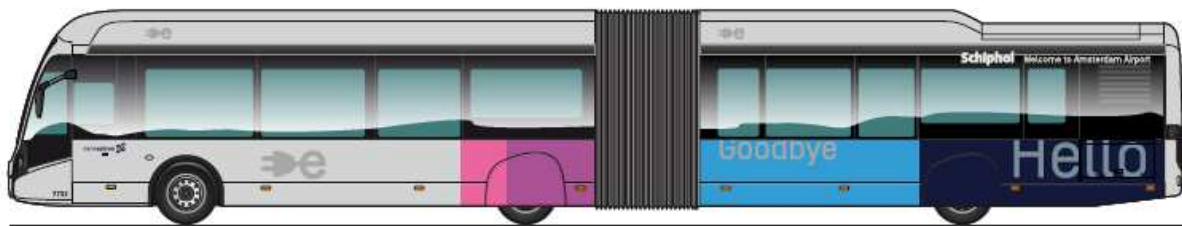
Lijn 348

- Vervallen halten waar andere buslijnen langskomen
 - Alle halten tussen Amstelveen busstation en Amsterdam Zuid waar lijn 358 ook halteert (lijn 358 blijft ongewijzigd qua route)

Aanpassingen aan infrastructuur

- In de Algemene inleiding is bij 'Bedreigingen infrastructuur' aangegeven dat de doorstromingsmaatregelen sneller geïmplementeerd dienen te worden, teneinde minder kosten te maken en meer opbrengsten genereren. Met betrekking tot R-net gaat het dan met name over het HOVASZ project waar de R-net lijnen 340, 357 en 358 baat bij hebben. De Floraholland halte op de Legmeerdijk spant de kroon. Die is pas eind 2022 gereed, terwijl in het bestek van 2016 reeds aangegeven was door VRA, om in de nieuwe concessie bij voorkeur niet meer via het Floraholland terrein te rijden (Nota van Inlichtingen vraag 154).

2.2 Voorstellen Schipholnet



Inleiding

Er is in de voorgaande vervoerplannen elk jaar meer invulling gegeven aan het 'terugtrekend Schipholnet' zodat op het kerntraject (Schiphol Noord – P30) minder voertuigbewegingen zijn.

In 2022 wordt Knooppunt Schiphol Zuid in gebruik genomen. Dit knooppunt is weer een stap dichterbij het vervolmaken van de filosofie 'terugtrekend Schipholnet'. Vorig jaar is reeds aangekondigd door Schiphol dat met de ver-/aanbouw van de extra terminal, de Cargo bedrijven steeds meer verhuizen naar Schiphol Zuid Oost waar lijn 191 rijdt. Dit betekent extra reizigers op deze lijn en wellicht in de toekomst een hogere noodzakelijke frequentie. De komst van het Knooppunt Zuid, biedt extra kansen om deze frequentieverhoging kostenefficiënter te realiseren. Hieronder wordt bij de lijnsgewijze voorstellen daar dieper inhoudelijk op ingegaan.

Met de opening van Knooppunt Zuid wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook Knooppunt Oost te gaan ombouwen tot een echt knooppunt. Bijzondere van deze halte is, dat de naam Knooppunt doet vermoeden dat er aansluiting op andere lijnen gegeven kan worden en dat ook hier invulling gegeven kan worden aan de filosofie van het 'terugtrekend Schipholnet'. Helaas is dat niet zo, knooppunt Oost biedt vooralsnog geen mogelijkheid tot keren, dus is er geen andere mogelijkheid dan de busbaan op rijden en parallel aan de Cirkellijn naar het volgende knooppunt rijden, dit geldt met name voor lijn 186 en 199. Ook hiervoor geldt dat bij de lijnsgewijze voorstellen er dieper inhoudelijk op wordt ingegaan. Tot slot het zgn. SOOMR project en project Schiphol Oost. De afkorting van SOOMR, het eerste genoemde project staat voor; Schiphol Oost Oude Meer Rijk. Het betreft een doorstromingsproject langs genoemde locaties teneinde de Cirkellijn substantieel te versnellen. Het project is al in de besteksfase aangekondigd en zou al gereed moeten zijn. Het tweede project, 'Schiphol Oost' is voor een deel gereed, maar had volledig gereed moeten zijn. Probleem met dit project is dat slechts de helft van het 2-richtingen busviaduct gebruikt kan worden door de bussen. Dit betekent dat de andere richting de bus nog steeds met het verkeer mee moet rijden voordat de busbaan bereikt wordt. Dit kost onnodig al jaren extra rijtijd, dus exploitatiekosten (globaal gaat het om 130 ritten per dag en 1 a 2 minuten per rit, zijnde 4 uur per dag en ca.1000 DRU per jaar. Het gaat dus om ongeveer €50.000 op jaarbasis en omdat het al 3 jaar vertraagd is, om ca. €150.000 totaal. Tevens is dit minder wervend voor het trekken van reizigers uit de auto (opbrengstenderving).

Connexion wil bij deze nadrukkelijk aandacht vragen voor de snelle totstandkoming en realisering van beide projecten. Het maakt de verbindingen sneller voor de reiziger wat tot extra opbrengsten leidt, terwijl de kosten omlaag kunnen omdat er minder exploitatietijd nodig is.

Lijnsgevijze voorstellen

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

Lijn 180/181 Cirkellijn Schiphol

Voorgesteld wordt om de frequentie op het kerntraject (Knooppunt Noord via Airport/Plaza naar P30 v.v.) naar 16x per uur te brengen (elke 3 a 4 minuten) in plaats van de huidige (en volgens bestek geëiste) 20x per uur in de spits en 18x per uur in de dal (dus maximaal -20% minder ritten). Omdat we met deze wijziging niet aan de eisen uit het bestek voldoen, verzoeken we met dit voorstel de concessieverlener om de ontheffing die nodig is om deze maatregel te kunnen doorvoeren. De bezetting op het kerntraject is onderzocht in beide richtingen. Dat is als volgt aangepakt. Basis is januari 2020 met 20 of 18 ritten per uur. De totale bezetting per uur is beoordeeld als de frequentie verlaagd wordt naar 16 ritten. Vanzelfsprekend stijgt dan de bezetting gemiddeld voor de overgebleven ritten. Echter als niet meer dan 70% van de reizigers in 2022 terugkomt, dan is het effect van de stijging van de bezetting per rit (-20%) lager dan het effect van de reizigersafname van -30%. Kortom, het aanpassen van de frequentie past goed binnen de uitgangspunten van VRA (want frequentie niet lager dan 8x per uur) en leidt niet tot te volle voertuigen. Voor reizigerseffecten wordt ook naar paragraaf 2.4 verwezen.

Lijn 191 Schiphol Zuidoost – P30

- Onderzocht is of het verleggen van lijn 191 naar Knooppunt Zuid haalbaar is. Vervoerkundig zijn er hele goede redenen voor om dit te doen. Er gaat de komende jaren namelijk een verhuizing plaats vinden van Cargo naar Schiphol Zuidoost, waar deze lijn als enige komt. Dit zal een toename van het aantal reizigers betekenen waardoor de frequentie verhoogd zal moeten worden. Dit betekent dat als lijn 191 op het kerntraject blijft rijden, deze corridor nog zwaarder belast wordt inclusief de knooppunten die op dit traject liggen (P30, Airport/Plaza en Knooppunt Noord). Lijn 191 is in feite een zelfde soort lijn als de andere uit de 190-serie. In het bestek wordt gesproken over 'uitlopers'. De afgelopen jaren zijn deze uitlopers steeds meer onderdeel geworden van het nieuwe systeem. Dit systeem bestaat uit de (centrale) cirkellijn die bijna overal op Schiphol komt en die op de knooppunten zorgt dat andere lijnen (R-net en uitlopers) aantakken om zo via de cirkellijn binnen Schiphol vervoerd te worden. Lijn 191 is de enige lijn die niet van 'buiten' het Schipholterrein komt (zoals lijn 186, 194, 195 en 199), maar van 'binnen' het terrein. Dit doet echter niets van het principe af om ook te gaan aantakken zo gauw daar een logisch knooppunt geschikt voor is. Met de komst van Knooppunt Zuid per 12 december 2021 ontstaat die mogelijkheid. Voordeel is dat er DRK's bespaard worden, waarmee mogelijk de noodzakelijke uitbreiding van lijn 191 vanwege de verhuizing van de Cargobedrijven ingezet kunnen worden. Ideaal beeld is dat lijn 191 ook 8x per uur tussen Anhoragelaan en Knooppunt Zuid rijdt. Nadeel is natuurlijk dat Schipholmedewerkers die reizen van P30, Airport/Plaza en/of P40, een extra overstap krijgen. Toch zijn de knooppunten met de hoogwaardige en hoogfrequente overstappen op Schiphol juist de kracht van het systeem gebleken. Ondanks bovengeschetste vervoerkundige redenen is het op dit moment nog niet aan te bevelen om het voorstel al per 12 december as. in te laten gaan. Nadeel is namelijk dat er op Knooppunt Zuid geen laadapparatuur aanwezig is en dat betekent dat in de praktijk de lijn altijd naar P30 zal moeten blijven rijden. Wellicht dat er in de toekomst andere kansen/mogelijkheden ontstaan.

Lijn 192 Hoofddorp Centrum – Badhoevedorp – Schiphol Knooppunt Noord

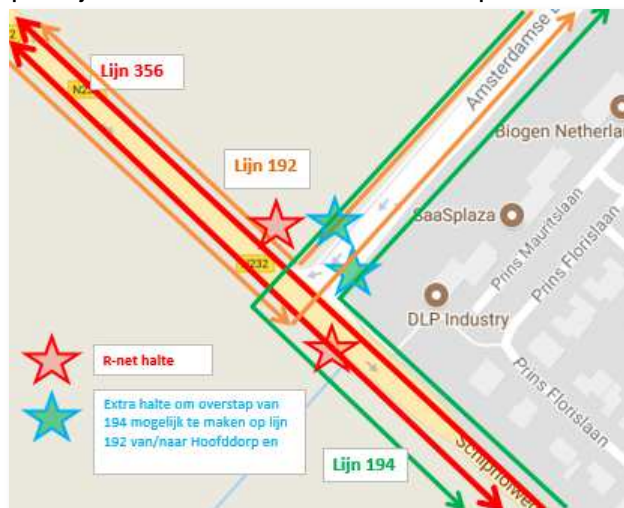
- Onderzocht is op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer of deze lijn doorgetrokken kan worden van Hoofddorp Centrum naar Hoofddorp Station v.v. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden en het blijkt dat deze relatief kleine uitbreiding ertoe leidt dat er een extra ZE-voertuig in de omloop bij komt. Op het traject Hoofddorp Centrum – Hoofddorp Station, rijden in de spits en dal nu al respectievelijk 21 en 15 bussen per uur per richting. Vervoerkundig is het voordeel dat reizigers van lijn 192 die uit Hoofddorp Noord komen, niet over hoeven te stappen. Het gaat echter maar om slechts 12 reizigers per dag (12,5% van het totaal aan reizigers op heel lijn 192). Van die 12 reizigers is niet bekend hoeveel door zouden willen reizen naar het station, maar dat zal naar schatting minder dan de helft zijn. Het is niet verantwoord om een extra ZE voertuig in te zetten voor minder dan 6 reizigers, wetende dat er in de spits en dal resp. 21 en 15 ritten per uur rijden per richting. Derhalve wordt het verzoek om deze lijn door te laten rijden naar het station, niet overgenomen.

Huidige selecties

- kalender_... 2020
- kalender_... jan
- kalender_... M-F
- kalender_... Werkdag
- lijn_public_... 192 (M192)
- concessie_... Amstelland-
- dr_richting_... Meerlanden
- dr_richting_... 1

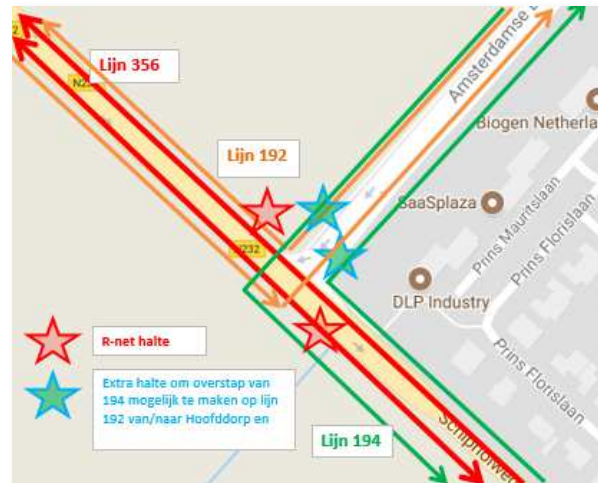
	Hoofddorp, Centrum	Hoofddorp, Wallenbergstraat	Hoofddorp, Wilsonstraat	Hoofddorp, Kaj Munkweg	Hoofddorp, Oranjestraat	Hoofddorp, De Meerstede	Hoofddorp, Stationsweg	Hoofddorp, Beemsterstraat	Hoofddorp, Wijkemeerstraat	Hoofddorp, Cornelia's Hoeve	Hoofddorp, Vijfhuuzeweg	Hoofddorp, Hoofdweg 271	Hoofddorp, Hoofdweg 199	Linden, Linden			
Hoofddorp, Centrum	0,4	0,4	0,1	1,8	0,1	0,0	0,0	0,2	0,1	0,7				0,0	1,0	4,8	5,0%
Hoofddorp, Wallenbergstraat				0,4												0,4	0,4%
Hoofddorp, Wilsonstraat																0,0	0,0%
Hoofddorp, Kaj Munkweg				0,0	0,0	0,0			0,0	0,0			0,4	4,6	5,3	5,5%	
Hoofddorp, Oranjestraat							0,1			0,1			0,6	0,1	0,9	1,0%	
Hoofddorp, De Meerstede															0,0	0,0%	
Hoofddorp, Stationsweg							0,1								0,2	0,2%	
Hoofddorp, Beemsterstraat												0,0	0,0		0,1	0,1%	
Hoofddorp, Wijkemeerstraat									0,0						0,1	0,1%	
Hoofddorp, Cornelia's Hoeve															0,0	0,0%	
Hoofddorp, Hoofdweg 271															0,0	0,0%	
Hoofddorp, Hoofdweg 199													0,1		0,1	0,1%	
Linden, Linden														0,1	0,0	0,0%	
															11,9	12,5%	

- Na jaren voorbereiding wordt per dienstregeling 2022 R-net halte Badhoevedorp West geopend. Hiermee is Badhoevedorp vanaf de Schipholweg met in totaal twee R-net halten maximaal aangesloten op R-net lijn 356 en de Schiphollijnen 194 en 195. De twee halten liggen niet toevallig bij de 2 belangrijkste invalswegen naar Badhoevedorp. Hiermee is vanuit beide windrichtingen een goede overstap mogelijk op de Schiphollijnen die naar/via Badhoevedorp en Amsterdam-West rijden.



