



# Vervoerplan 2022

## Concessie Zaanstreek (noodconcessie)

**Ingaande 12 december 2021**

Versie 1.3.1 (eindconcept) – 19 april 2021



## Voorwoord

---

Connexxion rijdt sinds 3 januari jl. een nieuwe dienstregeling in het concessiegebied Zaanstreek, waarbij ten opzichte van het voorzieningenniveau in 2019 een reductie van 10% in dienstregelingen is doorgevoerd. De gevolgen van het coronavirus liggen hieraan ten grondslag. Doordat er een andere behoefte aan mobiliteit is ontstaan zijn de reizigersaantallen en bijbehorende reizigersopbrengsten significant afgenomen.

De onbalans tussen de kosten bij vervoerders om een bepaald voorzieningenniveau aan te bieden en de reizigersopbrengsten, veroorzaakt een financieel onhoudbare situatie. Voor 2020 en (vooralsnog) de eerste helft van 2021 is er een beschikbaarheidsvergoeding gesteld door de Rijksoverheid. Hiermee kan het huidige voorzieningenniveau voor deze periode in stand blijven.

De gevolgen van de coronamaatregelen voor de mobiliteitssector zijn op termijn nog ongewis. Dit heeft erin geresulteerd dat de opdrachtgever, de Vervoerregio Amsterdam (VRA), de aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland (ZAWA) heeft uitgesteld tot een nader tijdstip. Gelet op het feit dat de huidige concessie Zaanstreek in december 2021 eindigt, dient de periode tot de ingang van de nieuwe concessie ZAWA te worden overbrugd met een noodconcessie. Het vervoerplan van deze noodconcessie ligt voor u.

Dit vervoerplan maakt onderdeel uit van een breder transitieplan om tot een scenario te komen waarbij het openbaar vervoer in de concessie Zaanstreek zonder aanvullende financiële middelen van de Rijksoverheid of Vervoerregio kan worden uitgevoerd. Tevens dient dit vervoerplan als uitgangspunt mocht blijken dat er voor de tweede helft van 2021 geen beschikbaarheidsvergoeding ter beschikking zal worden gesteld.

Connexxion deelt mede dat in het meest pessimistische scenario, dus bij een onvoldoende herstel van reizigersaantallen en bijbehorende opbrengsten, nog verder afschalen niet uitgesloten is. Dit is echter een zeer ingrijpende maatregel en voor alle betrokken partijen ook een absoluut onwenselijk scenario. Een neerwaartse spiraal wordt hiermee onvermijdelijk en de weg naar een sterk en gezond netwerk van openbaar vervoer is verlaten wat een verwacht herstel van aanbod direct in de weg staat. Dit neerwaartse scenario zal achterin dit vervoerplan in een los hoofdstuk worden toegelicht.

# Inhoudsopgave

---

Samenvatting wijzigingen per lijnnummer .....	4
1. Inleiding.....	6
2. Voorgestelde wijzigingen 2022 .....	8
2.1 Lijn 63.....	8
2.2 Lijn 64.....	9
2.3 Lijn 67.....	9
2.4 Lijn 68.....	10
2.5 Lijn 69.....	11
2.6 Lijn 267.....	11
2.7 Lijn 392.....	12
2.8 Lijn 394.....	13
2.9 Lijn 395.....	13
2.10 Lijn 891 .....	13
2.11 Lijn N92 .....	14
2.12 Lijn N94 .....	14
2.13 Dienstregeling NS/GVB .....	14
2.14 Aanpassen haltenamen.....	15
2.15 Werkzaamheden infrastructuur .....	15
3. Effecten reizigers en kwantiteiten .....	17
3.1 Reizigerseffect per lijn .....	17
3.2 Totaal DRU 2022 .....	17
3.3 Ingangsdatum .....	18
4. Neerwaarts scenario .....	20
Bijlagen .....	22
Bijlage 1 Adviezen en reactie .....	23
Bijlage 2 Kadernotitie Vervoerregio.....	27
Bijlage 3 Frequentietabel 2022 .....	31

# Samenvatting wijzigingen per lijnummer

---

## Wijzigingen per 12 december 2021:

### Ontsluitend net

- **Lijn 63           Zaandam Station – Assendelft Kerkbuurt**  
Rijdt voortaan rechtstreeks naar Zaandam Station. De bediening van Zuiderhout wordt overgenomen door lijn 64 en tegelijkertijd uitgebreid naar de avonduren en op zondag. Het traject tussen Assendelft en Krommenie (in de avonduren en op zondag) wordt overgenomen door de nieuwe lijn 68. Op zaterdag rijdt lijn 63 een uurdienst.
- **Lijn 64           Zaandam Kogerveld – Station – Zaandijk Rooswijk**  
Rijdt voortaan altijd via Zuiderhout (zie lijn 63). Binnen Zaandijk wordt lijn 64 ingekort tot het Rooswijkplein (halte Bannehof). Op zaterdag rijdt lijn 64 een uurdienst en is daarbij geknipt op Zaandam Station.
- **Lijn 67           Zaandam Station – Wormer**  
Rijdt voortaan niet meer in de avonduren, op zaterdagochtend en zondag de gehele dag. De bediening van Wormer wordt op die momenten overgenomen door lijn 267 via de Provincialeweg.
- **Lijn 68           Krommenie Station – Assendelft Saendelft (nieuw)**  
Nieuwe lijn tussen Krommenie-Assendelft Station en de wijk Saendelft (halte Noorderveenweg) in de avonduren en op zondag, ter vervanging van lijn 63. Lijn 68 is op Krommenie-Assendelft Station altijd gekoppeld aan lijn 69, dus reizigers van/naar Saendelft behouden een directe verbinding met Zaandam.
- **Lijn 69           Krommenie Station – Zaandam Station – Kalf**  
In de avonduren, op zaterdag(ochtend) en zondag de gehele dag rijdt lijn 69 over het gehele traject een uurdienst, tussen Zaandam Station en Wormerveer aangevuld tot een halfuurdienst met lijn 267. Dagelijks in de late avond en doordeweeks in de vroege ochtend rijdt een extra rit.
- **Lijn 267         Zaandam Station – Wormer (nieuw)**  
Nieuwe sneldienst tussen Zaandam Station en Wormer via de Provincialeweg op de momenten dat lijn 67 niet rijdt. Is tussen Zaandam Station en Wormerveer afgestemd met lijn 69.

### R-net

- **Lijn 392         Zaandam Station – De Vlinder – Amsterdam Station Noord**  
Dagelijks extra vroege ritten vanaf De Vlinder naar Zaandam Station en extra late ritten vanaf Zaandam Station naar De Vlinder. Om aansluitingen op Station Noord te verbeteren, wordt lijn 392 versneld door via de busbaan langs de Thorbeckeweg/ N516 te rijden en niet meer te halteren bij haltes Hotels Vijfhoek en Vinkenstraat. De frequentie in de spitsperiode is voortaan in beide richtingen 4x per uur, op zaterdag wordt binnen Zaandam de gehele dag 2x per uur gereden.
- **Lijn 394         Zaandam Station – De Vlinder – Amsterdam CS**  
Dagelijks extra vroege ritten vanaf De Vlinder naar Zaandam Station en extra late ritten vanaf Zaandam Station naar De Vlinder. Op zaterdag wordt binnen Zaandam de gehele dag 2x per uur gereden.
- **Lijn 395         Zaandam ZMC – De Vlinder – Amsterdam Sloterdijk**  
Op weekdays rijdt lijn 395 een extra vroege slag naar Sloterdijk alwaar op de trein naar Schiphol aangesloten wordt. Hierdoor kunnen reizigers uit Zaandam vóór 6:00

op de luchthaven arriveren. De frequentie in de spitsperiode is voortaan in beide richtingen 4x per uur.

### Nachtnet

- **Lijn N92 Amsterdam Leidseplein – CS – Station Noord – Landsmeer – De Vlinder – Zaandam ZMC**

Rijdt voortaan op zowel vrijdag- als zaterdagnacht een uurdienst van Amsterdam Leidseplein naar Zaandam (via Landsmeer), en rijdt na halte Het Mennistenerf niet meer naar Zaandam Station maar naar het Zaans Medisch Centrum (ZMC) zodat het bedieningsgebied wordt uitgebreid. Beide nachten rijdt er een extra late rit. Richting Amsterdam worden er geen ritten meer aangeboden.

- **Lijn N94 Amsterdam Leidseplein – CS – De Vlinder – Zaandam Station – Krommenie Station**

Rijdt voortaan op zowel vrijdag- als zaterdagnacht een uurdienst van Amsterdam Leidseplein naar Krommenie-Assendelft Station. Rijdt in Krommenie via een gestrekte route.