Lijn 194 Amsterdam De Aker – Schiphol Knooppunt Noord

- Na jaren voorbereiding wordt per december 2021 R-net halte Badhoevedorp West geopend. Hiermee is Badhoevedorp vanaf de Schipholweg met in totaal twee R-net halten maximaal aangesloten op R-net lijn 356 en de Schiphollijnen 194 en 195. De twee halten liggen niet toevallig bij de 2 belangrijkste invalswegen naar Badhoevedorp. Hiermee is vanuit beide windrichtingen een goede overstap mogelijk op de Schiphollijnen die naar/via Badhoevedorp en Amsterdam-West rijden. Grote verbetering is dat na jaren de reizigers die op Bedrijventerrein Lijnden werken, geen onnodige omrijd tijd via Badhoevedorp Oost hebben, omdat deze groep reizigers op Badhoevedorp West over kunnen stappen op R-net 356.



- Deze lijn rijdt al ca. 2 jaar een omleidingsroute omdat de formele route via Badhoevedorp – west niet mogelijk is vanwege werkzaamheden aldaar. Aanleiding is de omgeleide A9, waardoor het tracé door Badhoevedorp gesloopt kon worden en de vrijgekomen ruimte kon worden heringericht. In december 2022 is de herinrichting afgerond en kan lijn 194 de route via de Badhoevedorp-west weer gaan rijden. Deze route is niet meer herkenbaar vanwege een geheel andere stedenbouwkundig plan met woningen, groenvoorzieningen, andere (bus)infrastructuur etc. Het gebied heeft nu als naam “Quatrebras” en met een centrale halte met de naam “Oleanderlaan” gaat lijn 194 de hoofdrol in dit gebied spelen



Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

Lijn 195 **Amsterdam Lelylaan – Schiphol Knooppunt Noord**

- Gemeente Haarlemmermeer is bezig met grote werkzaamheden in de kern Badhoevedorp. De busroute zal vanaf 2022 regelmatig omgeleid moeten worden. Op dit moment wordt door de gemeente onderzocht of de vele omleidingen beter voorkomen kunnen worden door deze lijn reeds per december 2021 definitief via de Sloterweg te laten rijden, de toekomstige route omdat het centrum van Badhoevedorp vanaf 2024/25 geen doorgaande route meer biedt. Connexxion gaat er van uit dat de gemeente in het eindadvies hierover duidelijkheid kan geven.

Lijn 199/186 **Amstelveen Busstation – Schiphol Knooppunt Noord**

- In de inleiding van het Schipholnet hoofdstuk is reeds het nut en de noodzaak van knooppunten op Schiphol toegelicht. Ook de lijnen 186 en 199 kunnen daar een functie in gaan vervullen. Dit zal echter niet eerder kunnen dan dat de halte Knooppunt Oost een echt Knooppunt geworden is. Dit betekent een keerlus bij deze halte met overstapvoorzieningen, zodat lijn 186 en 199 zowel op de Cirkellijn richting Zuid als Noord aansluiting kan bieden. Mocht dit lopende 2022 gerealiseerd kunnen worden, dan heeft dit wel verdergaande consequenties voor beide lijnen. Het is namelijk niet alleen een kwestie van inkorten tot Knooppunt Oost, keren en weer terug naar Amstelveen rijden. Wat ook aangepast dient te worden is de productformule, want door het inkorten van de route is er geen laadapparatuur meer onderweg, dus wordt voorgesteld om beide lijnen de productformule 'ontsluitend net' te geven. Er wordt dan met dezelfde dieselbussen gereden als op de andere fijnmazigheidslijnen.

Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

Haltemutaties:

Lijn 192

- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
 - Badhoevedorp, West

Lijn 194

- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
 - Badhoevedorp, West
 - Badhoevedorp, Oleanderlaan

Lijn 195 (indien route via Sloterweg de definitieve route blijft na de omleiding)

- 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

- 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 nu niet mogelijk.
- In de Algemene inleiding is bij 'Bedreigingen infrastructuur', maar ook in de inleiding van dit Schipholnet hoofdstuk, aangegeven dat de doorstromingsmaatregelen sneller geïmplementeerd dienen te worden, teneinde minder kosten te maken en meer opbrengsten. Met betrekking tot het Schipholnet gaat het dan met name over het SOOMR en Schiphol Oost project, waar de zeer hoogfrequente Schiphollijnen 180 en 181 baat bij hebben (de Cirkellijnen dus).

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).

Lijnsgewijze voorstellen

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

Lijn 149 Nes a/d Amstel – Amstelveen

- Gemeente Amstelveen heeft gevraagd om te onderzoeken of deze lijn via de wijk Waardhuizen in Amstelveen kan rijden, zoals dat in de vorige concessie ook het geval was. Connexion heeft lijn 149 in de nieuwe concessie een nieuwe rol gegeven zodat volstaan kon worden met maximaal 8-persoonsvoertuigen. Om die reden is lijn 149 bewust niet meer via de wijk Waardhuizen gaan rijden, want juist die extra instappers maken dat de capaciteit van een 8-persoons voertuig niet toereikend is. Lijn 149 vormde in de vorige concessie als halfuurdienst een stadfunctie met lijn 199 die ook als halfuurdienst reed. Het goed afstemmen van die twee halfuurdiensten, maakt het mogelijk om tezamen een kwartierdienst te bieden, met het ene kwartier dus lijn 149 en het andere kwartier lijn 199. Die situatie is per december 2020 weer terug in Amstelveen, ook mede op verzoek van de gemeente. De halfuursdienst lijn 199 biedt nu een kwartierdienst met halfuurdienst lijn 174, met een randbediening voor de wijk Waardhuizen. Enige wat niet hetzelfde is, is dat het centrum van Waardhuizen geen bus heeft, maar er is met de combinatie 174/199 wel een adequate randbediening. Kortom, lijn 149 kan de functie voor Waardhuizen niet vervullen vanwege de te kleine voertuigen en de noodzaak is er ook niet meer omdat lijn 174/199 tezamen een goede openbaar vervoersvoorziening bieden voor deze wijk.

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

Lijn 161 Zwanenburg – Hoofddorp

- De gemeente Haarlemmermeer vraagt aandacht voor de capaciteit van deze lijn vanwege de uitbreiding van Sugarcity/Amsterdam met de The Styles Outlet. Dit het Outletcentrum dat sinds november 2020 in Halfweg is geopend zou mogelijk extra forensen en winkelend publiek per openbaar vervoer kunnen opleveren. Uiteraard is Connexxion content met nieuwe reizigers en ziet “te volle” bussen als een luxe probleem, waar uiteraard passende maatregelen bij horen. We gaan zien hoe het zich gaat ontwikkelen en houden nauw contact hierover met de gemeente.

Lijn 162 Lisse – Nieuw-Vennep – Hoofddorp

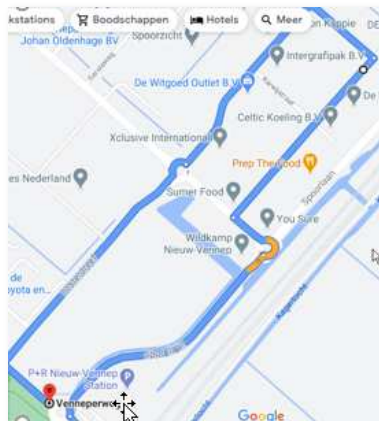
- Gemeente Haarlemmermeer heeft de wens uitgesproken om een extra halte op bedrijventerrein Nieuw-Vennep Zuid te willen openen. Per december 2019 heeft Connexxion de route op dit bedrijventerrein minimaal aangepast waardoor de halte Franckweg is gaan vervallen. Destijds waren daar heel goede redenen voor vanuit het gebruik van die halte. Hieronder is te zien dat van de ca. 350 in-/uitstappers destijds per werkdag er een zeer gering aantal toe te wijzen was aan halte Franckweg.

Nieuw-Vennep, Frankweg		2,7	0,8%
Total	1,2	347,6	100,0%

Connexxion adviseert derhalve om niet tot het openen van een extra halte over te gaan omdat in de afgelopen 2 jaar er geen substantiële toename van het aantal reizigers was op dit bedrijventerrein.

Lijn 164 Buitenkaag – Nieuw Vennep-Station

- Gemeente Haarlemmermeer heeft de wens uitgesproken om deze lijn door te trekken naar Nieuw-Vennep Spoorzicht. Het is in principe mogelijk om deze lijn 5 minuten extra te laten doorrijden naar Nieuw-Vennep Spoorzicht via de Spoorlaan naar de Luzernestraat en dan via de Oosterdreef weer terug naar het station.



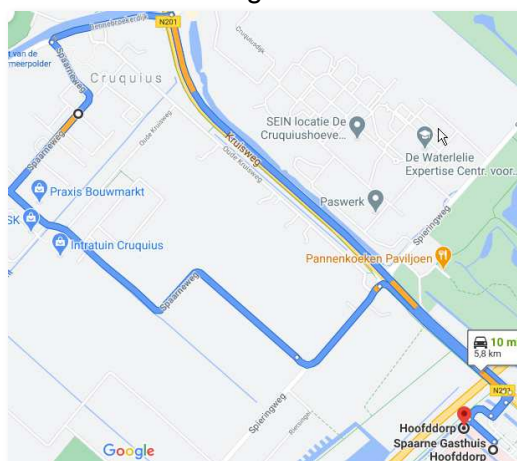
Dit geeft uiteraard extra kosten omdat er van ZE voertuig gewisseld moet worden, terwijl daar niet tot nauwelijks opbrengsten van verwacht wordt. Zonder extra financiering is deze uitbreiding niet mogelijk. Connexxion adviseert ook met klem om in deze moeilijke tijden van aanpassen van de dienstregeling naar beneden en ‘eindjes aan elkaar knopen’, geen uitbreidingen te implementeren die niet noodzakelijk zijn. Mogelijk dat daar een verkeerd signaal van uit gaat naar allen die aan het inleveren zijn.

Lijn 169 Hoofddorp Spaarne Gasthuis – Hoofddorp Station

- Gemeente Haarlemmermeer heeft aan Connexxion gevraagd te onderzoeken of deze lijn kan worden doorgetrokken naar Meubelboulevard Cruquius of dat er op een andere wijze wellicht extra

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

bediening op dit terrein kan ontstaan. Lijn 169 gaat al gauw een kwartier reistijd op en neer extra rijtijd krijgen omdat er bijna 6 kilometer extra gereden wordt. Dit betekent hoge kosten voor relatief weinig reizigers, want de frequentie is veel te laag om wervend te zijn. Daar komt bij dat R-net lijn 340 hier op werkdagen overdag 8x per uur en in het weekend 4x per uur langs komt bij halte Ringvaartbrug, die met 800 meter loopafstand bijna geheel de meubelboulevard ontsluit. Connexxion vindt dat met deze R-net halte de meubelboulevard adequaat ontsloten is en vindt het bedrijfseconomisch niet verantwoord om extra openbaar vervoersvoorzieningen te treffen.



Langere route lijn 169



Haltecirkel 800 m Ringvaartbrug Rnet340

Lijn 171 Aalsmeer – Amstelveen – Amsterdam Bijlmer Arena

- Mogelijk is het HOVASZ project zodanig vertraagd dat per 12 december 2021 de nieuwe infrastructuur gebruikt gaat worden en de bijbehorende aangepaste route.

Lijn 174/274 Uithoorn Amstelplein – Amstelveen Busstation – KLM Hoofdkantoor

- Op lijn 274 wordt het op het traject Uithoorn Amstelplein tot Amstelveen Burgemeester Wiegelweg als onlogisch ervaren dat de route gelijk is aan de ontsluitende lijn 174, maar dat een aantal halten wordt overgeslagen. Dit is nog een erfenis uit de periode dat deze lijn als 242 uit Wilnis en Mijdrecht reed en veel meer doorgaande reizigers vervoerde. Nu lijn 274 in feite een echte Uithoorn lijndienst is geworden, is het inderdaad logischer om voor eenduidigheid te kiezen en geen verschil in haltestops te maken tot Burgemeester Wiegelweg (parallel aan lijn 274. De enige uitzondering die gemaakt wordt is de halte Nesserlaan, die is goed bediend met de lijnen 174 en 199 en ligt zo dicht tegen de halte Burg. Wiegelweg aan dat een extra haltestop aldaar nauwelijks toegevoegde waarde heeft. Hieronder geel gearceerd de extra halten die op lijn 274 erbij komen per 12 december 2021.