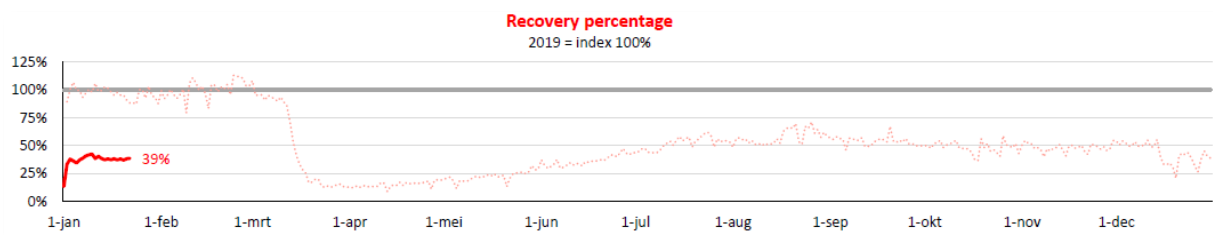
### Aanpassen haltenamen

Aanpassing van enkele haltenamen in de concessie ten behoeve van een betere herkenbaarheid van de omgeving:

- Amsterdam, Barndegat → Amsterdam, Westkolkdijk
- Amsterdam, Molenaarsweg → Amsterdam, Zuideinde/Molenaarsweg
- Amsterdam, Zuideinde 319 → Amsterdam, Zuideinde/Viaduct
- Assendelft, Marathon → Assendelft, Kaaikhof
- Koog a/d Zaan, Leliestraat → Koog a/d Zaan, Leliestraat/Station
- Oostzaan, Zuideinde 239 → Oostzaan, Bombraakpad
- Zaandam, Opera → Zaandam, Spoorstrip
- Zaandam, P. Ghijsenlaan → Zaandam, Hembrugterrein

# 1. Inleiding

Nu het jaar 2020 achter ons is, kunnen we vaststellen dat de coronapandemie een stempel heeft gedrukt op onze samenleving. In 2021 is dit nog steeds flink merkbaar. Thuiswerken, digitaal vergaderen en minder fysieke ontmoetingen zijn eerder de norm dan een keuze. Dit is ook in het openbaar vervoer duidelijk zichtbaar. De reizigersaantallen zijn binnen het gehele landelijke openbaar vervoer in zowel trein, bus, tram als metro meer dan voorzien gedaald. Ook van een hyperspits is geen sprake meer. In onderstaande grafiek zien we dat het niveau van aantal instappers in de concessie Zaanstreek eind januari 2021 slechts 39% betrof van het aantal instappers in diezelfde maand in 2019.



Door de gedaalde reizigersaantallen was er noodzaak om in 2021 te komen tot 'Plan B', een aangepast vervoerplan dat op 3 januari jl. is ingegaan. In dit vervoerplan is het totaal aantal dienstregelingen gereduceerd met ongeveer 10% en hierbij worden gemiste reizigersopbrengsten voor een groot gedeelte aangevuld met de 'Beschikbaarheidsvergoeding OV' (BVOV) vanuit de Rijksoverheid. Het lage reizigersaantal heeft grote (financiële) consequenties waardoor – wanneer de BVOV niet meer ter beschikking wordt gesteld – het huidige voorzieningenniveau moet worden aangepast om zo kosten en opbrengsten weer in balans te brengen en aan te sluiten bij de mobiliteitsvraag. Deze aanpassing maakt onderdeel uit van het transitieplan dat door Connexxion en Vervoerregio wordt opgesteld. Het vervoerplan dat voor u ligt, behoort hiertoe.

Het is noodzakelijk om, net zoals in september 2020, een alternatief vervoerplanproces te doorlopen voor het vaststellen van het vervoerplan. Het is belangrijk dat alle adviesorganen hier in een vroeg stadium bij betrokken worden. Zodoende heeft Connexxion reeds eind januari 2021 de zogeheten reguliere 'ophaalrondjes' georganiseerd met alle adviesorganen van de concessie Zaanstreek. Dit betreffen:

- Adviescommissie Zaanstreek, bestaande uit:
  - Gemeente Zaanstad – online gesprek op 26 januari
  - OVER-gemeenten (Oostzaan en Wormerland) – online gesprek op 19 januari
- Reizigersadviesraad (RAR) – online gesprek met de RAR-werkgroep op 19 januari

In tegenstelling tot voorgaande jaren heeft Connexxion niet alleen wensen in relatie tot de dienstverlening opgehaald, maar ook input om een nieuw basisniveau van de dienstverlening te kunnen bepalen, zoekend naar synergie en rekening houdend met alle reizigersbelangen.

Na een presentatie van Connexxion en Vervoerregio over het transitieplan en bijbehorend (concept)vervoerplan op 12 februari, kregen de adviesorganen tot en met 18 februari de mogelijkheid om advies uit te brengen op het conceptvervoerplan. Na verwerking van dit advies zal op 4 maart de portefeuillehouder OV uit het Dagelijks Bestuur (DB) van de

Vervoerregio geïnformeerd worden over het vervoerplan, waarna het DB begin maart een bestuurlijk besluit neemt.

Het uitgebrachte advies van de RAR en Adviescommissie gemeenten is weergegeven in **bijlage 1**. De reactie van Connexxion op dit advies is aansluitend bijgevoegd.

De maatregelen die in het vervoerplan worden voorgesteld, sluiten in de meeste gevallen aan op de kadernotitie van de Vervoerregio die medio 2020 is opgesteld en als sturing dient bij het aanpassen van het voorzieningenniveau. In deze notitie wordt geschetst dat de vervoerder haar besparingen onder meer dient te zoeken in lijnen met een (hoge) frequentie en bij paralleliteit tussen verschillende modaliteiten. In dit vervoerplan wordt bij elke wijziging aan de kadernotitie (zie **bijlage 2**) gerefereerd, tenzij anders aangegeven ofwel dat een wijziging afwijkt van de uitgangspunten. Dit vervoerplan omvat namelijk ook enkele voorstellen die een uitbreiding van het netwerk vormen. Dit klinkt wellicht tegenstrijdig gezien de noodzaak tot afschalen, maar in vrijwel alle gevallen betreft dit een efficiëntere inzet van middelen, waardoor in de betreffende gevallen een uitbreiding van de dienstverlening mogelijk is.

Doordat de productformule R-net 'slechts' 60% uitmaakt van het totaal aantal dienstregelingen in de concessie Zaanstreek, is het niet in alle gevallen mogelijk gebleken om wijzigingen op het fijnmazig netwerk te vermijden. Desondanks zijn reizigersaantallen altijd de beslissende factor bij de totstandkoming van wijzigingsvoorstellen, waardoor er dan ook geen wijzigingen worden doorgevoerd als daar een onaanvaardbaar aantal reizigers hinder van ondervindt. In vrijwel alle gevallen zijn voldoende alternatieven beschikbaar en neemt reistijd nauwelijks toe.

Ondanks dat de reizigersstromen de afgelopen maanden zijn afgenomen, blijft het van groot belang om de regio op een volwaardige manier te ontsluiten. Zowel nieuwe als bestaande reizigers treffen met dit vervoerplan nog steeds een sterk en gezond openbaar vervoernetwerk aan in de regio. Hiermee wordt voorkomen dat de concessie Zaanstreek in een neerwaartse spiraal raakt. Het belang van het voorkomen hiervan is reeds in het voorwoord toegelicht.

Het aantal dienstregelingen (DRU) dat geboden zal worden, betreft iets meer dan 85% van het voorzieningenniveau van dienstregeling 2019, en betekent dus een reductie van 5% ten opzichte van de dienstregeling die 3 januari jl. is ingegaan. Afhankelijk van landelijk gemaakte afspraken over de BVOV geldt dit vervoerplan mogelijk ook al voor de tweede helft van 2021. In dat geval zullen alle in dit vervoerplan genoemde wijzigingsvoorstellen op dat moment ingaan.

In tegenstelling tot voorgaande vervoerplannen kan de balans van de huidige dienstregeling in dit stadium nog niet worden opgemaakt. Wel kunnen we voorzichtig concluderen dat de reizigersaantallen eind januari 2021 ongeveer 7% zijn gestegen ten opzichte van 5 weken daarvoor, toen een nog niet afgeschaalde dienstregeling werd gereden. De nieuwe dienstregeling lijkt dus nauwelijks effect te hebben gehad op de aantrekkelijkheid en het gebruik van het netwerk in de Zaanstreek, wat een sterk en gezond basisnetwerk onderstreept.

## 2. Voorgestelde wijzigingen 2022

---

In dit hoofdstuk worden alle voorgestelde wijzigingen voor dienstregeling 2022 per lijnnummer toegelicht. Alle wijzigingen zijn in de ophaalrondes reeds in hoofdlijnen aan de betrokken adviesorganen toegelicht. Om gemaakte keuzes te onderbouwen zal meerdere malen chipkaartdata behandeld worden. Met deze data is het mogelijk om bezettingscijfers per rit en gebruikscijfers per halte te raadplegen. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt waarom een bepaalde maatregel voorgesteld wordt. In vrijwel alle gevallen wordt september 2020 als brondata gebruikt. Deze maand kende de hoogste reizigersaantallen (ongeveer 60% ten opzichte van 2019) sinds de uitbraak van COVID-19 in Nederland. Daarnaast biedt de data van deze maand naar verwachting het meest realistische beeld in aanloop naar de nieuwe mobiliteitsvraag die in de loop van dit jaar zal ontstaan.

Chipkaartdata vóór de uitbraak van COVID-19 biedt in dit kader geen realistisch beeld met betrekking tot het gebruik van het openbaarvervoernetwerk in de Zaanstreek. Dit komt niet alleen door de grootschalige omleidingen vanwege de werkzaamheden aan de Wilhelminasluis in de eerste helft van 2020, maar ook doordat er nadien meerdere lijnen zijn aangepast qua route en frequentie.

### 2.1 Lijn 63

In 2021 is de dienstregeling van lijn 63 verbeterd door een extra vroege rit vanuit Assendelft aan de dienstregeling toe te voegen, maar ook door het patroon te wijzigen in een nagenoeg strakke halfuurdienst, voor een betere afstemming met lijn 64 op het gezamenlijke traject.

Allereerst worden enkele wijzigingen voorgesteld op lijn 63 welke onderdeel zijn van een uitbreiding van het netwerk en daardoor geen relatie hebben tot te nemen maatregelen als gevolg van COVID-19:

- In de avonden en op zondag, buiten de bedieningstijden van buurtbus 456, rijdt lijn 63 na Assendelft in de huidige situatie nog door naar Krommenie-Assendelft Station. Dit resulteert erin dat als lijnen 63 en 64 in een gezamenlijke halfuurdienst vertrekken vanaf Zaandam Station richting Koog aan de Zaan en verder, de buslijnen op de retourrit vanuit respectievelijk Krommenie en Zaandijk op enkele minuten van elkaar rijden op het gemeenschappelijke traject. Om dit te verbeteren wordt voorgesteld het traject tussen Assendelft en Krommenie uit te voeren met een ander voertuig en onder een ander lijnnummer. Zie **lijn 68**. Hierdoor rijdt lijn 63 altijd hetzelfde traject en is daardoor in beide richtingen te allen tijde optimaal afgestemd met lijn 64.
- Daarnaast wordt voorgesteld om voortaan niet lijn 63 maar lijn 64 via bedrijventerrein Zuiderhout en het Hembrugterrein te laten rijden. Op deze manier kan de bediening van deze locaties worden uitgebreid naar de avonden en op zondag. Lijn 63 rijdt vanaf dat moment altijd via de Albert Heijnweg. Zie **lijn 64**.

Tot slot zal vanwege lage reizigersaantallen lijn 63 voortaan op zaterdag de gehele dag een uurdienst rijden. Tussen Koog a/d Zaan en Zaandam Station wordt samen met lijn 64 in beide richtingen een halfuurdienst gevormd. Met deze frequentie zitten er op het drukste punt van de route gemiddeld 5 reizigers per rit van lijn 63 over de dag berekend. Bovendien behouden reizigers van en naar Assendelft in combinatie met buurtbus 456 nog steeds 3x per uur een verbinding met Zaandam. In **bijlage 3** worden alle frequenties per lijn per dagsoort weergegeven.



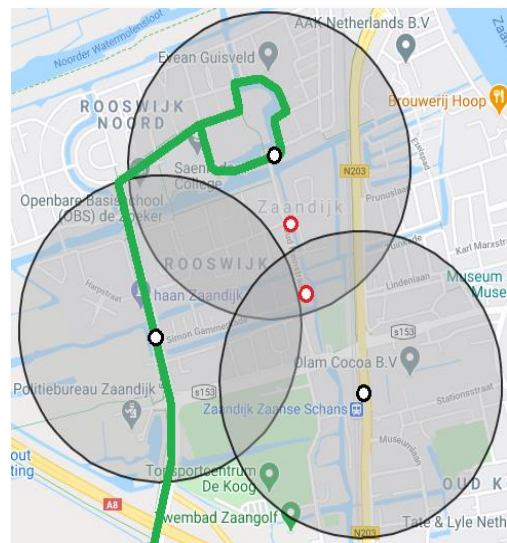
## 2.2 Lijn 64

Momenteel worden bedrijventerrein Zuiderhout en het Hembrugterrein op maandag tot en met zaterdag overdag bediend door lijn 63 en buurtbus 456. Door de toenemende bedrijvigheid rondom Zuiderhout en het Hembrugterrein op alle dagen van de week, in combinatie met de naderende bouw van een nieuwe woonwijk rondom de Houthavenkade, stelt Connexxion voor om dit gebied voortaan ook in de avonden en op zondag te ontsluiten. Dit kan door lijn 64 de route van lijn 63 te laten overnemen en dit traject vervolgens op alle momenten van de dag te bedienen. Hierdoor beschikken zowel bezoekers als medewerkers van de meubelboulevard evenals toekomstige bewoners van de nieuwe woonwijk op elk dagdeel over een busverbinding. Door deze wijziging rijdt lijn 63 voortaan altijd via de Albert Heijnweg.

De benodigde tijd voor de extra lus in de route van lijn 64 kan in beide richtingen grotendeels worden opgevangen binnen de huidige stilstand op Zaandam Station. Doorgaande reizigers 'over het station heen' ondervinden dus geen extra reistijd door deze maatregel. Om deze uitbreiding mogelijk te maken is het wel noodzakelijk om lijn 64 in Zaandijk een lusroute te laten rijden om het Rooswijkplein heen. Hierdoor zullen de haltes Jan Steynstraat en Oud Heinstraat niet meer worden aangedaan. Echter is het gebruik van deze haltes minimaal. In september 2020 werden er gemiddeld per dagsoort onderstaande reizigersaantallen geregistreerd bij de haltes Jan Steynstraat en Oud Heinstraat:

Gemiddelde check-outs september 2020			
Halte / dagsoort	ma-vr	za	zo
Zaandijk, Jan Steynstraat	2,6	2,0	0,0
Zaandijk, Oud Heinstraat	2,8	1,5	0,0

Daarnaast dekken de omliggende haltes het te ontsluiten gebied binnen een cirkel van 400 meter geheel af. Dit is hiernaast weergegeven, waarbij de vervallen haltes in het rood zijn aangeduid, de meest nabijgelegen haltes in het zwart en de nieuwe route in het groen. Connexxion stelt voor om de lus 'tegen de klok in' te rijden, zodat passagiers die gebruik maken van haltes Bannehof en Verpleeghuis Rooswijk op het reguliere halteperron kunnen blijven instappen.



Deze maatregel is onderdeel van een uitbreiding elders in het netwerk en heeft daardoor geen relatie tot de kadernotitie. Connexxion verwacht dat aanzienlijk meer reizigers profijt hebben van deze wijziging dan dat er reizigers zijn van en naar de betreffende haltes die hierdoor een langere reistijd ondervinden.

Tot slot zal vanwege lage reizigersaantallen lijn 64 voortaan op zaterdag de gehele dag een uurdienst rijden. Tussen Koog a/d Zaan en Zaandam Station wordt samen met lijn 63 in beide richtingen een halfuurdienst gevormd. Tussen Zaandam Station en Kogerveld rijdt lijn 64 samen met lijn 69 een halfuurdienst. Met deze frequentie reizen er op het drukste punt van de route van lijn 64 gemiddeld 6 reizigers per rit, berekend over de dag.

## 2.3 Lijn 67

Lijn 67 rijdt tussen Zaandam Station en Wormer via de oever van de rivier de Zaan. De gemiddelde snelheid op de route ligt laag en de lijn heeft langs de Zaanoevers dan ook vooral

een 'sociaal karakter'. Mede hierom wordt de lijn uitgevoerd met 20-persoons Zero Emissie-voertuigen van het type Midcity, die smaller en stiller zijn dan de reguliere biodieselveertuigen en zodoende beter in het straatbeeld passen.



In de spitsperiode en tijdens de drukere winkeluren zien we dat vraag en aanbod op deze lijn voldoende op elkaar is afgestemd. Echter blijkt dat buiten die periodes de meeste reizigers lijn 67 gebruiken om tussen Zaandam Station en Wormer te reizen, maar door de route langs de Zaanoever een relatief lange reistijd ondervinden. Dit terwijl onderweg slechts een minimaal aantal reizigers per rit in- of uitstapt.