Richting 1		Richting 2	
Lijn 274	Lijn 174	Lijn 274	Lijn 174
Uithoorn, Amstelplein	Uithoorn, Amstelplein	Amstelveen, Burg. Wiegelweg	Amstelveen, Burg. Wiegelweg
Uithoorn, Fermoor	Uithoorn, Fermoor		Amstelveen, Zijdelweg
Uithoorn, Fort aan de Drecht	Uithoorn, Fort aan de Drecht		Amstelveen, Christinahoeve
Uithoorn, Rietgans	Uithoorn, Rietgans	Uithoorn, Op de Klucht	Uithoorn, In het Midden
Uithoorn, Korte Polder	Uithoorn, Korte Polder	Uithoorn, In het Midden	Uithoorn, Joost v/d Vondellaan
Uithoorn, Watsonweg	Uithoorn, Watsonweg	Uithoorn, Joost v/d Vondellaan	Uithoorn, Alfons Arienslaan
Uithoorn, Busstation	Uithoorn, Busstation	Uithoorn, Alfons Arienslaan	Uithoorn, Busstation
	Uithoorn, Alfons Arienslaan	Uithoorn, Busstation	Uithoorn, Watsonweg
Uithoorn, Aan de Zoom	Uithoorn, Aan de Zoom	Uithoorn, Watsonweg	Uithoorn, Korte Polder
Uithoorn, In het Midden	Uithoorn, In het Midden	Uithoorn, Korte Polder	Uithoorn, Rietgans
	Uithoorn, Op de Klucht	Uithoorn, Rietgans	Uithoorn, Fort aan de Drecht
Uithoorn, Arth. v. Schendellaan	Uithoorn, Arth. v. Schendellaan	Uithoorn, Fort aan de Drecht	Uithoorn, Fermoor
	Amstelveen, Christinahoeve	Uithoorn, Fermoor	Uithoorn, Amstelplein
	Amstelveen, Zijdelweg	Uithoorn, Amstelplein	
Amstelveen, Burg. Wiegelweg	Amstelveen, Burg. Wiegelweg		

Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

Haltemutaties

Lijn 274

- Bestaande halte waar deze lijn gaat halteren
 - Uithoorn, Alfons Arienslaan (beide richtingen)
 - Uithoorn, Op de Klucht (richting Amstelveen)
 - Amstelveen, Christinahoeve (beide richtingen)
 - Amstelveen, Zijdelweg (beide richtingen)

Aanpassingen aan infrastructuur

- N.v.t.

2.4 Reizigerseffecten van de *cursieve* voorstellen (zie samenvatting)

De maatregelen die voorgesteld worden, gaan uit van een hoogfrequent basis R-netwerk met goede overstappen. De zwakste schakel in dit systeem kan een negatieve spiraal van gebruik inzetten. Als bijvoorbeeld het Schipholnet slechts 4x per uur zou rijden, dan zijn ook de aansluitende R-net lijnen maar 4x per uur interessant om te gebruiken en rijden de andere 4 ritten per uur te laag bezet rond.

Als er echter geen zwakke schakels zijn (conform de uitgangspunten van VRA (zie bijlage 2)) dan zal de vraaguitval gering zijn door het opheffen van spitslijnen en andere ritten. Dat is ook gebleken na de eerste aanpassing van het netwerk van 3 januari jl. en de verwachting is dat dit ook bij de 21,5 mio DRK aanpassing nog zo zal zijn. Dus 21,5 mio DRK is echt de laagst mogelijke sterke basis. De kracht van het volgen van de maatregelen binnen de uitgangspunten van VRA is dus dat het netwerk in de basis sterk, vanzelfsprekend en hoogwaardig blijft. Dus het risico op reizigersafname blijkt klein terwijl de kans op reizigersgroei blijft in het post-Corona tijdperk. In de tabel onderaan zijn alle 21,5 mio DRK maatregelen gekwantificeerd. Om maatregelen onderling vergelijkbaar te houden, is gekozen voor bezettingseffecten per half uur.

Basis voor alle berekeningen zijn de telcijfers van januari 2020. Dit lijken inmiddels verouderde gegevens anno 2021, maar het is de laatste representatieve maand zonder vakanties en zonder Corona.

Zoals in de inleiding reeds is toegelicht, wordt er van uitgegaan dat de bezetting in 2022 gemiddeld over het hele jaar niet hoger zal uitkomen dan 65% van de bezetting voor Corona. Dit verklaart gelijk waarom telcijfers van het pre-Corona tijdperk er zeker nog toe doen. We zitten nu (Q1 2021) weliswaar op ca. 35% van januari 2020, maar dat zal hopelijk in de loop van 2021 groeien richting as. december. Dus op het moment dat Vervoerplan 2022 ingaat, zal getoetst moeten zijn of het aanpassen van de dienstregeling naar 21.5 mio DRK, niet tot bezettingsproblemen gaat leiden (zie ook hoofdstuk 2.5).

In de tabel hieronder is daarom niet alleen de toets gedaan om te beoordelen of weinig reizigers gedupeerd worden door de 21,5 mio DRK maatregelen. Ook is dus het risico onderzocht die de grootste groep reizigers zou kunnen veroorzaken omdat ze, na (tijdelijk) te zijn afgehaakt, weer terugkomen in het Openbaar Vervoer van Amstelland en Meerlanden.

Lijn	Maatregel uit Plan B	Reizigers-effect	Kwantitatief effect van reizigers die het OV de rug toekeert	Op te heffen ritten per half uur	Toelichting (Chipkaartgegevens januari 2021)	Risico mbt 70% bezetting die terugkomt
				<i>gem. bezetting per half uur</i>		
180/181	Frequentie op kerntraject van 20x naar 16x per uur	nihil effect	0,0	2	Alternatief is een rit 1 minuut eerder of later	Geen risico op te volle bussen bij 70%
300	Frequentie van 10x naar 9x per uur	nihil effect	0,0	0,5	Alternatief is een rit 1 minuut eerder of later	Mogelijk risico op lijn 300 van maximaal 3 te drukke ritten (bezetting hoger dan 85) tussen ca. 7:20 en 8:05
340	Inkorten tot Uithoorn	klein effect	5,0	1	Alternatief is lijn 130 Keolis	Geen risico (Keolis is nu hoofdvervoerder)
341	Opheffen tussen Airport en Zuid	klein effect	4,2	1	Alternatief is er niet, evt. lijn 397 met overstap op lijn 346 bij Amstelveenseweg	Geen risico op te volle bussen bij 70%
347	Inkorten tot Amstelveen Busstation vanuit Uithoorn	matig effect	12,0	2	Per 2024 gaat deze lijn over naar GVB, dus er is geen lange termijn opbrengsteneffect	Mogelijk risico op lijn 357 van maximaal 3 te drukke ritten (bezetting hoger dan 85) tussen ca. 7:15 en 7:45
348	Inkorten tot Amstelveen Busstation vanuit Uithoorn	klein effect	5,3	2	Per 2024 gaat deze lijn over naar GVB, dus er is geen lange termijn opbrengsteneffect	Geen risico op lijn 358 (bezetting hoger dan 85)
N30	Frequentie van 2x naar 1x per uur	nihil effect	1,0	0,5	Alternatief is een rit 30 minuten eerder of later	Geen risico op te volle bussen bij 70%, uitgaande van chipkaartdata (geen losse
N47	Frequentie van 2x naar 1x per uur	nihil effect	1,0	0,5	Alternatief is een rit 30 minuten eerder of later	Geen risico op te volle bussen bij 70%, uitgaande van chipkaartdata (geen losse
N57	Frequentie van 2x naar 1x per uur	nihil effect	1,0	0,5	Alternatief is een rit 30 minuten eerder of later	Geen risico op te volle bussen bij 70%, uitgaande van chipkaartdata (geen losse
N97	Frequentie van 2x naar 1x per uur	nihil effect	1,0	0,5	Alternatief is een rit 30 minuten eerder of later	Geen risico op te volle bussen bij 70%, uitgaande van chipkaartdata (geen losse
397	Op zaterdag van 6x naar 4x per uur	nihil effect	0,0	1	Alternatief is een rit 2 minuten eerder of	Geen risico op te volle bussen bij 70%
	<i>van alle bezettingen 2020 opgeteld voor op te heffen lijnritten per half u</i>	<i>806,6x</i>	30,5	11,5	<i>Totaal aantal ritten/half uur dat wordt opgeheven</i>	
Totaal	<i>Bezetting naar Corona bezettingen (januari 2021)</i>	<i>-45,6x</i>	10,7	0,9	<i>Gemiddelde bezetting per op te heffen rit</i>	

2.5 Flexibele bandbreedte

Dit vervoerplan gaat uit van scenario 3 met als basis 21,5 mio DRK op jaarbasis en gemiddeld maximaal 65% reizigers ten opzichte van 2019 (de telcijfers zijn gebaseerd op 70% om veiliger te zitten). Het blijft inschatten wat er over ca. 9 maanden gaat gebeuren, dus het is verstandig om niet verrast te worden door een forse afwijking van de gedane inschattingen. Wat gebeurt er als er bijvoorbeeld 75% reizigers zijn, of, en dat is ook niet ondenkbaar, er 60% van de reizigers zijn in 2022? Daarom heeft VRA aan Connexxion gevraagd haar visie te geven op de wijze hoe sneller dan verwacht weer uitgebreid kan worden of zelfs nog naar beneden aangepast kan worden. De flexibiliteit die nodig is om verantwoord het voorzieningenniveau naar boven of naar beneden aan te passen, wordt hieronder eerst in kaders geschetst om van daar uit naar maatregelen te komen.

Voorzieningenniveau naar boven aanpassen

Om verantwoord weer te gaan uitbreiden is het goed te beseffen dat het gedrag van mensen in het post-Corona tijdperk substantieel anders kan zijn geworden. Dit betekent dat de vanzelfsprekendheid waarmee er afgeschaald is, niet hoeft te betekenen dat het uitbreiden omgekeerd evenredig gewenst is.

Ook is het van belang op een juiste wijze en op tijd te onderkennen dat uitbreiden substantieel noodzakelijk is en wat dan de mate van de uitbreiding is. Stel dat op lijn 356 een klacht binnenkomt dat de bus te vol is en lijn 255 dus weer terug moet komen, wat doen we dan? Gaan we dan een week later 1 rit toevoegen die precies die ene klacht oplost, of wachten we wat langer om beter inzicht te krijgen in wat incidenteel is en wat structureel?

Het zijn keuzes waar we ongetwijfeld tegen aan gaan lopen.

Onmiskenbaar is een goede monitoring van de dagelijkse reizigersontwikkeling per lijn en rit(ten) noodzakelijk. Connexxion stelt voor om regulier overleg met VRA te onderhouden om bovenstaande te managen.

De verwachting van Connexxion is dat de spitsritten vanuit Haarlem en op Schiphol als eerste noodzakelijk zijn om de capaciteit van de basis op peil te houden.

Om die reden heeft Connexxion rekening gehouden met extra (diesel) voertuigen die snel inzetbaar zijn tot maximaal een kwartierdienst.

Het gaat dan om ca. +450.000 DRK op jaarbasis.

Kortom:

- Uitbreiden gaat niet omgekeerd evenredig volgens de uitgangspunten van VRA
 - Dus niet eerst de R-net verbindingen weer terug, daarna de nachtlijnen, daarna de spitslijnen en tot slot de R-net frequenties verhogen
- Uitbreiden gaat wel afhankelijk van de vraag naar extra capaciteit
 - Niet op basis van klachten op ritniveau
 - Wel op basis van monitoring van telcijfers over een langere tijd en in overleg met VRA zoveel mogelijk gericht op vastgestelde ingangsdata

Voorzieningenniveau naar beneden aanpassen

Om dit deel van de visie goed te kunnen duiden is het van belang te beseffen dat er in een gezond OV-netwerk sprake is van minder renderende lijnen (vaak de fijnmazigheidslijnen die een sociale functie hebben) en goed renderende lijnen (R-net lijnen die meer een mobiliteitsfunctie hebben). Het hanteren van de uitgangspunten van de VRA versterkt de disbalans in die gezonde situatie. De goed renderende lijnen mogen naar beneden aangepast worden, maar de slecht renderende niet. Dus de sterke lijnen kunnen dan de zwakke lijnen bijna niet meer overeind houden. Als er minder dan 65% van de reizigers terugkomen, dan betekent dit een financieel 'gat' na scenario 3 en zal er helaas verder afgeschaald moeten worden. Dit lijkt tegenstrijdig met de ondergrens van 21,5 mio DRK en de neerwaartse spiraal en dat is het in feite ook, want de basis moet sterk blijven voor iedereen.

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

Als handhaven van 21,5 mio DRK echt niet mogelijk is, dan zou gekeken kunnen worden naar specifieke doelgroepen die (tijdelijk) niet terug zijn gekomen, zodat aanpassen naar beneden als het ware “ingekapseld” wordt en er geen of nauwelijks schade optreedt aan het totale netwerk. De enige doelgroep die één duidelijke hoofdstroom laat zien op één specifieke lijn, zijn de toeristen op lijn 397.

Verder zijn er dus nog de reizigers waarvoor openbaar vervoer vooral een sociale functie heeft. Deze groep is wel aanwezig op alle lijnen in het hele gebied, maar de reisfrequentie is veel lager dan de reizigers waarvoor het openbaar vervoer vooral een mobiliteitsfunctie heeft. De eerste groep (sociale functie) houdt in feite een OV-netwerk overeind die hoge kosten geeft tegen te lage opbrengsten. De tweede groep (mobiliteitsfunctie) houdt een OV-netwerk overeind dat hoge kosten geeft tegen nog hogere opbrengsten. In een normale gezonde tijd, houden beide elkaar ook financieel in evenwicht. Gesteld zou kunnen worden dat ‘R-net de redding is voor de fijnmazigheid’. Echter in deze Covid-19 periode geldt dit helaas niet en dat verklaart dus het ontstaan van het financiële ‘gat’.

De uitgangspunten van VRA zijn vooral gericht op de tweede groep (mobiliteitsfunctie) die blijft reizen zolang er een ondergrens is met een goede beschikbaarheid (8x per uur). Als die ondergrens bereikt is en er moet toch verder afgeschaald worden, dan is het onontkoombaar om dan toch ook de eerste groep er weer bij te gaan betrekken. De wijze waarop dit gebeurt, dient zeer voorzichtig aangepakt te worden, want we hebben het hier wel over de meer kwetsbare personen in onze samenleving. Wat ook een specifieke doelgroep is die als het ware ‘ingekapseld’ zitten, zijn de nachtreizigers, wellicht dat ook nachtlijnen nog verder ingekort kunnen worden, want de verwachting is dat ook dit geen effect heeft op aantasting van de basis overdag.