Op deze momenten van de dag (avonduren, zaterdagochtend en zondag de gehele dag) zal lijn 67 vervangen worden door lijn 267 welke tussen Zaandam en Wormerveer via de Provincialeweg rijdt. Op deze manier zijn reizigers van en naar Wormer ongeveer 8 minuten sneller op hun bestemming. Tussen Zaandam en Wormerveer rijdt lijn 267 op de betreffende dagdelen een gezamenlijke halfuurdienst met lijn 69. Zie **lijn 267**.

Passagiers die reizen van en naar een halte langs de Zaanoever kunnen nog steeds gebruik maken van lijn 67. Op de momenten dat deze lijn niet rijdt gebruikt men lijn 69 of 267 (in totaal dus 2x per uur) van en naar een halte langs de Provincialeweg. Gemiddeld zal de loopafstand licht toenemen. Deze maatregel treft gemiddeld minder dan 1 in-/uitstapper per rit die op de betreffende dagdelen gebruik maakt van een halte langs de Zaanoever.

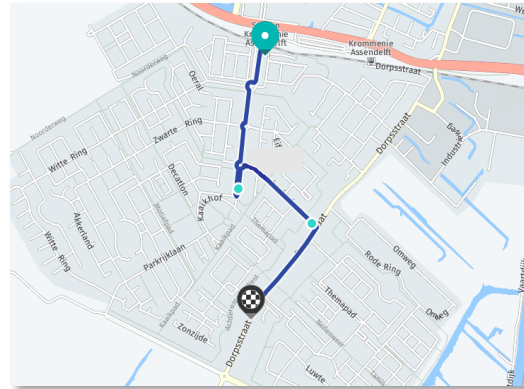
Door deze maatregel vervalt op sommige momenten de bediening van enkele haltes die nu nog de gehele dag een reguliere busverbinding hebben. Dit is niet in lijn met de uitgangspunten van de kadernotitie. Echter sluit deze maatregel onder meer aan bij een eerder verzoek van de RAR om te onderzoeken in hoeverre lijnen 67 en 69 mogelijk geïntegreerd kunnen worden, waardoor Connexxion deze maatregel toch voorstelt doordat er meer reizigers gebaat zijn bij de snellere verbinding met Wormer dan dat er reizigers gedupeerd worden (minder dan 1 persoon per rit) door een licht toegenomen loopafstand op de genoemde dagdelen.

## 2.4 Lijn 68

Lijn 68 is een nieuwe lijn tussen Krommenie-Assendelft Station en Assendelft Saendelft in de avonduren en op zondag de gehele dag. Lijn 68 vervangt lijn 63 op dit traject. De lijn rijdt op de momenten dat buurtbus 456 niet rijdt en biedt op die dagdelen een uurdienst tussen Krommenie-Assendelft Station en de halte Noorderveenweg.

Lijn 68 is in Krommenie altijd gekoppeld aan lijn 69 waardoor reizigers vanuit Zaandam een rechtstreekse verbinding met de wijk Saendelft behouden. Dit zal ook als zodanig in de

dienstregeling kenbaar gemaakt worden. Bovendien is er op het station altijd een overstap van of naar de Sprinter uit Zaandam. Door het opsplitsen van deze lijn kunnen er tevens enkele extra late ritten van en naar de wijk geboden worden ten opzichte van de huidige bediening met lijn 63.



Door de invoering van lijn 68 zal lijn 63 altijd eindigen in Assendelft Kerkbuurt. De verbinding tussen Krommenie-Assendelft Station en Assendelft Kerkbuurt wordt op de rustige uren geboden via Zaandam Station. Haltes Bruggeman en Peters worden voortaan enkel door de buurtbus bediend. Echter werd in september 2020 op deze haltes samen gemiddeld minder dan 1 chipkaarttransactie per dag geregistreerd.

## 2.5 Lijn 69

Lijn 69 vormt een snelle verbinding tussen grotere plaatsen en voorzieningen in de gemeente Zaanstad. Momenteel rijdt lijn 69 een halfuurdienst. In de avonduren en op zondag is dit een uurdienst, aangevuld tot een halfuurdienst tussen Zaandam Station en Krommenie. Op laatstgenoemd traject ziet Connexxion mogelijkheden tot het creëren van synergie in het netwerk.

In Krommenie is de halfuurdienst in de avonduren, op zaterdagochtend en zondag de gehele dag niet bedrijfseconomisch verantwoord in relatie tot de bezetting. Op deze dagdelen zal lijn 69 zodoende een uurdienst rijden over het gehele traject, aangevuld tot een halfuurdienst met lijn 267 tussen Zaandam en Wormerveer. Op deze manier behoudt Wormerveer een halfuurdienst met Zaandam. Reizigers uit Wormerveer-Noord kunnen 1x per uur gebruik maken van lijn 69 of 1x per uur van lijn 267 bij de haltes Wormerveer Station of Edisonstraat.

Tussen Zaandam Station en Zaandam Kalf zal lijn 69 ook zaterdag overdag een uurdienst rijden. Samen met lijn 64 worden er op het gezamenlijke traject 2 ritten per uur per richting geboden. Daarnaast is de 4x per uur rijdende R-netlijn 391 een hoogwaardig aanvullend alternatief.

De afstemming met andere lijnen zorgt ervoor dat er op het grootste gedeelte van het traject van lijn 69 alsnog een halfuurdienst behouden blijft. Hiermee verwacht Connexxion de reiziger een aantrekkelijk product te blijven bieden, ondanks dat de maatregel grotendeels buiten de kadernotitie valt. Daarnaast zal er dagelijks op lijn 69 een extra late rit vanuit Krommenie naar Zaandam Station toegevoegd worden. Connexxion verwacht dat deze rit onder andere aantrekkelijk is voor (toekomstig) uitgaanspubliek en inwoners uit Krommenie of Wormerveer met een late treinverbinding vanuit de richting Alkmaar. Ook wordt er doordeweeks in de ochtend een extra vroege rit toegevoegd waardoor er op Krommenie-Assendelft Station een aankomstmogelijkheid vóór 7:00 uur ontstaat. Dit zal naar verwachting aantrekkelijk zijn voor forensen richting Alkmaar.

## 2.6 Lijn 267

In de avonduren, op zaterdagochtend en op zondag de gehele dag zal de nieuwe lijn 267 de (snelle) verbinding verzorgen tussen Zaandam en Wormer. Lijn 67 vervalt op deze momenten. Reizigers van en naar Wormer zijn ongeveer 8 minuten sneller met lijn 267 ten opzichte van lijn 67.

Lijn 267 rijdt tussen Zaandam en Wormerveer via de Provincialeweg en rijdt net als lijn 67 een uurdienst. Gezamenlijk met lijn 69 wordt een halfuurdienst geboden tussen Zaandam en Wormerveer Station. Connexxion wilde in eerste instantie opteren om lijnnummer 167 voor deze verbinding te gebruiken. Echter wordt dit lijnnummer in het nabijgelegen Castricum al gehanteerd. Om verwarring tussen gelijke lijnnummers van dezelfde vervoerder in één regio te voorkomen, wordt lijnnummer 267 voorgesteld. Dit lijnnummer duidt op deze manier voldoende aan dat deze lijn een snellere evenknie is van lijn 67.

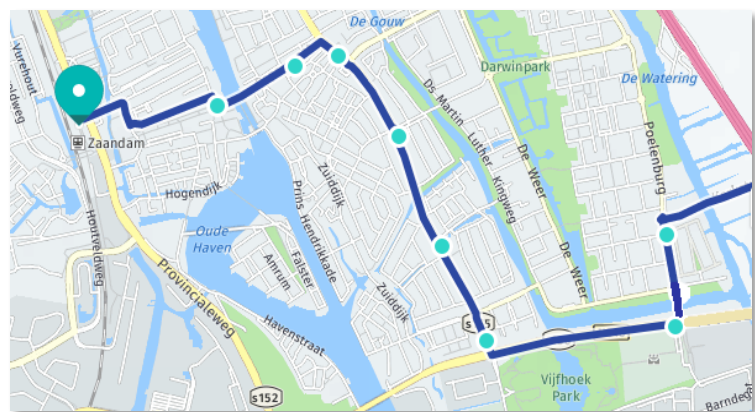
## 2.7 Lijn 392

Dagelijks starten in de vroege ochtend (tussen 5:00 en 6:45 uur, in het weekend later) meerdere omlopen van R-netlijn 392 op Zaandam Station. Connexxion stelt voor om deze omlopen al bij De Vlinder te laten starten. Hiermee worden er extra vroege ritten vanaf De Vlinder naar Zaandam Station aangeboden. Op deze manier hebben inwoners van Zaandam een extra vroege busverbinding naar het station met aansluiting op treinen richting onder andere Alkmaar, Amsterdam en Schiphol.