De avondklok van 21:00 uur heeft ons in heel korte tijd al geleerd dat ook ’s avonds de eerste groep (sociale functie) niet heel hard getroffen is. Dit is merkbaar aan de telcijfers. De avondklok heeft nagenoeg geen terugval in reizigers betekend, sowieso is het totaal aantal reizigers van alle lijnen die in aanmerking komen (lijn 162, 169, 171 en 174) niet hoog in januari 2020 met 1,3 gemiddeld per rit. Uitgaande van 70% reizigers in 2022, zou dat gemiddeld 0,9 per rit worden. De uitlopers van de Schiphollijnen worden niet als ‘sociale functie’ lijnen beschouwd. Reden is dat één van de drie shifts rond 22:00 uur plaatsvindt, dus dat is de doelgroep forensen.

Een ander aspect is AML Flex. Deze vervoersvorm is geïntroduceerd in 2018 als flexibele vervoersvorm in de nieuwe concessie. Per 3 januari jl. is na 3 jaar besloten om de vaste lijndienst op de drie AML Flex lijnen weer te herintroduceren. Klaarblijkelijk wordt een uurdienst die vast in de dienstregeling staat, beter gewaardeerd dan een flexibel op afroep beschikbaar vervoer dat op meerdere momenten in dat uur rijdt. De uurdienst is overigens ook veel minder duur dan AML Flex. De telcijfers op werkdagen overdag zijn dramatisch laag met minder dan 2 reizigers per rit gemiddeld. De avonden (19:00 – 21:00) en weekenden zijn nog lager. De vraag dient zich nu aan of het financieel nog wel verantwoord is om AML Flex in de weekenden en avonden voort te zetten. De waarde van die uren op jaarbasis zijn vergelijkbaar met ca. 150.000 DRK terwijl de sociale functie nauwelijks een issue is bij deze (te) dure vervoersvorm.

Kortom:

- Lijn 397 kan aangepast worden op het (toeristen) traject Schiphol Airport/Plaza – Amsterdam Elandsgracht van 8x/u naar 4x/u (ca. -450.000 DRK op jaarbasis)
- Lijn N97 kan ingekort worden tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp Station of mogelijk Schiphol Airport/Plaza. Lijn N30 is goed alternatief tot Toolenburg (ca. -30.000 DRK op jaarbasis)
- Alle basisnet- en ontsluitende lijnen (de lijnen 162, 169, 171 en 174) kunnen na 21:00 uur worden opgeheven (ca. -100.000 DRK op jaarbasis)
- AML Flex die nog rijdt op de avonden (19:00 – 21:00) en weekenden kan worden opgeheven (ca. -150.000 DRK op jaarbasis (ter waarde van))

Totaal dus ca. -730.000 DRK op jaarbasis

De tijd zal leren of bovenstaande nodig is/wordt, om in te zetten. Het is echter van belang om een oordeel/advies te geven over de voorgestelde maatregelen.

3. DRK-effecten 2022

Noot vooraf

Er zijn in dit stadium geen definitieve tabellen gemaakt, waardoor het aantal DRK (dienstregelingskilometers) 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.

Connexion gaat uit van 21,5 mio DRK in 2022. In het overzicht hieronder (scenario 3) staat een iets lager aantal (21,1 mio). Reden is dat het voorcalculatorisch is en er altijd afwijkingen kunnen zijn nadat de uiteindelijke tabellen gemaakt zijn. Het DRK aantal is inclusief de HOVASZ versnellingen en maatregelen, uitgaande dat deze echt per december 2021 in gebruik genomen gaan worden.

Mocht besloten worden dat de *cursief* gepresenteerde maatregelen in de samenvatting eerder in gaan (11 juli 2021), dan is HOVASZ nog niet gereed en blijven de DRK die met HOVASZ gemoeid zijn, rijden. Het DRK volume gaat dan van 11/7 tot 12/12 niet naar 21,5 mio DRK maar vermoedelijk iets hoger dan 22,2 mio DRK.

Om toch tot het kostenniveau te komen dat hoort bij 21,5 mio, mag het financiële 'gat' dat ontstaat door de vertraging van het HOVASZ project, niet door Connexion gedragen worden.

DRK overzicht per scenario, effect plannen Vervoerplan 2022

Scenario	Lijn		Totaal DRK
Vervoerplan 2021			
Totaal Scenario 1			24500000
Vervoerplan 2021	341	Opheffen tussen Airport en Zuid	-622341
Vervoerplan 2021	347	Opheffen Busstation - Elandsgracht	-457465
Vervoerplan 2021	348	Opheffen Busstation - Zuid	-233884
HOVASZ	171	Via Zwarteweg en eindigen op Busstation Zwarteweg	-1181
HOVASZ	198	Tijdelijke lijn	-432771
HOVASZ	340	HOVASZ versnellen lijn	-74902
HOVASZ	357	HOVASZ versnellen lijn naar Aalsmeer	-83216
HOVASZ	358	HOVASZ versnellen lijn naar Aalsmeer	-82768
HOVASZ	358	HOVASZ versnellen lijn naar Kudelstaart	-234771
Totaal Scenario 2			22487994
Vervoerplan 2022	<i>Kertraject</i>	<i>Lagere frequentie Schiphollijnen</i>	-458883
Vervoerplan 2022	<i>S00</i>	<i>Naar P'-dienst</i>	-323447
Vervoerplan 2022	<i>S40</i>	<i>Inkorten tot Lithoorn</i>	-161665
Vervoerplan 2022	<i>S97</i>	<i>Op zaterdag van 10'-dienst naar 15'-dienst</i>	-34530
Vervoerplan 2022	<i>N50</i>	<i>Frequentie van 50'-dienst naar 60'-dienst</i>	-121217
Vervoerplan 2022	<i>N47</i>	<i>Frequentie van 30'-dienst naar 60'-dienst</i>	-62808
Vervoerplan 2022	<i>N57</i>	<i>Frequentie van 30'-dienst naar 60'-dienst</i>	-71974
Vervoerplan 2022	<i>N97</i>	<i>Frequentie van 30'-dienst naar 60'-dienst</i>	-38313
Totaal Scenario 3			21088545
Flexibele bandbreedte	162	Ns 21:00 uur opheffen alle dagsoorten	-16333
Flexibele bandbreedte	163	Ns 21:00 uur opheffen alle dagsoorten	-31271
Flexibele bandbreedte	171	Ns 21:00 uur opheffen alle dagsoorten	-17051
Flexibele bandbreedte	174	Ns 21:00 uur opheffen alle dagsoorten	-26422
Flexibele bandbreedte	397	Op werkdagen naar kwartiersdienst tussen Airport en A'dam	-454242
Flexibele bandbreedte	N37	Inkorten tot Hoofddorp Station (niet naar Nieuw-Vennep)	-26058
Flexibele bandbreedte	AML Flex	Opheffen, dus geen bediening op avonden/weekenden	-150000
Totaal			20366503

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 binnen scenario 3 (21,5 mio DRK).

Nawoord

Zodra de definitieve dienstregeling tabellen gemaakt zijn, is een definitief inzicht mogelijk in de DRK-mutaties. Verwachting is dat in oktober 2021 het inzicht volledig is.

4. Het gevaar van scenario 4

U heeft zojuist het eindconcept Vervoerplan van Connexxion voor het dienstregelingjaar 2022 gelezen. Dit vervoerplan gaat uit van een voorzieningenniveau dat een solide basis vormt voor het jaar 2022 en de jaren erna. Het vervoerplan voorziet in een netwerk van openbaarvervoer verbindingen dat toekomstgericht is opgezet, aantrekkelijk is voor de inwoners van de woon- en werkkernen en uitnodigend genoeg is om invulling te geven aan de mobiliteitsbehoeften ook nadat de COVID maatregelen zijn versoepeld. Hoofdstuk 2 bevat daartoe wijzigingsvoorstellen met scenario 3 (21,5 mio DRK) als uitgangspunt. Dit hoofdstuk 4 is pertinent geen wijzigingsvoorstel, om die reden is het bewust uit hoofdstuk 2 gehouden. Toch is het noodzakelijk om het gevaar van scenario 4 uitdrukkelijk onder uw aandacht te brengen. Dat scenario wil niemand en het voelt als een opdracht om met elkaar te voorkomen dat we in dit scenario terecht komen. Toch schuilt het gevaar dat we er in terecht kunnen komen. Dit hoofdstuk beschrijft dat gevaar.

Bij het opstellen van het vervoerplan 2022, is er uitgegaan van de aanname dat er naast de reguliere exploitatiebijdrage van de vervoerregio, gemiddeld over het jaar 2022 65% van de reizigersinkomsten ten opzichte van 2019 wordt gerealiseerd.

Mocht de beoogde reizigersopbrengsten niet worden gerealiseerd, dan zal additionele financiering vanuit de VRA of het Rijk noodzakelijk zijn, om het basisnetwerk en mobiliteitsaanbod te kunnen blijven bieden.

De VRA kan dan voor keuzes komen te staan. Eén van die keuzes is in hoofdstuk 2.5 verwoord als “*Voorzieningenniveau naar beneden aanpassen*”, waar voorstellen bij horen die onderdeel zijn binnen de ‘Flexibele bandbreedte’. Dit zijn geen prettige maatregelen, maar ze brengen het OV op langere termijn geen schade aan.

Maar als scenario 3 niet voldoende is én VRA wil of kan geen additionele financiering bieden én VRA kan niet gebruik maken van de Flexibele bandbreedte voorstellen, dan komt scenario 4 helaas in zicht. Dit is een scenario dat het Openbaar Vervoer in AML onherstelbaar schaadt. Verder in dit hoofdstuk is op nadrukkelijk verzoek van VRA door Connexxion een set van mogelijke maatregelen opgesteld die dan genomen moeten worden. Connexxion is van mening dat dit niet acceptabele maatregelen zijn daar het onherstelbaar afbreuk doet aan het Openbaar Vervoer.

Bij een verdere afname van het vervoersaanbod in het netwerk, zal de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in zijn totaliteit zodanig sterk afnemen, dat de bijbehorende afname van het aantal reizigers en de daarbij behorende reizigersopbrengsten, zo groot is, dat (gezond) herstel niet meer mogelijk is. De samenhang van de afzonderlijke netwerken van GVB, NS en Connexxion, maken dat inwoners gebruikmaken van het openbaar vervoer. Het opheffen van verbindingen en het reduceren van frequenties, zorgt er niet alleen voor dat er minder met Connexxion wordt gereisd, maar ook dat er minder gebruik wordt gemaakt van de andere vervoersmodaliteiten en netwerken.

Visie op het verder reduceren dan scenario 3 in de concessie Amstelland en Meerlanden

Onder normale omstandigheden is de beleidsmatige aanpak om tot voorstellen te komen door middel van visieontwikkeling.

Connexxion is van mening dat het niet mogelijk is een visie te ontwikkelen voor een situatie die door geen van de betrokken partijen gewenst is (scenario 4). Elke voorstel dat buiten de, in het vervoerplan benoemde, flexibele bandbreedte valt, heeft een significant risico in zich. Namelijk dat de neerwaartse spiraal in het zorgvuldig opgebouwde voorzieningenniveau van het vervoersaanbod in de concessie Amstelland-Meerlanden in gang gezet wordt.

Deze neerwaartse spiraal brengt met zich mee, dat elke aanpassing naar beneden van het voorzieningenniveau, het vervoernetwerk zodanig onaantrekkelijk maakt, dat de reizigers niet meer terugkomen. Duidelijk mag zijn dat als reizigers niet terugkeren naar het openbaar

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

vervoer, er nog meer voorzieningen zullen moeten verdwijnen, omdat de kosten van het netwerk telkens te hoog zullen blijken te zijn. Dus zo zet het één het ander op een negatieve manier in beweging. Vandaar dat eerder gesteld is dat elke maatregel vallend onder scenario4, het Openbaar Vervoer onherstelbaar beschadigd in Amstelland en Meerlanden.

Connexxion heeft op verzoek van VRA op hoofdlijnen proberen te beschrijven welke ritten/lijnen/verbindingen zullen verdwijnen als de reizigersaantallen stagneren bij slechts 50% van het gebruik ten opzichte van 2019. Hierbij behouden wij ons het recht voor om kenbaar te maken dat het niet op voorhand is te bepalen hoe de reizigersaantallen zich zullen ontwikkelen over de tijd heen en we derhalve dan ook spreken van 'aannames' om te komen met door de Vervoerregio gevraagde voorstellen.

Als de reizigersaantallen zo laag blijven (lager dan 65% maar wellicht zelfs slechts 50%) dan is de Flexibele bandbreedte sowieso niet voldoende. Ook dan komt het voor Connexxion niet acceptabele doemscenario 4 in zicht.

Hierbij treft u op hoofdlijnen een opsomming van maatregelen aan die het voorzieningenniveau naar slechts 19,0 mio DRK brengen (scenario 4), de verdere noodzakelijke verschralling van het vervoersaanbod in de concessie Amstelland Meerlanden indien additioneel financiering niet mogelijk is en de reizigersinkomsten stagneren.

Neerwaartse spiraal	169	In spits van 4x naar 2x per uur	-36776
	300	Op werkdagen maximaal 8x per uur (tov ca. 9x per uur)	-124458
	300	Op zondag van 6x per uur naar 4x per uur	-179284
	340	Weekenden naar 2x per uur	-164169
	341	Op werkdagen maximaal 4x per uur	-94463
	341	Opheffen tussen Hoofddorp station en Airport	-329264
	346	Op werkdagen maximaal 6x per uur	-174086
	356	Weekenden naar 2x per uur	-195921
	358	Vervallen spitsritten naar Kudelstaart	-13348
	Cirkellijn	Frequentie MaVr 8x/uur naar 4x/ uur en weekend 2x/u	-648111
			-1959880

Door de korte tijd die Connexxion heeft kunnen gebruiken om scenario 4 uit te werken, is het niet mogelijk om bovengenoemde voorstellen door te rekenen op reizigersaantallen. Aangenomen is dat te verwachten valt dat de geboden vervoerscapaciteit voldoende blijft als er slechts 50% van de reizigers ten opzichte van 2019 overblijft en alle COVID maatregelen zijn opgeheven. Deze aanname is mede ingegeven door de ervaring vanuit de voorgaande concessie Amstelland-Meerlanden, toen vele van de hierboven genoemde maatregelen in de zomerdienstregeling als normaal voorzieningenniveau golden.

Het in gang zetten van de neerwaartse spiraal heeft niet alleen gevolgen voor de reizigers. Aan de kant van Connexxion zullen de gevolgen direct merkbaar zijn. Doordat de dienstverlening zal afnemen, ontstaan er frictiekosten. Deze kosten ontstaan, doordat aangeschafte bussen, infrastructuur die zijn aangeschaft en personeel overbodig worden. Versneld afstoten van de bedrijfsmiddelen is dan noodzakelijk. Hierbij zal boekwaarde verlies ontstaan, maar ook belemmert het afstoten van bedrijfsmiddelen het faciliteren van groei in de toekomst.

Op personeelsgebied zullen de gevolgen significant zijn. Connexxion is een grote werkgever in de omgeving van Amsterdam. De verwachting is dat verder versoberen van de dienstverlening, door minder vervoersaanbod te bieden, zal leiden tot ontslagen op materiële schaal. De impact op de economische omgeving zal direct merkbaar zijn. De financiële effecten van een personele reductie zullen echter wel bekostigd moeten worden.

Het totaal van al deze maatregelen zal er toe leiden dat de weg terug naar een gezond netwerk van openbaar vervoer is verlaten en een verwacht herstel van het aanbod direct in de weg staat.

Wij willen benadrukken dat Connexxion een verdere verschralling van het vervoersaanbod, de grijs gearceerde maatregelen, absoluut wenst te vermijden, mede gelet op de samenhang van de netwerken en de toekomstverwachtingen als de economie weer aantrekt.

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 of
- B. Vervoerplan 2022, hoofdstuk 2 (met name 2.1 t/m 2.3)

In de eerste alinea van hoofdstuk 2 wordt uitgelegd waarom er enerzijds wordt verwezen naar respectievelijk Vervoerplan 2021 en Vervoerplan 2022

VRA (2 november, 2 februari, 9 februari, 11 februari)

- Geen specifieke vervoerkundige wensen aangegeven

RAR (Reizigers Adviesraad) (11 januari 2021)

- Begrip voor de geschetste scenario's, scenario 21,5 mio lijkt realistisch
- Verder aanpassen van het voorzieningenniveau alleen binnen de uitgangspunten VRA
 - Frequenties
 - Parallele vervoerrelaties
 - Onder de voorwaarde van goede aansluitingen

Ouder-Amstel (13 januari 2021)

- Wens om met beide R-net lijnen te gaan halteren bij Ouderkerk a/d Amstel, Brug/Hoger einde (B)
- Als wens niet lukt, dan met lijn 171 betere 400 meter ontsluiting of met ander vervoer

Schiphol (12 januari 2021)

- Meer aantakken op de knooppunten en minder rijden via kerntraject (B)
 - Lijn 186 naar Knooppunt Oost
 - Lijn 191 naar Knooppunt Zuid
 - Lijn 199 naar Knooppunt Oost
- MKS tijdelijke situatie, 16 in plaats van 15 halten is bespreekbaar (B)
- Groot Onderhoud Schiphol (GOS) is een groot project dat de problemen rondom MKS ruim overstijgt (metafoor "Olifant" vs. "muis")

Uithoorn (12 januari 2021)

- Begrip voor de geschetste scenario's

Amstelveen/Aalsmeer (13 januari 2021)

Algemeen

- Onderstaand is met wethouder Ellermeijer in de staf besproken t.a.v. vervoerplan 2022 (hem ook de context gemeld inzake scenario's, mogelijk scenario 3 per juli etc.)
- Amstelveen is erg content met de R Net bediening halte Grote Beer en dat buslijn 199 naar Busstation Amstelveen is doorgetrokken

Aalsmeer

- Medewerking wordt van Connexxion gevraagd voor de totstandkoming van een wijkbus (post-Corona)
- Nachtlijn Kudelstaart – Aalsmeer (A)

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

Amstelveen

- Medewerking wordt van Connexxion gevraagd voor de totstandkoming van een wijkbus Kostverloren, i.s.m. VRA en de gemeente Amstelveen (post-Corona)
- Ouder-Amstel, initiatief halte 300 Brug/Hoger einde (Ouderkerk a/d Amstel) wat gesteund wordt door Amstelveen (gesprek tussen wethouders Korrel/Ellemeijer) (B)
- Lijn 149 vanuit Nes a/d Amstel via de wijk Waardhuizen naar Amstelland ziekenhuis
Gevraagd te onderbouwen waarom al dan niet OV dóór Waardhuizen kan gaan rijden (betreffende de vaste buslijn van/naar Nes a/d Amstel) (B)

Haarlemmermeer (12 januari 2021)

- Hieronder integraal de consultatiebrief van de gemeente Haarlemmermeer, met als aangedragen punten:
 - Fijnmazigheid mag niet verder afnemen (B)
 - Bediening Fanny Blankers Koenlaan (A)
 - Bediening Hoofddorp Noord (A)
 - Bediening Overbos-West (A)
 - Bediening Badhoevedorp (B)
 - Bediening Nieuwe Meer (B)
 - Bediening De Hoek-Noord (A)
 - Bediening Nieuw-Vennep bedrijventerrein Zuid (B)
 - Bediening Nieuw-Vennep Spoorzicht (B)
 - Relatie Kudelstaart – Nieuw-Vennep (via Leimuiden) (A)
 - NB: Na opening HOVASZ is de verbinding Kudelstaart – Hoofddorp Station snel elk half uur. Lijn 358 geeft aansluiting op lijn 340 op Aalsmeer Busstation en de reistijd is ca. 30 minuten.
 - Bediening Meubelboulevard Cruquius (B)
 - Bediening Sugarcity/Amsterdam The Styles Outlet (B)
 - Toekomstige gebiedsontwikkelingen (B)



gemeente
Haarlemmermeer

Connexion Openbaar Vervoer NV
Dhr. H. Jut
Postbus 224
1200 AE HILVERSUM

Postbus 250
2120 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Haarlemplein 1
Hoofddorp
Telefoon 020 2852
Faxenummer 023 562 95 50

Naam Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon de heer P.J. van Soest
Bezoeknummer +31235676502
Uw brief 4406713
Omschrijving Geen
Bijlagen Advies Haarlemmermeer met betrekking tot de Ophaalronde voor het
Onderwerp Vervoerplan 2022 concessie Amstelland-Meerlanden

Verzenddatum:

12 JAN. 2021

Geachte heer Jut,

Onlangs heeft u de gemeente Haarlemmermeer gevraagd om inbreng ten behoeve van de jaarlijkse ophaalronde voor het Vervoerplan 2022 van de concessie Amstelland-Meerlanden.

In deze brief treft u onze lijst met adviezen aan. Deze adviezen komen voort uit politieke discussie en suggesties en wensen van inwoners, dorps- en wijkraden en parkmanagementorganisaties. De lijst met adviezen is op 7 januari 2021 in het openbaar besproken met de gemeenteraad van Haarlemmermeer.

Hieronder leest u puntsgewijs onze adviezen. Deze hebben wij ambtelijk met u besproken op 12 januari 2021.

COVID-19

De gevolgen van de COVID-19-crisis zullen nog lang merkbaar zijn. Ook als er een vaccin of medicijn wordt gevonden. Niemand weet precies hoe lang dat nog gaat duren en hoe lang we nog met de gevolgen te maken hebben. In 2020 is er in een extreem korte procedure een Vervoerplan B voor dienstregelingsjaar 2021 opgesteld, op basis van tijdelijk afwijkende kaders. Dit vanwege de effecten van COVID-19 op het openbaar vervoer.

Voor dienstregelingsjaar 2022 heeft u aangegeven met verschillende scenario's rekening te houden. In overleg met de Vervoerregio Amsterdam zult u bepalen welk scenario de basis vormt voor Vervoerplan 2022.

U heeft aan ons en de gemeenteraad meegegeven te bepalen wat het absolute minimum is waar het bedieningsniveau naar kan terugvallen, voor het geval er meer bezuinigd moet.

worden dan de huidige kaders toelaten. Het belangrijkste is voor ons dat de fijnmazigheid niet verder afneemt en dat geen van de kernen die bediend worden, de bediening verliest. Wij beseffen dat er in deze moeilijke tijden geen tot weinig ruimte is voor uitbreiding van de dienstregeling. Tegelijkertijd heeft u aangegeven om wel wensen en suggesties te willen ontvangen, zodat als er weer mogelijkheden komen, u deze kunt overwegen. Wij adviseren u om in het Vervoerplan 2022 voor elk van onze adviezen te beschrijven of, en zo ja, binnen welk scenario er mogelijkheden zijn.

Fanny Blankers-Koenlaan

Begin december 2020 zijn de werkzaamheden afgerond. Afgesproken is dat we een half jaar na oplevering, dus in mei/juni 2021 de herinrichting gaan evalueren. In de RegioRaad is een motie over wijziging van de lijnvoering aangehouden, wachtende op de resultaten van de evaluatie. De uitkomsten van de evaluatie zullen voor het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio aanleiding zijn om een inhoudelijk standpunt in te nemen aangaande de motie en de uitvoering daarvan. Vervoerplan 2022 is dan al vastgesteld.

Wij zullen daarom in het kader van dienstregeling 2023 een advies uitbrengen over de dienstregeling van lijn 341 in relatie tot de Fanny Blankers-Koenlaan. Afhankelijk van de uitkomst van de evaluatie zullen we adviseren om al of geen aanpassingen in de dienstregeling te doen.

Hoofddorp Noord

Met ingang van dienstregeling 2021 wordt de verbinding met Station Hoofddorp verbeterd, vanwege de routewijziging van lijn 151. Door de beperkte frequentie zal het gebruik naar verwachting niet veel toenemen.

Wij adviseren Connexxion om te onderzoeken in hoeverre een frequentieverhoging (al of niet als spitsdienst) een aantrekkelijke werking heeft voor deze reisrelatie.

Overbos West

Inwoners ervaren dat de afstand naar de haltes van lijn 341 op de Deltaweg/Waddenweg groot is. In het kader van de discussie van lijn 341 zijn varianten gepasseerd met een buslijn over het Leenderbos. Omdat de situatie aan het Programma van Eisen voldoet, heeft Connexxion aangegeven vast te willen houden aan de bestaande lijnvoering.

In 2021 houden wij een evaluatie voor lijn 341 in Floriande. Mocht daar uit naar voren komen dat een andere lijnvoering gewenst is, dan zullen wij de optie met een lijn over het Leenderbos ter overweging meegeven.

Badhoevedorp

In Badhoevedorp spelen diverse wensen met betrekking tot de oppervlaktebediening en frequenties. Met deze wensen bent u reeds bekend. Wij adviseren u om:

- de halte Koekoekslaan opnieuw in gebruik te nemen (zie hieronder);
- de frequentie van bus 195 te verhogen naar vier keer per uur;
- duidelijkere reisinformatie te bieden op halte en in de bus over het al of niet overstappen of doorrijden van bussen op Schiphol;
- verlengen van lijn 192 in Hoofddorp tot aan het station.

Met betrekking tot het toekomstige autovrije dorpsplein heeft u in het kader van Vervoerplan 2021 al aangegeven hoe de routes door het dorp gaan wijzigen, op het moment dat de route via de Zeemanlaan niet meer mogelijk is. Wij onderschrijven deze routekeuze die er op neer komt

dat lijn 192 via de Keplerstraat gaat rijden (waarbij de halte bij verpleeghuis De Meerwende behouden blijft) en lijn 195 via de Soterweg. Lijn 195 krijgt daarbij een halte aan de Soterweg ter hoogte van het centrum van Badhoevedorp. Lijn 194 via de wijk Quatrebras naar de Schipholweg gaan rijden, zodra de infrastructuur in deze nieuwe wijk gereed is. Met deze lijnvoering neemt de oppervlaktebediening van Badhoevedorp niet significant af. Wij zijn inmiddels met u in overleg over de benodigde aanpassingen aan de infrastructuur. Om witte vlakken in de oppervlaktebediening in te vullen, zullen wij het aantal MeerOVBushaltes uitbreiden.

Nieuwe Meer

In de plannen voor Golfbaan The International zit een bushalte, ongeveer op de plek waar voorheen ook een bushalte was (halte Koekoekslaan). Reeds eerder hebben wij u een enquête toegezonden die weergeeft wat het reizigerspotentieel is voor deze halte. De wens voor bediening van deze halte is u reeds langer bekend.

Wij adviseren u om de halte Koekoekslaan weer in de reguliere dienstregeling op te nemen.

De Hoek Noord

De bereikbaarheid van de nieuwe ontwikkeling in De Hoek Noord blijft een aandachtspunt. Inmiddels rijdt er een privaat georganiseerde shuttle, die laat zien dat er een reizigersbehoefte is.

Wij adviseren u daarom om een ontsluitende buslijn te introduceren.

Nieuw-Vennep Zuid

Sinds de routewijziging van lijn 162 is er nog maar één excentrisch gelegen bushalte op bedrijventerrein Nieuw-Vennep Zuid. Het zuidelijk deel van het bedrijventerrein wordt daardoor niet bediend.