In de late avond (tussen 0:00 en 1:15 uur) eindigen er meerdere omlopen op Zaandam Station. Hier stelt Connexxion voor om deze omlopen te laten eindigen bij De Vlinder, waardoor er extra late ritten vanaf Zaandam Station naar De Vlinder geboden worden. Deze ritten sluiten aan op aankomende treinen vanuit Alkmaar, Amsterdam en Schiphol. Connexxion verwacht dat deze ritten onder meer aantrekkelijk zijn voor (toekomstig) uitgaanspubliek.

Sinds januari 2021 sluit lijn 392 in beide richtingen bij De Vlinder aan op lijn 394. Momenteel hebben we nog geen reëel inzicht in de gebruikscijfers van deze overstap. Echter is het mede door deze overstapmogelijkheid soms lastig een strakke aansluiting te bieden van en naar GVB-metro 52 op Station Noord. Zodoende wordt voorgesteld om lijn 392 in Zaandam te versnellen door de route te verleggen naar de busbaan langs de Thorbeckeweg en haltes Hotels Vijfhoek en Vinkenstraat over te slaan. Hiermee wordt de beschikbare businfrastructuur optimaal benut en ontstaat er ruimte om op meerdere momenten van de dag de aansluiting op Station Noord te verbeteren.

Met deze maatregel wordt lijn 392 gelijkwaardig gemaakt aan lijnen 391 en 394 – die eveneens niet op respectievelijk haltes Hotels Vijfhoek en Vinkenstraat halteren, maar er wel voorbijrijden – en ontstaat er dus meer uniformiteit tussen de R-netlijnen, inclusief logischere onderlinge halteafstanden. Immers, vanaf zowel halte Hotels Vijfhoek als halte Vinkenstraat ligt de dichtstbijzijnde R-nethalte binnen 275 meter. Bovendien blijft de halte Vinkenstraat nog steeds tot 7x per uur per richting bediend door lijnen 64, 65, 67 en 69. Reizigers van en naar de halte Hotels Vijfhoek maken voortaan gebruik van halte Vijfhoek (lijnen 391 en 392).



Verder wordt voorgesteld om in de spitsperiode voortaan in beide richtingen 4 ritten per uur aan te bieden, gelijk aan overdag en gelijk aan de andere R-netlijnen in de concessie.

Tot slot stelt Connexxion voor om op zaterdag overdag 4x per uur te blijven rijden op het traject De Vlinder – Station Noord, maar tussen Zaandam Station en De Vlinder een frequentie van 2x per uur te hanteren, gelijk aan de vakantieperiode. Met deze frequentie zitten op het drukste gedeelte van de route binnen Zaandam gemiddeld 5 reizigers per rit over de dag berekend.

Op laatstgenoemde maatregel na, sluiten de overige wijzigingen aan bij punt 1 en 3 van de kadernotitie.

## **2.8 Lijn 394**

Dagelijks starten in de vroege ochtend (tussen 5:00 en 6:45 uur, in het weekend later) meerdere omlopen van R-netlijn 394 op Zaandam Station. Connexxion stelt voor om deze omlopen al bij De Vlinder te laten starten. Hiermee worden er extra vroege ritten vanaf De Vlinder naar Zaandam Station aangeboden. Op deze manier hebben inwoners van Zaandam een extra vroege busverbinding naar het station met aansluiting op treinen richting onder andere Alkmaar, Amsterdam en Schiphol.

In de late avond (tussen 0:00 en 1:15 uur) eindigen er meerdere omlopen op Zaandam Station. Hier stelt Connexxion voor om deze omlopen te laten eindigen bij De Vlinder, waardoor er extra late ritten vanaf Zaandam Station naar De Vlinder geboden worden. Deze ritten sluiten aan op aankomende treinen vanuit Alkmaar, Amsterdam en Schiphol. Connexxion verwacht dat deze ritten onder meer aantrekkelijk zijn voor (toekomstig) uitgaanspubliek.

Tot slot wordt voorgesteld om op zaterdag overdag 4x per uur te blijven rijden op het traject De Vlinder – Amsterdam CS, maar tussen Zaandam Station en De Vlinder een frequentie van 2x per uur te hanteren, gelijk aan de vakantieperiode. Met deze frequentie zitten op het drukste gedeelte van de route binnen Zaandam gemiddeld 6 reizigers per rit over de dag berekend.

Het eerste wijzigingsvoorstel sluit aan bij punt 1 van de kadernotitie. De laatstgenoemde maatregel sluit hier niet bij aan.

## **2.9 Lijn 395**

Aansluitend op de extra vroege ritten op lijnen 392 en 394, wilt Connexxion ook een extra vroege rit aanbieden op R-netlijn 395 vanaf De Vlinder naar Amsterdam Sloterdijk. Op De Vlinder sluit deze rit rond 5:30 aan op de eerste aankomsten van lijnen 392 en 394 komende vanuit Zaandam Station. Op Sloterdijk biedt deze rit vervolgens een directe overstap op de trein naar Schiphol waardoor Zaanse reizigers vóór 6:00 op de luchthaven kunnen arriveren. Connexxion verwacht dat onder meer Schipholmedewerkers en reizigers naar industriegebied Westpoort hierbij gebaat zullen zijn.

Tot slot wordt voorgesteld om in de spitsperiode voortaan in beide richtingen 4 ritten per uur aan te bieden, gelijk aan overdag en gelijk aan de andere R-netlijnen in de concessie. Beide maatregelen sluiten in zijn geheel aan bij punt 1 van de kadernotitie.

## **2.10 Lijn 891**

Toeristenlijn 891, welke een non-stop verbinding biedt tussen Amsterdam CS en de Zaanse Schans, zal vooralsnog niet gaan rijden. Wanneer het toerisme in Nederland weer aantrekt zal opnieuw worden geëvalueerd of er voldoende aanleiding is om deze sneldienst aan te bieden. Reizigers van en naar de Zaanse Schans kunnen dagelijks 4x per uur gebruik blijven maken van R-netlijn 391.

## 2.11 Lijn N92

Connexxion heeft vorig jaar besloten om het nachtnet op vrijdag- en zaterdagochtend in 2021 in stand te houden om een nachtelijke verbinding tussen Amsterdam en de Zaanstreek te kunnen blijven bieden. Voor 2022 zijn enkele wijzigingen voorzien.

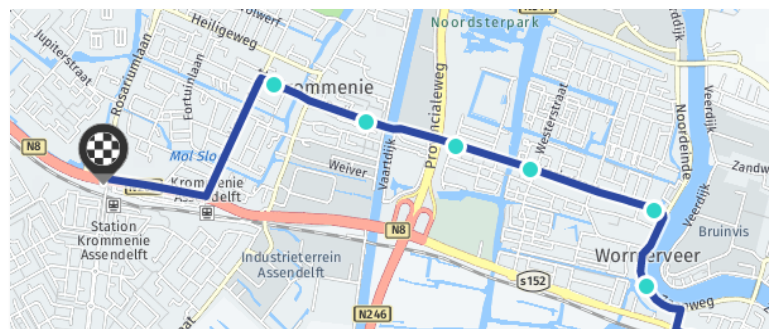
De dienstregeling van vrijdagochtend zal ook op zaterdagochtend geldig worden. Nachtlijn N92 rijdt zodoende voortaan beide nachten een uur dienst en altijd via Landsmeer. Wel zal er (ten opzichte van de vrijdagdienstregeling) beide nachten een extra late rit rijden naar Zaandam. Richting Amsterdam worden er geen ritten meer aangeboden. Hier wordt vrijwel geen gebruik van gemaakt en binnen Amsterdam zijn nachtlijnen N91 en N93 van GVB een volwaardig alternatief. Binnen Zaandam bieden de voorgestelde extra late ritten op lijn 392 (zie **lijn 392**) aan het begin van de nacht een gelijkwaardige reismogelijkheid. Deze maatregel sluit in zijn geheel aan bij punt 2b van de kadernotitie.

Verder stelt Connexxion voor om het eindpunt van lijn N92 te verleggen van Zaandam Station naar het Zaan Medisch Centrum. Hierdoor worden er 3 extra haltes aangesloten op het nachtnet en krijgen medewerkers van het ziekenhuis ook in de nachtelijke uren een reismogelijkheid aangeboden met het openbaar vervoer. De verbinding naar Zaandam Station blijft mogelijk met lijn N94, eventueel met overstap bij halte Het Mennistenerf.

## 2.12 Lijn N94

Zoals in voorgaande paragraaf werd omschreven, blijft Connexxion in 2022 in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag nachtlijnen aanbieden. Om vraag en aanbod meer in balans te brengen wordt er een wijziging op nachtlijn N94 voorgesteld.