Wij adviseren u om een tweede, meer zuidelijk gelegen halte te introduceren en nodigen u uit om gezamenlijk een locatie te bepalen.

Nieuw-Vennep Spoorzicht

Voorheen was er een busverbinding langs bedrijventerrein Nieuw-Vennep Spoorzicht. Deze is echter een aantal jaar geleden verdwenen.

Wij zien geen mogelijkheden om met de bestaande buslijnen van Connexion in Nieuw-Vennep de voormalige route te herintroduceren, zonder de bediening van andere delen van het dorp teniet te doen.

Wij zullen daarom aan Arriva (concessie Zuid-Holland Noord) een alternatief voorleggen voor een spitsbediening met lijn 57 als eenzijdige lus (in spitsrichting), als verlenging van de lijn voorbij het station. Als Arriva ons advies overneemt, moet er een nieuwe halte worden aangelegd. Als dat het geval is, kunnen wij onderzoeken of, en op welke termijn, realisatie van een extra halte mogelijk is.

Als Arriva instemt met dit advies, verzoeken wij u om deze uitbreiding van lijn 57 te gedogen binnen de concessie Amstelland-Meerlanden.

Kudelstaart – Nieuw-Vennep

Er ontbreekt een busverbinding tussen Kudelstaart en Nieuw-Vennep Station. Lijn 358 zou hier een oplossing voor kunnen bieden. Dit versterkt station Nieuw-Vennep als knooppunt. De lijn kan ook Nieuw-Vennep Zuid bedienen.

Wij adviseren Connexxion om lijn 358 te verlengen tot station Nieuw-Vennep.

Meubelboulevard Cruquius

De meubelboulevard trekt veel publiek. Toch wordt deze niet bediend met het openbaar vervoer.

Wij adviseren u om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om hier verandering in te brengen en de meubelboulevard te bedienen.

SugarCity / Amsterdam The Styles Outlet

In november 2020 is het Outletcentrum op het SugarCity-terrein geopend. Wij vragen aandacht voor de bereikbaarheid van het Outletcentrum, waarbij de bus een goed alternatief kan zijn voor de auto.

Wij adviseren om de bezetting op lijnen 80 (concessie Haarlem-Ummond) en 161 in de gaten te houden. De Outlet zorgt voor nieuwe werkgelegenheid en nieuw winkelend publiek. Als de bezettingcijfers daartoe aanleiding geven, adviseren wij om passende maatregelen te onderzoeken, waarbij frequentieverhoging of een spitslijn mogelijkheden zijn.

Toekomstige gebiedsontwikkelingen

Zoals u weet zijn er in de voorzienbare toekomst grootschalige woningbouwplannen gepland in Haarlemmermeer. Graag gaan wij met u in overleg over hoe u denkt over de ontsluiting met openbaar vervoer van deze gebieden. U kunt hierbij denken aan het gebied ten zuiden van Cruquius, ontwikkelingen in Badhoevedorp en Hoofddorp Noord. De conclusie kan daarbij zijn dat er nieuwe verkenningenstudies gestart moeten worden.

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

Hoogachtend,
burgemeester en wethouder van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris, de burgemeester,


drs. Carel Brugman


Marianne Schuurmans-Wijdevan

Bijlage 2: Uitgangspunten van Vervoerregio Amsterdam (1-10-2020)

Van: Herman Bruheim <H.Bruheim@vervoerregio.nl>

Verzonden: vrijdag 11 september 2020 8:20

Aan: Wortel, Pauline <p.wortel@connexion.nl>; Bakker, Wouter <w.bakker@connexion.nl>

CC: Jut, Herman <h.jut@connexion.nl>; Mitzer, Jurre <j.mitzer@connexion.nl>; Clive Ceder <C.Ceder@vervoerregio.nl>

Onderwerp: Drgl 2021 plan B

Uitgangspunten bij kostenbesparingen op het aanbod

Onderstaande stappen kennen een duidelijke volgorde in uitwerking. We vragen om voorstellen passend binnen deze uitgangspunten op basis van het ingediende vervoerplan 2021. Het DB maakt 1 oktober een keuze in welke voorstellen wel/niet uitgewerkt worden. De Vervoerregio adviseert hierover ambtelijk in lijn met de besprekingen die al plaatsvinden.

1. Een dagdekkend HOV netwerk.

1. Waar lijnen nu (pre-covid-19 periode) zeer hoge frequenties rijden, wordt minimaal 8x per uur gereden. Een lijn die nu bijvoorbeeld ook buiten de spits 8 tot 16x per uur rijdt, gaat de gehele dag minimaal 8x per uur rijden.
2. Waar lijnen nu (pre-covid-19 periode) buiten de spits 6 of 7x per uur rijden, blijft dat zo. Een lijn die nu bijvoorbeeld in de spits 8x per uur en in de daluren 6x per uur rijdt, gaat de gehele dag minimaal 6x per uur rijden.
3. Voor semi hoogfrequente HOV-lijnen nu (pre-covid-19 periode) die zowel in de spits- als tijdens de daluren een frequentie tussen de 4-6x per uur hadden mag corona geen aanleiding zijn om de frequentie gedurende de dag te verlagen tot beneden de 4x per uur.
4. Daar waar na het toepassen van de voorgaande kaders nog een verschil tussen spits en dal bestaat, is het doel om de spitsuren te verbreden, om spitsmijden verder te faciliteren.

2. A. Opheffen van spitslijnen die niet gebruikt worden en aanvullend zijn op bestaand aanbod.

1. Lijnen die een meer directe reismogelijkheid bieden, die zijn ontstaan bovenop bestaand aanbod vervallen.

B. Aanpassingen in het nachtnet

- Vervoerders mogen voorstellen doen om delen van het nachtnet minder of niet langer te rijden, zolang het ritten betreft die voornamelijk gericht zijn op uitgaanspubliek en deze ritten nu substantieel minder bezet zijn. Een duidelijk aanbod voor de reiziger is hierbij vereiste.
- Vervoerders blijven nachtlijnen voor voornamelijk nachtelijke forenzen ongewijzigd uitvoeren.
- **HOV verbindingen in plaats van HOV lijnen**
 1. Lijnbundels worden, zolang het lage gebruik dit noodzakelijk maakt, meer met elkaar geïntegreerd. Dit houdt in dat delen van de bundels nog slechts door één in plaats van meerdere lijnen worden gedragen, en dat op logische knooppunten wordt aangesloten voor een doorgaande verbinding. De aansluiting op dergelijke knooppunten krijgt een status van gegarandeerd, tenzij 8x per uur of vaker wordt gereden op alle "takken" van de verbinding.
 2. Daar waar lijnen of lijnbundels parallel doorrijden langs metrolijnen ontstaat bij lage bezetting van die buslijnen en/of onderbezetting van de metro ook de mogelijkheid (tijdelijk) in sterkere mate aan te takken op de metro dan op dit moment het geval is.

Bijlage 3: Bedreigingen voor de dienstuitvoering 2022

Haarlemmermeer:

1. Cruquius bruggen
 - Gevolgen voor lijn 340 (Apr 2021 - Sept 2022)
2. Zwanenburgerdijk
 - Gevolgen lijn 161
3. Groot onderhoud HOV baan Zuid
 - Gevolgen voor lijn 169, 397 en N97

Schiphol:

1. Aanleg knooppunt Zuid
 - Gevolgen voor 180-340
Deze is klaar als HOVASZ opgeleverd gaat worden!
2. Aanleg busbaan Fokkerweg
 - Gevolgen voor lijnen 180
3. Brug Oude Haagseweg (herstellen of vernieuwen) (HOV Westtangent medio 2022)
 - Gevolgen voor lijn 397 +GVB Rnet 369
4. Aanleg nieuw busstation Schiphol MKS
 - Alle lijnen die Schiphol aandoen.

Amstelveen/Amsterdam:

1. Werkzaamheden Zuidas/Dok (2019-2029)
 - Gevolgen voor lijn 341-346-348-358-397
2. Aanleg tunnel Parnassusweg
 - Gevolgen voor lijn: 341-346-348-358
3. Aanleg HOV Anderlechtlaan (mei 2020 – feb 2021) volgens planning April 2021 klaar.
 - Gevolgen lijn 195
4. Spoorvervanging Parnassusweg
 - Gevolgen voor lijn 341-346-348-358
5. Werkzaamheden kruising Amstelveenseweg/oprit A9 (2020 – 2026)
 - Gevolgen voor lijn 341-346-347-357-397
6. Voorbereidende werkzaamheden A9: (2020 - 2026)
 - Gevolgen lijn: 171-174-300-347-348-356-357-358
7. Arena Trailer Parkeren “de groene wachtkamer” (2^e kwartaal 2022 – zomer 2023)
 - Gevolgen lijn : 300-356-N30
8. Aanleg nieuwe halte Paulus Potterstraat
 - Gevolgen lijn : 347-357-397-N47-N57-N97

Aalsmeer:

1. N-196 (Legmeerdijk -Aalsmeerderbrug
2. HOV baan Aalsmeer (HOVASZ gedeelte ? 2022 moet dit klaar zijn.)
3. Aalsmeerderweg Zuid
4. Reconstructie Machineweg
5. Aanleg bushalte Floriworld

Ouderkerk aan de Amstel:

1. Vervangen bruggen Ouderkerk (werk ligt nu stil, nog onbekend wanneer dit weer start, eerste overleggen naar verwachting weer in 2021 opgestart)
 - Gevolgen lijn 171-300-356

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

Haarlem/Heemstede:

1. Aanleg HOV -Noord (Rijkstraatweg)
 - Gevolgen AML lijn N30
 - Gevolgen H-IJ lijnen 3, 73, 385, N80
2. Herinrichting Houtplein / Tempeliersstraat (juni 2021 – 2023)
 - Gevolgen voor AML lijnen 340, 346,356.
 - Gevolgen H-IJ lijnen 3, 80, N80
 - Gevolgen Arriva lijn 50
3. Reconstructie Rustenburgerlaan (mogelijk gelijk met Houtplein) nog geen duidelijkheid over. Dus 2022 zeker mogelijk.
 - Gevolgen AML lijnen 346, 356
 - Gevolgen H-IJ lijnen 3, 80, N80
4. Reconstructie kruising Americaweg / Schipholweg / Prins Bernhardlaan /N205
 - Gevolgen voor AML lijnen 346 en 356
 - Gevolgen voor H-IJ lijn 80 en N80

Bijlage 4: Advies van de Reizigersadvies Raad (RAR)



Reizigers
Advies Raad

Per e-mail 18 februari 2021 verzonden aan:
P.Wortel@connexion.nl en H.Jut@connexion.nl

Connexion Openbaar Vervoer
t.a.v. directie
Postbus 224
1200 AC Hilversum

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 18 februari 2021
Uw kenmerk 20210218RAR-CXX-2
Ons kenmerk

Onderwerp RAR Advies Connexion Vervoerplan
2022 Amstelland en Meerlanden

Inlichtingen rar@vervoerregio.nl

Bijlagen

Geachte directie,

De Reizigers Advies Raad (RAR) van de Vervoerregio Amsterdam heeft van Connexion het verzoek ontvangen een advies uit te brengen over het Vervoerplan 2022 van Amstelland-Meerlanden. Het plan is toegelicht in een online vergadering met 3 leden van de RAR-werkgroep AML op 15 februari jl. De RAR realiseert zich dat er door de sterke terugval van reizigers ten gevolge van Corona helaas bezuinigd moet worden op de dienstregeling. Tegen die achtergrond geven wij onze opmerkingen op dit plan.

Algemene opmerkingen

De RAR constateert dat Connexion AML in hoofdlijnen de kaders volgt die door de VRA zijn opgesteld n.a.v. de Coronacrisis. Op basis hiervan zijn eind vorig jaar ook al bezuinigingsvoorstellen gemaakt. Wij vinden dit goede kaders en het is ook verstandig dat deze lijn binnen de hele VRA-regio wordt aangehouden.

De RAR wil daarbij de volgende uitgangspunten toevoegen, resp. benadrukken:

- Wij vinden het belangrijk dat de bezuinigingen zo zijn, dat bij groei meteen weer kan worden opgeschaald; hiervoor vragen wij goed te monitoren en ook duidelijke ijkpunten vast te stellen.
- Voorts vinden wij het belangrijk dat vooral tijdens de eerste periode van de wijzigingen goed gemonitord gaat worden of de voorgestelde bezuinigingen/lijnwijzigingen geen ongewenst reizigers(stroom) effect hebben dat niet is voorzien.
- Het is goed dat wordt gewerkt vanuit de in juni vorig jaar ook met onze instemming vastgestelde memo en dat de ontsluitende lijnen worden ontzien.
- De RAR vindt het van groot belang dat wordt vastgehouden aan de basis lijnennet opzet en dat dus wordt ingeteend op frequenties in plaats van schrappen van lijnen. Op die manier wordt altijd gedacht vanuit de oorspronkelijke opzet van de exploitatie als basis om weer naartoe te werken als dat weer kan. Zo kun je immers direct weer opschalen bij voldoende reizigersgroei.

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022

- De RAR dringt er op aan dat paralleliteit zoveel mogelijk wordt voorkomen: dat moeten vervoerders ook onderling goed afstemmen, evenals goede aansluitingen en overstapmogelijkheden. Wij verzoeken de VRA hier ook regie op te voeren.
- De RAR wijst op het gevaar dat bij te grote bezuiniging er een zichzelf versterkend effect kan optreden. Dan komen we in een neerwaartse spiraal die we niet willen.
- De RAR vraagt zich af of de extra Rijksbijdrage voor het derde kwartaal kan worden uitgesmeerd over zes maanden (dus iets extra intenen). Wellicht wordt dit ook bedoeld met de 'flexibele maatregelen', maar de status daarvan is ons onduidelijk.
Beter de pijn verdelen, dan dat er bij onverhoopt stopzetten rijkssubsidie in het 4e kwartaal gekozen moet worden voor doemscenario 4.

Scenario's

Als RAR kunnen wij ons in de te korte adviestermijn geen goed oordeel vormen over de noodzaak tot bezuinigen versus de beschikbare Rijkssubsidie in relatie tot de scenario's. Wij begrijpen dat minimaal moet worden afgeschaald naar scenario 2, maar vermoedelijk scenario 3. Aangezien dit scenario als meest realistisch en toekomstbestendig wordt beschouwd lijkt het ons logisch daar op in te zetten. Stapsgewijs afschalen via scenario 2 naar scenario 3 lijkt ons ook ongewenst omdat de reiziger dan meerdere wijzigingen achter elkaar krijgt. De cursieve maatregelen zijn wat ons betreft alleen bespreekbaar als ze ook als eerste weer teruggedraaid worden als de reizigersgroei weer aantrekt.

Scenario 4 is wat de RAR betreft zeer ongewenst. De frequenties op de R-net lijnen gaan dan dermate omlaag dat het hele systeem ondenuit wordt gehaald: dit is immers gebouwd op vaker overstappen en dus afhankelijk van aantrekkelijk hoge frequenties. Indien die frequenties zo laag worden als in scenario 4 zullen reizigers massaal afhaken en komt het hele systeem in een vicieuze cirkel terecht.

Opmerkingen bij wijzigingsvoorstellen Hoofdstuk 2

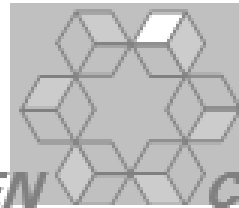
Gezien de beperkte adviestijd geeft de RAR slechts enkele opmerkingen:

- Halteren 300/356 bij brug Ouderkerk. De RAR ziet dit als een verbetering vooral voor het oude centrum van Ouderkerk. Wij adviseren echter dit pas te doen als de nieuwe brug wordt aangelegd, zodat geen kapitaalvernietiging optreedt en de aanleg in 1 moeite door gaat. Er is behoorlijk wat infra nodig om een volwaardige Rnet halte te maken en de bijbehorende noodzakelijkerwijs grote fietsenstalling etc.
- De nieuwe halte Badhoevedorp west staat al lang op ons verlanglijstje en juichen wij toe. Graag goede grote fietsenstalling en i.o.m. gemeente en Prov. NH fiets-infrastructuur upgraden ook richting Lijnden en over de ringvaart naar Osdorp/De Aker, wat op fietsafstand ligt.
- Bij afkappen 347/348 bij Amstelveen busstation vragen wij om zoveel mogelijk overstapzekerheid te bieden van/naar 357/358. Wij begrijpen de prioriteit voor aansluiting op tram 25 bij Poortwachter, maar willen graag dat chauffeurs 357/358 instructies krijgen om niet weg te rijden richting Amsterdam als de 347/348 binnen 2 minuten aankomt, zij kunnen dat op de DRIS zien. De splitsing naar Zuid en Elandsgracht van de Aalsmeerbundel betekent voor veel reizigers namelijk een kwartierdienst en dan is een goede overstap erg belangrijk. Idem in v.v. richting natuurlijk. Tevens verzoeken we de mogelijkheid te creëren van een korte overstap van de 347/348 op lijn 5, bijvoorbeeld door de busverbinding iets door te trekken tot halte Stadstuinen. De loopafstand vanaf het busstation naar lijn 5 is nu te groot.

Met in achtneming van de in het Vervoerplan geschetste onzekerheden is dit ons globale advies op het Vervoerplan 2022 van Connexxion in Amstelland-Meerlanden.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Adviesraad

Bijlage 5: Advies van de Adviescommissie gemeenten



AMSTELLAND-MEERLANDEN COMMISSIE

Aalsmeer • Amstelveen • Haarlemmermeer • Ouder-Amstel • Uithoorn

Dagelijks Bestuur
Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Secretariaat:
Raadhuis Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AB Hoofddorp
Telefoon 0200 - 1852

Ons kenmerk:
AML 20210219

Uw kenmerk:
-

Bijlagen:
-

Onderwerp:
Vervoerplan 2022

Hoofddorp:
19 februari 2021

Geacht bestuur,

Inleiding

Zoals u en Connexxion eerder hebben aangegeven, zijn de gevolgen van de Coronacrisis voor het openbaar vervoer zeer ernstig. De reizigersinkomsten schommelen momenteel rond de 30% van het niveau van 2019. In onze concessie die voor de financiering voor circa 50% afhankelijk is van de reizigersinkomsten betekent dit dat er extra financiering nodig is, en dat de kosten worden gereduceerd.

Extra financiering:

Tot medio juli 2021 ontvangt de concessie een beschikbaarheidsvergoeding van het rijk. Op dit moment is het niet duidelijk of de beschikbaarheidsvergoeding wordt gecontinueerd na medio juli, maar als die wordt gecontinueerd zal dat voor het derde kwartaal zijn. Pas later, vermoedelijk in juli, wordt duidelijk of er ook een beschikbaarheidsvergoeding voor het vierde kwartaal komt.

Verdere versoeringen

De beschikbaarheidsvergoeding zal niet voldoende zijn om alle kosten te dekken. Daarom is het nodig om vanaf medio juli verder te versoeren in de dienstregeling. Met ingang van dienstregeling 2021 zijn er al versoeringsmaatregelen doorgevoerd, waarbij de concessie van 27,5 miljoen dienstregelingskilometers (DRK) terug is gegaan naar 24,5 miljoen DRK. In het Vervoerplan 2021 stonden verdere maatregelen voor een additionele 2 miljoen DRK, die niet per januari 2021 hoefden te worden doorgevoerd. Over deze maatregelen, het inkorten van lijnen 341, 347 en 348, hebben wij destijds positief geadviseerd. U heeft aangegeven te verwachten dat deze maatregelen per juli 2021 zullen worden ingevoerd, waarmee een additionele besparing van 2 miljoen DRK wordt behaald.

Begin januari heeft u medegedeeld dat er in de basis vier scenario's voorliggen, met verschillende maten van versoering. Scenario 4, het doemscenario, is een scenario die zowel u als wij hopen te voorkomen,

Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2022



omdat de maatregelen die daarin beschreven staan onherstelbare gevolgen hebben voor het openbaar vervoer in de regio.

Inmiddels heeft u duidelijk gemaakt dat scenario 3 het scenario is waarop wij ons moeten richten. Dat betekent dat er een additionele besparing van 3 miljoen DRK moet worden gerealiseerd per medio juli. Daarvan worden 2 miljoen DRK behaald met de hierboven genoemde maatregelen voor lijnen 341, 347 en 348. Voor de resterende 1 miljoen DRK worden er maatregelen voorgesteld in het Vervoerplan 2022.

Flexibele bandbreedte

Naast de maatregelen die optellen tot 1 miljoen DRK, staan er een aantal maatregelen voorgesteld die flexibel moeten kunnen worden ingezet. De gedachte daarachter is dat als scenario 3 om wat voor reden ook niet voldoende effect heeft, deze maatregelen nog kunnen worden ingezet om scenario 4 te voorkomen.

Scenario 4

In het vervoerplan staan maatregelen beschreven samen scenario 4 vormen. U vraagt bij deze maatregelen niet om ons advies, maar wel om een reactie. De maatregelen schetsen het perspectief waar we tegenaan kijken als de andere maatregelen niet doorgevoerd worden of niet voldoende effect sorteren. Deze maatregelen voldoen ook niet aan het geldende PvE en zouden daarom sowieso op een negatief advies kunnen rekenen.

Wij verzoeken u om alles in het werk te stellen om scenario 4 te voorkomen.

Transitieplan

Vervoerplan 2022 is een eerste stap in een transitieplan tot 2025. Het transitieplan omvat meer, waaronder een strategie om het niveau van de dienstregeling weer geleidelijk op te schalen als de situatie dat toe laat. Graag worden wij betrokken bij het tot stand komen van het transitieplan, met name op dit aspect.

Ons advies

Wij snappen de noodzaak om verder te bezuinigen. Worden de genoemde maatregelen niet doorgevoerd, dan wordt scenario 4 onvermijdelijk. Op hoofdlijnen kunnen wij ons vinden in de aanpak die het Vervoerplan 2022 beschrijft.

Wij zijn verheugd dat geen van de voorgestelde maatregelen onder scenario 3 de fijnmazigheid aantasten. Dat geldt niet voor de flexibele bandbreedte. Daarin staan wel maatregelen die, met name 's avonds, de fijnmazigheid verslechteren. Het vooruitzicht op scenario 4 is nog vele malen slechter. Wij adviseren u dringend om alles in het werk te stellen dat deze maatregelen geen doorgang hoeven vinden.

Op enkele concrete voorstellen hebben wij wel nog opmerkingen. Dit doen wij zoals gebruikelijk per gemeente.

Door de tijdsdruk die is ontstaan door de planning voor de aanvraag van de beschikbaarheidsvergoeding, is het voor ons niet mogelijk om dit advies af te stemmen met de gemeenteraden. Hoewel de verschillende gemeenten reageren binnen de kaders die hun raden hebben meegegeven, kan het zijn dat draagvlak bij raadsleden of regiораadsleden voor dit advies hierdoor ontbreekt.

Gemeente Aalsmeer

In de ambtelijke AML-bespreking met Connexxion en de VRA op maandag 15 februari 2021 is aangegeven dat Connexxion alsnog ingaat op het ontbrekende punt inzake de verbinding Nieuw Vennepe-Kudelstaart-Aalsmeer. Inmiddels heeft Connexxion aangegeven vooral een overstap op lijn 340 in het



nieuwe busstation Zwarteweg als goed alternatief te zien, voor reizigers die op de trein willen overstappen richting Leiden. Deze overstap vindt dan plaats in Hoofddorp. Wij adviseren u deze redenering in het Vervoerplan 2022 op te nemen.

Wij herkennen hetgeen in het Vervoerplan 2022 ten aanzien van buslijnvoering staat opgenomen ten aanzien van de ingebruikname van HOVASZ en (gepland per eind 2022) de halte Royal Flora Holland op de Legmeerdijk.

Voorstel per 11 juli:

De nachtlijn Aalsmeer-Amsterdam v.v. gaat terug naar 1 x per uur (deze rijdt donderdag t/m zaterdagnacht). Wij gaan hiermee akkoord.

Gemeente Amstelveen

Ten aanzien van de op pagina 4 van het Vervoerplan 2022 weergegeven cursieve en niet cursieve maatregelen: wij zien graag dat, wanneer uit monitoring blijkt dat er weer ruimte ontstaat om maatregelen terug te draaien (bij aandeel reizigers van 65% ten opzichte van de pré Covid-19 periode), dat -binnen de onderbouwing vanuit de in hoofdstuk 2.5 Vervoerplan 2022 geschetste bandbreedte- de maatregelen van pagina 4 ook weer als eerste worden teruggedraaid (of een goed alternatief hiervoor). Naar onze mening is het ook zo dat tijdelijke maatregelen bij aantrekken van het aandeel reizigers boven de 65% niet zomaar een permanent karakter kunnen krijgen.

Wij verzoeken om in gezamenlijkheid, ook met Connexxion, goed zicht te blijven houden op ruimtelijke ontwikkelingen in relatie met het vraagstuk bediening door openbaar vervoer (ook op bedrijventerreinen).

Per 11 juli 2021:

- R Net buslijn 300 gaat iets in frequentie omlaag. Dit wordt akkoord bevonden.
- De in Amstelveen rijdende nachtbuslijnen gaan terug van 2x naar 1 x per uur (de nacht 300, de nachtlijnen Amsterdam-Uithoorn en Amsterdam-Aalsmeer (die laatste rijdt alleen donderdag t/m zaterdag)). Dit wordt akkoord bevonden.

Per 12 december 2021:

Connexxion stelt voor om lijnen 199 en 186 beide om te vormen naar twee normale ontsluitende buslijnen** (valt nu nog onder Schipholnet waarbij beide lijnen doortijden naar knoop Schiphol Noord, de 186 door naar Schiphol Plaza, de 199 deels direct door naar Schiphol Plaza vanwege laden op Schiphol Noord). Bij de omvorming naar ontsluitende buslijn eindigen lijnen 199 en 186 -vanuit Amstelveen bezien- op Schiphol Oost waar op een 8 x per uur busverbinding kan worden overgestapt die verder doortijdt naar Schiphol Noord en Schiphol Plaza.

Wij gaan akkoord onder de volgende voorwaarden:

- De tijden waarop de ontsluitende lijnen (voorheen lijnen 199 en 186) starten ('s ochtends vroeg) blijven gelijk of er is een goed alternatief voor deze ultravroege reizigers, veelal Schipholmedewerkers
- Dat gereden wordt met geluidsarme dieselbussen die voldoen aan de norm die de VRA hieraan stelt
- Dat z.s.m. -wanneer dit financieel weer mogelijk is- dit vervoer weer wordt omgezet naar elektrisch busvervoer
- Dat deze maatregel z.s.m. wordt teruggedraaid/herzien als er weer sprake is van voldoende reizigers Immers overstappen met koffers is niet aantrekkelijk. In het kader van 'herzien' zal dan in gezamenlijk overleg getreden moeten worden:

Volg op: 

- o In het kader van de studie Bosrandweg/Fokkerweg blijven bezien of en wanneer er ruimte is voor een upgrade van buslijn 199 bussen tussen Amstelveen en Schiphol Oost via Amstelveen Zuid en Aalsmeer Nieuw Oostelinde noord;
- o In het kader van de openbaar vervoerbediening van het Oude Dorp bezien of een beter alternatief gerealiseerd kan worden.

→ t.a.v. pagina 22 van het Vervoerplan: er wordt gesproken over rijden met 'dieselbussen'. Wij hebben de volgende vraag: graag een onderbouwing voor welk type materieel hieronder valt.