Lijn N94 zal voortaan een meer gestrekte route rijden door Krommenie en vervolgens na halte Badhuislaan eindigen bij Krommenie-Assendelft Station, zoals hiernaast is geïllustreerd. De reizigersaantallen naar Assendelft en Westzaan zijn gedaald tot een uiterst minimum waardoor het in standhouden van deze nachtelijke dienstverlening niet meer bedrijfseconomisch verantwoord is. Het aanbod van ritten in beide nachten zal wel gelijk blijven. Deze maatregel sluit in zijn geheel aan bij punt 2b van de kadernotitie.



## 2.13 Dienstregeling NS/GVB

De NS heeft aangegeven dat de treindienstregeling op de “Kennemerlijn” (Haarlem – Uitgeest) in 2022 waarschijnlijk ingrijpend zal wijzigen. De dienstregeling van de Connexxion-bussen uit de concessie Haarlem-IJmond zal hier aansluitend op worden gebaseerd, gezien de vele overstapmogelijkheden tussen beide modaliteiten in onder meer Beverwijk.

Gezien lijn 59 in Beverwijk op zowel de trein als de overige buslijnen aansluit, zal ook deze dienstregeling aangepast worden. Momenteel is nog niet bekend in welke vorm de treindienstregeling zal wijzigen. Bij het opstellen van de dienstregeling van lijn 59 zal getracht worden rekening te houden met aansluitingen op andere buslijnen in de Zaanstreek.

Verder heeft NS kenbaar gemaakt dat de Sprinterserie Schiphol – Hoorn qua patroon met meerdere minuten zal schuiven. Connexxion probeert hier zoveel mogelijk rekening mee te houden bij het opstellen van de dienstregeling rondom Zaandam Station.

Op het moment van schrijven is het nog niet tot in detail bekend welke wijzigingen GVB komend jaar door gaat voeren in haar lijnennet. De meest prominente overstap binnen het netwerk vindt plaats tussen R-netlijn 392 en GVB-metro 52 bij Station Noord. De 7,5-minutenfrequentie van metro 52 en de 15-minutenfrequentie van lijn 392 sluiten in dit kader goed op elkaar aan. GVB is voornemens om de 7,5-minutenfrequentie ook in 2022 te blijven continueren.

## 2.14 Aanpassen haltenamen

Connexxion stelt voor om enkele haltenamen in het concessiegebied aan te passen ten behoeve van een betere herkenbaarheid van de omgeving. Hieronder zijn alle voorgestelde wijzigingen weergegeven.

Oude haltenaam	Nieuwe haltenaam	Toelichting op haltenaam
Amsterdam, Barndegat	<b>Amsterdam, Westkolkdijk</b>	Sluit aan bij toegangsroute naar bedrijventerrein Ambacht
Amsterdam, Molenaarsweg	<b>Amsterdam, Zuideinde/Molenaarsweg</b>	Neemt overlap weg met halte "Molenaarsweg" op andere locatie
Amsterdam, Zuideinde 319	<b>Amsterdam, Zuideinde/Viaduct</b>	Verduidelijkt exacte locatie van halte in de wijk
Assendelft, Marathon	<b>Assendelft, Kaaikhof</b>	Sluit aan bij naam van naastgelegen winkelcentrum
Koog a/d Zaan, Leliestraat	<b>Koog a/d Zaan, Leliestraat/Station</b>	Verduidelijkt exacte locatie van halte ten opzichte van treinstation
Oostzaan, Zuideinde 239	<b>Oostzaan, Bombrakpad</b>	Sluit aan bij toegangsroute naar bedrijventerrein Westeinde
Zaandam, Opera	<b>Zaandam, Spoorstrip</b>	Sluit aan bij naam van nieuwe woonwijk
Zaandam, P. Ghijsenlaan	<b>Zaandam, Hembrugterrein</b>	Verduidelijkt exacte locatie van halte bij bedrijventerrein

De nieuwe benaming van de haltes zijn reeds met de betreffende gemeentes besproken en de wijzigingsvoorstellen binnen de gemeentegrens van Amsterdam zullen derhalve ook voorgelegd worden aan het GVB.

Connexxion zal zorgdragen voor het aanpassen van de haltenamen op de halteborden en in de systemen. Daarnaast wordt de gemeente Zaanstad gevraagd om halte Spoorstrip (Opera) in noordelijke richting weer in ere te herstellen nadat deze halte verdween vanwege de bouw van een parkeergarage. Deze halte wordt momenteel al een lange periode maar in één richting aangedaan door lijn 63 en 64.

## 2.15 Werkzaamheden infrastructuur

In 2022 zijn er meerdere grootschalige infrastructurele projecten voorzien in de concessie Zaanstreek. Dit betreft vooralsnog onderstaande twee projecten. De exacte gevolgen voor het busverkeer zijn op het moment van schrijven nog niet bekend.

- **Project AVANT**

Complete metamorfose van de Thorbeckeweg (N516) in Zaandam, met onder andere een kruisingsvrije onderdoorgang voor oost-westverkeer ter hoogte van de Wibautstraat. Ook wordt het busverkeer van en naar busstation De Vlinder voortaan in beide richtingen aangesloten op de Thorbeckeweg. Start werkzaamheden zijn

voorzien in 2022 en duren naar verwachting tot en met 2025. Expliciete aandacht voor de doorstroming van het busverkeer tijdens de werkzaamheden is cruciaal, daar verwacht wordt dat de automobilist grote hinder gaat ondervinden van deze werkzaamheden, en de bus daardoor een aantrekkelijk, snel, betrouwbaar en hoogwaardig alternatief moet zijn en dus zonder vertraging langs de werkzaamheden moet kunnen rijden.

- **Vervangen riolering Vinkenstraat**

Gemeente Zaanstad heeft aangegeven dat van maart 2022 tot en met november 2022 de riolering in de Vinkenstraat in Zaandam vervangen zal worden, waardoor er tijdens het grootste gedeelte van deze werkzaamheden geen verkeer over deze belangrijke (bus)verkeersader mogelijk is. Omleidingsroutes worden nader onderzocht maar deze moeten in principe in tijdsduur niet langer worden in dan dat de huidige routes nu zijn. We zagen bijvoorbeeld dat het aantal busreizigers van en naar het centrum tijdens de werkzaamheden aan de Wilhelminasluis met 15% afnam door de noodzaak van een gewijzigd lijnennet.



### 3. Effecten reizigers en kwantiteiten

Met de voorgestelde wijzigingen voor 2022 zal er een sterk en gezond basisnetwerk in de Zaanstreek behouden blijven. Hierdoor blijft het openbaar vervoer aantrekkelijk voor zowel nieuwe als bestaande reizigers en wordt voorkomen dat een neerwaartse spiraal optreedt, waaruit het openbaar vervoer zich als product nauwelijks meer kan herstellen. De gevolgen van een neerwaartse spiraal zijn aan het begin van het vervoerplan reeds benoemd.

Dit hoofdstuk brengt resumerend in kaart wat de effecten zijn voor reizigers en voor het voorzieningenniveau in dienstregelingen (DRU). Daarnaast wordt er een doorkijk gegeven naar de intrede van Vervoerplan 2022 en naar de mogelijke wijze om de dienstregeling op termijn weer op te schalen.

#### 3.1 Reizigerseffect per lijn

In onderstaande tabel wordt per lijn inzichtelijk gemaakt wat de effecten voor reizigers zijn bij de in dit vervoerplan voorgestelde dienstverlening. In de meeste gevallen wordt gerefereerd aan de door de Vervoerregio opgestelde kadernotitie. Andere wijzigingsvoorstellen, waaronder de uitbreiding van de bediening van bedrijventerrein Zuiderhout en het Hembrugterrein, zijn niet altijd direct gerelateerd aan coronamaatregelen. Deze worden apart benoemd.

Kader	Maatregel	Effect reizigers	Toelichting
<b>1.</b>	<b>Een dagdekkend HOV-netwerk</b>		
	• Extra ritten vroege ochtend en late avond R-netlijnen 392, 394 (en 395)	<i>Uitbreiding netwerk</i>	> Extra reismogelijkheden voorafgaand aan de ochtendspits en in de late avond onder andere voor forensen
	• R-netlijnen 392 en 395 in spitsperiode in beide richtingen 4x per uur	<i>Beperkt effect</i>	> Er blijven voldoende reismogelijkheden per uur in stand voor de te verwachten reizigersaantallen
<b>2b.</b>	<b>Aanpassingen aan nachtnet</b>		
	• Dienstregeling nachtblijnen vrijdagnacht ook geldig op zaterdagnacht	<i>Beperkt effect</i>	> Er blijven voldoende reismogelijkheden per uur in stand voor de te verwachten reizigersaantallen, ook blijven de eerste en laatste reismogelijkheid behouden
	• Aanpassen route nachtblijn N94	<i>Beperkt effect</i>	> Reizigers voor Assendelft en Westzaan zijn in de nacht aangewezen op een alternatieve modaliteit
<b>3.</b>	<b>HOV-verbindingen in plaats van HOV-lijnen</b>		
	• Versnellen R-netlijn 392 binnen Zaandam	<i>Nihil effect</i>	> Snellere reistijd voor grootste gedeelte reizigers. Kleine groep reizigers dient van een andere buslijn of halte gebruik te maken
	<b>Overige voorstellen buiten kader, maar wel verwant aan afschalen dienstregeling</b>		
	• Uurdienst lijnen 63 en 64 op zaterdag, en lijn 69 op gedeelte van traject	<i>Beperkt effect</i>	> Er blijven voldoende reismogelijkheden per uur in stand voor de te verwachten reizigersaantallen
	• Synergie creëren tussen lijnen (2)67 en 69	<i>Beperkt effect</i>	> In 'superdal' geen reismogelijkheden meer langs de Zaanoever waardoor reizigers dienen op te stappen langs de Provincialeweg. Reizigers van/naar Wormer krijgen in beide richtingen een snellere reistijd. In Krommenie en Wormerveer-Noord dienen passagiers een halfuur eerder/latere op te stappen
	• R-netlijnen 392 en 394 op zaterdag binnen Zaandam een lagere frequentie	<i>Beperkt effect</i>	> Er blijven voldoende reismogelijkheden per uur in stand voor de te verwachten reizigersaantallen
	<b>Overige voorstellen, niet verwant aan afschalen dienstregeling</b>		
	• Bediening Zuiderhout/Hembrugterrein door lijn 64, ook in avond en op zondag	<i>Uitbreiding netwerk</i>	> Reizigers voor woonwinkels, festiviteiten Hembrugterrein en toekomstige bewoners nieuwe woonwijk krijgen ook 's avonds en zondag busverbinding
	• Lijn 64 in Zaandijk inkorten tot het Rooswijkplein	<i>Nihil effect</i>	> Reizigers maken gebruik van nabijgelegen haltes lijn 64, lijn 69 of trein. Reistijd neemt vrijwel niet toe
	• Bediening Saendelft in avond en op zondag door lijn 68	<i>Nihil effect</i>	> Reizigers tussen Zaandam en Saendelft reizen nog steeds rechtstreeks, maar dan via Krommenie. Reistijd neemt vrijwel niet toe
	• Extra vroege en late rit lijn 69	<i>Uitbreiding netwerk</i>	> Aantrekkelijk voor vroege forensen richting Alkmaar en late reizigers vanuit richting Alkmaar
	• Verleggen eindpunt nachtblijn N92	<i>Uitbreiding netwerk</i>	> Extra haltes aangesloten op nachtnet. Ziekenhuispersoneel met nachtdienst of vroege dienst kan nu ook gebruik maken van openbaar vervoer

#### 3.2 Totaal DRU 2022

Op de volgende pagina is het totaal aantal kwantiteiten weergegeven, behorend bij een voorzieningenniveau van 85% DRU ten opzichte van dienstregelingjaar 2019. Er zijn in dit stadium nog geen definitieve dienstregelingstabellen gemaakt, waardoor het aantal DRU per lijn nog niet exact te berekenen is. Hierdoor zijn de gegeven aantallen voorgerecalculeerd en kan er op alle lijnen dus nog een kleine wijziging in het aantal DRU plaatsvinden. Connexxion behoudt zich het recht voor om bij elke lijn op ritniveau minimale wijzigingen

door te voeren, zoals uitwerkingen rondom dagranden of het omzetten van materiaalritten in dienstritten als daar een mogelijk reizigerspotentieel bij voorzien wordt.

Dienstregelingen 2022					
Lijn	Weekdag	Zaterdag	Zondag	Totaal per jaar	Totaal per productformule
59	20:49:00	12:37:00	12:30:00	6689:19:00	
63	23:27:00	12:27:00	11:28:00	7292:13:00	
64	42:41:00	21:36:00	20:00:00	13167:27:00	
65	10:02:00	6:48:00	6:14:00	3273:38:00	
67	11:47:00	8:07:00	0:00:00	3426:49:00	
68	0:49:00	0:49:00	2:19:00	385:05:00	
69	58:36:00	40:59:00	27:55:00	18693:18:00	
267	2:12:00	4:24:00	8:45:00	1297:18:00	<b>Ontsluitend net</b> Afname Reeds afgenomen 2021 Totale afname t.o.v. 2019 54.226 → -5.500 DRU (0 DRU) -5.500 DRU
391	87:59:00	74:36:00	62:46:00	29955:25:00	
392	72:35:00	51:32:00	38:10:00	23402:09:00	
394	84:59:00	58:26:00	44:53:00	27312:31:00	<b>R-net</b> Afname Reeds afgenomen 2021 Totale afname t.o.v. 2019 92.730 → -2.600 DRU (-15.000 DRU) -17.600 DRU
395	43:07:00	20:28:00	0:00:00	12059:01:00	
N92 vr/za	4:33:00	4:33:00	0:00:00	468:39:00	<b>Nachtnet</b> Afname Reeds afgenomen 2021 Totale afname t.o.v. 2019 1.061 → -1.000 DRU (-300 DRU) -1.300 DRU
N94 vr/za	5:45:00	5:45:00	0:00:00	592:15:00	
<b>Totaal</b>	<b>469:21:00</b>	<b>323:07:00</b>	<b>235:00:00</b>	<b>148015:07:00</b>	<b>DRU 2022 afgerond 148.000</b>

Uit bovenstaande tabel kan opgemaakt worden dat in 2022 de grootste reductie in DRU plaats lijkt te vinden op het ontsluitend net. Dit geeft echter een licht vertekend beeld, doordat het reduceren van de frequentie op basis van 2x uur heviger doorwerkt in het aantal DRU dan op basis van R-netfrequenties, zoals 4x per uur of meer. Om deze cijfers in de juiste context te kunnen plaatsen zijn ook de reeds afgenomen DRU in 2021 ('Plan B') weergegeven. Hierin is zichtbaar dat het voorzieningenniveau op de R-netlijnen in 2021 al significant is afgeschaald. Verder afschalen op R-net zal ervoor zorgen dat deze lijnenbundel in een neerwaartse spiraal duikt en dat de dienstregeling zowel nieuwe als bestaande reizigers niet altijd meer kan faciliteren. Hierover wordt in **hoofdstuk 4** meer toegelicht.

### 3.3 Ingangsdatum

Het vervoerplan wat voor u ligt is geschreven op basis van een voorzieningenniveau van ongeveer 85% ten opzichte van 2019. De ingangsdatum van deze dienstregeling is afhankelijk van de landelijke afspraken rondom de BVOV. Middels dit vervoerplan blijft in ieder geval een sterk en gezond basisnetwerk behouden. Onderstaande scenario's zijn hierbij van toepassing:

1. Voortzetten huidige 90% dienstregeling ( $\pm 157.000$  DRU) bij continueren van beschikbaarheidsvergoeding na 1 juli 2021
2. Na 1 juli 2021 aanpassen naar 85% dienstregeling ( $\pm 148.000$  DRU) wanneer beschikbaarheidsvergoeding niet gecontinueerd wordt
3. Na 12 december 2021 aanpassen naar 85% dienstregeling ( $\pm 148.000$  DRU) wanneer beschikbaarheidsvergoeding niet gecontinueerd wordt

Connexxion gaat ervan uit dat bij een voorzieningenniveau van 85% de reizigersaantallen zeker kunnen doorgroeien tot 70% ten opzichte van 2019. Helaas is het niet realistisch te stellen dat reizigersaantallen op korte termijn dusdanig zullen stijgen dat er een voorzieningenniveau van hoger dan 85% of 90% gesteld dient te worden. Het is echter wel van belang tijdig te onderkennen dat opschalen substantieel noodzakelijk is. De keuzes die daarbij gemaakt worden zijn van groot belang. Wordt er direct ingegrepen door één of meerdere ritten aan de dienstregeling toe te voegen, of wordt er gewacht om een structurele trend te kunnen herkennen, en op basis daarvan te regeren? Connexxion stelt voor om regulier overleg met de Vervoerregio te onderhouden om bovenstaand vraagstuk te kunnen managen.

Als opschalen aan de orde is, stelt Connexxion wijzigingen voor gebaseerd op de groeitrend in reizigersaantallen en in nauwe samenspraak met de opdrachtgever en adviesorganen. Opschaalmaatregelen zullen zoveel mogelijk gericht zijn op vastgestelde ingangsdata, zoals aan de start van de zomer- of winterdienstregeling. Ofwel:

- Opschalen gaat niet omgekeerd evenredig volgens kadernotitie
- Opschalen gaat wel op basis van de vraag naar extra capaciteit en groeitrend reizigersaantallen, niet direct op basis van dagniveau, maar op basis van een structurele trend, voor alle productformules

De visie van Connexxion is dat in eerste instantie onderzocht moet worden of de maatregelen die niet in lijn zijn met de kadernotitie van de Vervoerregio – zoals aangepaste frequenties op lijnen 63, 64, 69, 392, 394 zaterdag overdag – teruggedraaid kunnen worden, uiteraard als reizigersaantallen daar aanleiding toe geven. In het transitieplan (meer informatie op **pagina 6**) wordt dieper ingegaan op opschaalscenario's.