Connexxion geeft aan dat zij een haltepaar voor buslijn 300 én 366 aan de oostzijde van de Amstelbrug honoreren. Hiertoe spreken wij graag een groot dankwoord uit, voor zowel de ondernemers als wel hun bezoekers (met name horecabezoek) als wel voor de inwoners in het omliggende gebied biedt deze extra halte een grote meerwaarde. Wij gaan uiteraard akkoord met deze halte. In de door Connexxion voorgestelde naamvoering kunnen wij ons vinden.

Op pagina 24 staat verantwoord waarom buslijn 149 niet dóór de wijk Waardhuizen kan rijden. Wij kunnen ons in de door Connexxion weergegeven motivatie vinden.

Ten slotte komen wij nog even terug op het voorstel in geval van de 'flexibele bandbreedte' in Amstelveen Zuid zijn er 3 ontsluitende buslijnen waarbij buslijn 199 de belangrijkste interne lokale verbinding biedt met o.a. Amstelveen Busstation/Stadshart en Ziekenhuis Amstelland. Wij verwachten dat er in 2022 sprake zal zijn van meer avondactiviteiten omdat naar verwachting activiteiten weer volop mogelijk zijn. 'Nu' weinig reizigers betekent niet in 2022 sprake is van 'ook weinig reizigers' omdat in 2022 naar verwachting avondactiviteiten weer gestart zullen zijn (denk aan culturele activiteiten in het Stadshart). Amstelveen hecht bij het actueel worden van het scenario 'flexibele bandbreedte' daarom stevig aan behoud van met name de ontsluitende buslijn 199 en AMI Flex (t.a.v. de 199: desnoods met kleinschalig vervoer na 21:00).

Gemeenten Amstelveen en Aalsmeer:

Graag blijven wij gezamenlijk met Connexxion en de VRA in overleg om te bezien of en hoe gekomen kan worden tot Wijkbusverbindingen in zowel Aalsmeer (4 wijken) en Amstelveen Kostverloren-Ziekenhuis Amstelland).

Gemeente Ouder-Amstel

De gemeente Ouder-Amstel heeft kennis genomen van de neerwaartse vervoersontwikking in het openbaar vervoer als gevolg van de veiligheidsmaatregelen, die een verdere verspreiding van de pandemie moeten tegengaan. Wij zijn het eens met de visie van Connexxion in haar Eindconcept Vervoersprogramma 2022, dat het effect hiervan kan doorwerken in veranderde gedragspatronen van reizigers met het openbaar vervoer, ook nadat de dreiging van de pandemie- bijvoorbeeld door de geplande vaccinaties - is afgewend.

Wij denken ook dat het nodig is om - in verband met de grote onzekerheid hiervan - de gevolgen hierbij zorgvuldig te monitoren en om ook bij de uitbreiding vooral verantwoorde en zorgvuldig onderbouwde keuzes te maken

Het terugbrengen van het aantal vervoersuren per 1 juli 2021 lijkt ons onafwendbaar. Het is voor ons allen moeilijk om te voorspellen hoe de maatschappij eruit zal zien, rond 1 juli 2021 en in de langere periode daarna. Gelet op de ernstig nadelige gevolgen voor de leefomgeving van het vervoer per individuele auto, zijn wij er sterk voorstander van om - uiteraard op verantwoorde wijze - de alternatieven hiervoor, waaronder die van het openbaar vervoer, krachtig te blijven steunen.



Het scenario van minder dan 21,5 DRK's komt volgens ons in strijd met dit uitgangspunt. Naar onze mening dienen én de in de Vervoerregio samenwerkende gemeenten én het Rijk én de vervoerder zich optimaal in te spannen, om te voorkomen dat dit ongewenste scenario realiteit zou worden.

Ter zake van lijn 300 kunnen wij ons goed vinden in het voorstel om een 6/7 minuten dienst te gaan rijden. Ook hier is het uiteraard zaak om deze situatie nauwkeurig te blijven monitoren, zodat er - naar verwachting in 2022 - tijdig versterking in gezet kan worden, indien de reizigersgroei sterker en/of sneller verloopt dan nu gedacht wordt. Het is belangrijk om te voorkomen dat op het moment dat er weer groei plaatsvindt, deze weer zou worden afgeremd door negatieve reizigerservaringen of negatieve beeldvorming. We hebben wat dat betreft een wereld te winnen!

Wij zijn ook zeer verheugd met het opnemen van een haltering van lijn 300 bij de Amstelbrug. De relatief lange loopafstanden tot aan de halte vanuit bijvoorbeeld de nieuwe woonwijken Benning en Ouderkerk-Zuid zijn een vaak binnen de gemeente gehoorde klacht, die er zeker aan bijdragen dat het particuliere autobezit in Ouderkerk aan de Amstel groter is dan vanuit een oogpunt van duurzaamheid en leefbaarheid (waaronder ruimtebeslag) als gewenst gezien kan worden. Het openbaar vervoer via de N-522 zorgt voor een uitstekende verbinding met de commerciële en maatschappelijke faciliteiten in Amstelveen en Amsterdam (Zuidoost). Het laten halteren van lijn 300 bij de Amstelbrug lijkt ons een zeer goed middel om het gebruik van het openbaar vervoer door de inwoners van Ouderkerk aan de Amstel een stevige en noodzakelijke impuls te geven. Het zal ook voor de inwoners en voor de horeca in Ouderkerk-Amstelveen een belangrijke positieve ontwikkeling zijn.

Wij zullen ons er - samen met de gemeente Amstelveen - ook optimaal voor inspannen dat door de Provincie als wegbeheerder de benodigde aanpassingen aan de haltes uit te voeren en om het reizen via het openbaar vervoer in samenwerking met Connexxion optimaal te promoten.

Gemeente Haarlemmermeer

- Fijnmazigheid mag niet verder afnemen
Specifiek voor Haarlemmermeer gaat het in de flexibele bandbreedte om het opheffen van lijnen 162 en 169 vanaf 21.00u, om het inkorten van lijn N97 tot Hoofddorp (waardoor er geen nachtbus meer in Nieuw-Vennep komt) en om het geheel opheffen van AML Flex. Deze maatregelen vinden wij niet acceptabel. Dat zou namelijk betekenen dat kernen volledig op momenten volledig van openbaar vervoer verstoken komen te zitten.

Wij adviseren om andere maatregelen te zoeken voor de flexibele bandbreedte, die wel leiden tot verdere bezuiniging, maar niet leiden tot onherstelbare schade. Wij zien in het voorkomen van scenario 4 hiervan ook een verantwoordelijkheid voor kabinet.

- Bediening Fanny Blankers Koenlaan (FBK-laan)
Vervoerplan 2022 gaat niet in op dit punt, onder verwijzing naar Vervoerplan 2021. Wij hadden graag een reactie op dit punt gezien. In het tweede kwartaal van 2021 houden wij een evaluatie van de herinrichting van de FBK-laan. De uitkomsten daarvan nemen wij mee in onze adviezen voor Vervoerplan 2023.
- Bediening Hoofddorp Noord
U heeft nogmaals onderzocht of lijn 192 kan worden verlengd tot Hoofddorp Station. Helaas heeft u hier wederom geen ruimte voor gevonden. U wijst op de vele parallelle lijnen tussen het eindpunt van lijn 192 (Hoofddorp Centrum) en het station. Voor inwoners van Hoofddorp Noord, die zouden moeten profiteren van deze verbinding, is een overstap op een dergelijke relatief korte reisafstand niet aantrekkelijk.
- Bediening Overbos-West
Vervoerplan 2022 gaat niet in op dit punt, onder verwijzing naar Vervoerplan 2021. In het tweede kwartaal van 2021 houden wij een evaluatie van de herinrichting van de FBK-laan. De uitkomsten



daarvan nemen wij mee in onze adviezen voor Vervoerplan 2023, waarbij wij tevens aandacht zullen hebben voor de vraag voor fijnmaziger bediening van Overbos-West. Wij hadden graag een reactie op dit punt gezien.

- Bediening Badhoevedorp

Met het gereed komen van de Cleandierlaan en de halte Badhoevedorp West gaat lijn 194 een rol spelen in de oppervlaktebediening van het westelijk deel van Badhoevedorp en ontstaan er overstapmogelijkheden richting Haarlem. Wij zijn verheugd met deze verbetering voor Badhoevedorp.

De komende periode zijn er diverse werkzaamheden aan de infrastructuur in Badhoevedorp, die verband houden met de ontwikkeling van het centrum. Dat levert tijdelijke voorzieningen en routes, deels volgens de routes zoals die in de definitieve situatie beoogd zijn (lijn 192 via Keplerstraat, lijn 196 via Slotenweg). Onderzocht wordt in hoeverre het opportuun is om van de tijdelijke routes meteen al een definitieve situatie te maken. Hierover blijven wij graag met u in gesprek.

- Bediening Nieuwe Meer

Connexxion gaat helaas niet in op ons advies om de halte Koekoekslaan standaard in de dienstregeling op te nemen. Wel zal deze halte bediend worden in geval van evenementen bij golfclub The International. Wij adviseren u op zoek te gaan naar alternatieven voor de bediening van het oostelijke deel van Badhoevedorp en Nieuwemeer.

- Bediening De Hoek-Noord

Vervoerplan 2022 gaat niet in op dit punt, onder verwijzing naar Vervoerplan 2021, waarin u dit punt heeft afgewezen. Wij adviseren u andermaal om de mogelijkheden te beschouwen.

- Bediening Nieuw-Vennep bedrijventerrein Zuid

Met de herintroductie van lijn 164 is een nieuwe halte op dit bedrijventerrein niet langer nodig.

- Bediening Nieuw-Vennep Spoorzicht

In Coronatijd acht u het niet verantwoord om lijn 164 te verlengen naar dit bedrijventerrein. Wij adviseren u deze maatregel als mogelijke oplossing achter de hand te houden voor als de Coronasituatie uitbreiding mogelijk maakt.

- Relatie Kudelstaart – Nieuw-Vennep (via Lelmulden)

Vervoerplan 2022 gaat niet in op dit punt, onder verwijzing naar Vervoerplan 2021. In Vervoerplan 2021 betreft het echter een verlenging tot Lelmulden. Inmiddels heeft Connexxion aangegeven vooral een overstap op lijn 340 in het nieuwe busstation Zwarteweg als goed alternatief te zien, voor reizigers die op de trein willen overstappen richting Lelid. Deze overstap vindt dan plaats in Hoofddorp. Wij adviseren u deze redenering in het Vervoerplan 2022 op te nemen.

- Bediening Meubelboulevard Cruquius

Vanwege het geringe reizigerspotentieel wordt een verlenging van enkele ritten op lijn 169 niet opportuun geacht. Er wordt tevens op gewezen dat de halte Ringvaartbrug, met haltecirkels van 800 meter het gebied bedient. Wij adviseren u om, als de Coronasituatie dat toelaat, alternatieven te onderzoeken voor een fijnmaziger bediening van de meubelboulevard.

- Bediening Sugarcity/Amsterdam The Styles Outlet

Wij blijven graag in gesprek over de ontwikkelingen rondom de Outlet.

- Toekomstige gebiedsontwikkelingen

In het Vervoerplan gaat u niet in op de toekomstige ontwikkelingen, maar inmiddels hebben wij begrepen dat u en Connexxion, zoals wij gewend zijn, vanzelfsprekend met ons in gesprek gaan op het moment dat een gebiedsontwikkeling voldoende concreet wordt om na te kunnen denken over concrete invulling van bediening met openbaar vervoer.

Uithoorn:

De nieuwe voorstellen (de cursieve voorstellen) in het eindconcept Vervoerplan 2022 zijn akkoord. Er is een dusdanige daling van het aantal reizigers dat deze maatregelen onontkoombaar zijn en ook in die zin tijdelijk zijn, dat er ook weer opschallingsmogelijkheden zijn als daar aanleiding toe is. De vervoermogelijkheden voor de Uithoorns reiziger blijven daarbij intact, hetzij soms met meer overstappen.

Gevolgen Uithoorn:

- 340 niet meer doorrijden tot Mijdrecht
- 347/348 rijden niet verder dan Amstelveen busstation
- AML Flex rijdt niet meer in de avond (19:00 – 21:00) en weekend

Om dit al in juli 2021 in te voeren lijkt snel gezien de onzekerheden die er nu liggen.

Schiphol

Omdat Schiphol formeel geen onderdeel is van de adviescommissie, brengt Haarlemmermeer de onderstaande reactie van Schiphol in:

Schiphol kan inhoudelijk instemmen met de voorgestelde maatregelen. Zij wil daarbij wel pleiten om de negatieve gevolgen voor de lijnen van en naar Schiphol, waar mogelijk, tot een minimum te beperken. Ook pleit zij er voor te komen tot een duidelijke fasering van de komende periode in een Corona periode en een post Coronaperiode, en de plannen en maatregelen die daartoe worden opgetuigd.

Schiphol acht het daarnaast gewenst en noodzakelijk om de consequenties die uit de maatregelen voortvloeien in relatie tot de contractuele afspraken tussen Schiphol en de Vervoerregio, in bilateraal verband nader te bespreken.

Tot slot:

Een afschrift van deze brief zenden wij aan de leden van de betreffende gemeenteraden alsmede aan Connexxion.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Adviescommissie van de concessie Amstelland-Meerlanden,

de voorzitter,

de secretaris,

drs. M. Ruijgrok

P. van Soest

Bijlage 6: Voorgenomen wijzigingen NS per 12 december 2021



Adviesaanvraag dienstregeling 2022

Bijlage bij brief

1.2 Gevolgen van het coronavirus

De huidige coronacrisis heeft uiteraard nog steeds grote impact op onze samenleving en ook op de dienstverlening van NS. Op dit moment is het nog onzeker wat de (structurele) effecten hiervan voor de komende periode zullen zijn en daarmee ook voor de specificaties van NS voor Dienstregeling 2022. Deze adviesaanvraag is daarom nadrukkelijk onder voorbehoud van wijzigingen die als gevolg van de coronacrisis worden doorgevoerd. NS zal u informeren als ontwikkelingen rond het coronavirus invloed hebben op de voorgenomen Dienstregeling 2022.