In het meest pessimistische scenario is verder afschalen niet uitgesloten. Dit is echter een absoluut onwenselijk scenario en wordt vanwege de impact hiervan nader toegelicht in het hiernavolgende hoofdstuk.

## 4. Neerwaarts scenario

---

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 openbaarvervoerverbindingen dat toekomstgericht is opgezet, aantrekkelijk is voor reizigers en uitnodigend genoeg is om invulling te geven aan de mobiliteitsbehoeften ook nadat de COVID-maatregelen zijn versoepeld.

Bij het opstellen van Vervoerplan 2022 is er uitgegaan van de aanname dat er naast de reguliere exploitatiebijdragen van de Vervoerregio, gemiddeld 65% van de reizigersinkomsten ten opzichte van 2019 wordt gerealiseerd in 2022. Mochten de beoogde reizigersopbrengsten niet worden gerealiseerd, dan zal additionele financiering vanuit de Vervoerregio noodzakelijk zijn om het basisnetwerk en mobiliteitsaanbod te kunnen blijven bieden. Het mag dan ook duidelijk zijn dat als additionele financiering niet mogelijk is, een verdere aanpassing van het vervoersaanbod noodzakelijk is. Daarmee komt de toekomstvastheid van het netwerk in gevaar. Bij een verdere afname van het vervoersaanbod in het netwerk, zal de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in zijn totaliteit sterk afnemen, met een verdere afname van het aantal reizigers en de daarbij behorende reizigersopbrengsten tot gevolg. Het reduceren van frequenties zorgt ervoor dat er minder met het openbaar vervoer wordt gereisd.

Het verder reduceren van het aanbod in de concessie Zaanstreek geschied onder normale omstandigheden 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. Elk voorstel dat buiten de in dit vervoerplan benoemde aanpassingen valt, draagt een significant risico met zich mee en zorgt ervoor dat een neerwaartse spiraal in het zorgvuldig opgebouwde voorzieningenniveau van het vervoersaanbod in de concessie Zaanstreek in gang wordt gezet.

Deze neerwaartse spiraal brengt met zich mee dat elke neerwaartse aanpassing van het voorzieningenniveau, het vervoernetwerk zodanig onaantrekkelijk maakt, dat reizigers niet meer terugkomen. Duidelijk mag zijn dat als reizigers het openbaar vervoer spreekwoordelijk de rug toekeren, er nog meer voorzieningen zullen moeten verdwijnen omdat de kosten van het netwerk telkens te hoog blijken te zijn. Op deze manier zet het één het ander op een negatieve manier in beweging.

Connexxion zal voorafgaand aan de inhoud van het vervoerplan op hoofdlijnen proberen te beschrijven hoe de dienstverlening verminderd kan worden 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 te bepalen is hoe de reizigersaantallen zich zullen ontwikkelen in de komende termijnen en we derhalve ook spreken van 'aannames' om te komen met door de Vervoerregio gevraagde voorstellen.

Bij een gemiddeld reizigersgebruik van slechts 50% van het netwerk ten opzichte van 2019 zal het voorzieningenniveau moeten worden aangepast naar 78% van het aantal dienstregelingen ten opzichte van 2019. Dit is een verdere noodzakelijke verschraving van het vervoersaanbod in de concessie Zaanstreek indien additionele financiering niet mogelijk is en de reizigersinkomsten stagneren, en betreft een generieke maatregel:

- Reduceren frequenties R-netlijnen van 4x per uur naar 3x of 2x per uur

Door de korte tijd die Connexxion heeft kunnen gebruiken om dit uit te werken, is niet mogelijk gebleken om een doorrekening te maken in relatie tot reizigersaantallen. Aangenomen is dat te verwachten valt de geboden vervoerscapaciteit voldoende blijft als er slechts 50% van het aantal reizigers ten opzichte van 2019 nog met de bus reist en tegelijkertijd alle COVID-maatregelen zijn opgeheven.

Het in gang zetten van een neerwaartse spiraal heeft niet alleen gevolgen voor de reizigers. Bij Connexxion zullen de gevolgen direct merkbaar zijn. Doordat de dienstverlening zal afnemen, ontstaan er frictiekosten. Deze kosten ontstaan doordat bussen, personeel en overige middelen overbodig worden. Versneld afstoten van bedrijfsmiddelen is in dat geval noodzakelijk. Hierbij zal boekwaardeverlies 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 en de Zaanstreek. De verwachting is dat verder versoberen van de dienstregeling, door minder vervoersaanbod te bieden, zal leiden tot ontslagen op materiele 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 alle bovenstaande maatregelen zal ertoe leiden dat de weg terug naar een sterk en gezond netwerk van openbaar vervoer is verlaten en dit een verwacht herstel van aanbod direct in de weg staat. Wij willen benadrukken dat Connexxion een verdere verschraling van het vervoersaanbod – verder verlagen frequenties R-net tot een R-net onwaardig niveau – absoluut niet wenselijk acht, mede gelet op de samenhang van de netwerken en de toekomstverwachtingen als de economie weer aantrekt.

## Bijlagen

---

<b>Bijlage 1</b>	<b>Adviezen en reactie</b>	<b>blz. 23</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Kadernotitie Vervoerregio</b>	<b>blz. 29</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Frequentietabel 2022</b>	<b>blz. 31</b>

## Bijlage 1 Adviezen en reactie

### Advies Reizigersadviesraad (RAR)



Per e-mail 18 februari 2021 verzonden aan:

Connexxion 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  
Ons kenmerk

Onderwerp RAR Advies Connexxion Vervoerplan  
2022 Zaanstreek

Inlichtingen [rar@vervoerregio.nl](mailto:rar@vervoerregio.nl)

Bijlagen

Geachte directie,

De Reizigers Advies Raad (RAR) van de Vervoerregio Amsterdam heeft van Connexxion het verzoek ontvangen een advies uit te brengen over het Vervoerplan 2022 van Zaanstreek. De plannen zijn mondeling toegelicht in de bijeenkomst van 12 februari jl.

De RAR beseft dat in de huidige crisis verdere afschaling van de dienstregeling onvermijdelijk is, temeer gezien de grote twijfels over hoe het OV-gebruik zich na de crisis zal herstellen. Wij waarderen het werk dat u gedaan hebt om toch nog een zo goed mogelijk vervoerssysteem in stand te houden. Uw voorstellen voor het scenario van 5% extra afschaling (bovenop de 10% van dit jaar) lijken zinnig en in het belang van reizigers. Wel vragen wij ons af of die 5% niet te optimistisch is, en dat leidt tot een risico van verdere afschaling in de nabije toekomst. Verder zou de RAR graag zien dat in de uiteindelijke dienstregeling rekening wordt gehouden met een goede aansluiting op treindiensten en een goede coördinatie met de GVB-dienstregeling, vooral in Amsterdam-Noord.

De RAR zou ook graag zien dat u een plan opstelt voor de terugkeer naar een meer normaal scenario, voor het geval zich dat in 2022 voordoet. Immers, naast verdere afschaling behoort ook dit tot de mogelijkheden. Behoudens deze kanttekeningen is ons advies op uw concept-vervoerplan positief. Het donkerder scenario van een sterkere afschaling hebt u alleen geschetst. De gevolgen hiervan zijn dermate ingrijpend dat de RAR het als niet zinvol beschouwt om een dergelijke afschaling serieus in overweging te nemen. Niet alleen zou het ernstige gevolgen hebben voor de dienstverlening aan reizigers, maar het zou ook, zoals u aangeeft in het plan, leiden tot een neerwaartse spiraal waarin steeds minder mensen het uitgedeelde OV zouden gebruiken. Bovendien zou het tot afbraak van capaciteit (afstoten van materieel en personeel) leiden die moeilijk omkeerbaar is. Het zou een afwaardering van het openbaar vervoer betekenen die haar weerga niet kent sinds het OV bestaat. Het zou dan naar onze mening beter zijn om na te denken over alternatieven voor het huidige OV-systeem.

Met vriendelijke groet,  
namens de Reizigers Adviesraad

Bart Drenth  
Voorzitter

## Aanvulling van RAR op advies



Per e-mail 14-04-2021 verzonden aan:

Connexxion Openbaar Vervoer  
t.a.v. de 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](mailto:rar@vervoerregio.nl)  
W [www.rar-vervoerregio.nl](http://www.rar-vervoerregio.nl)

Datum 14 april 2021  
Uw kenmerk 20210414RAR-CXX  
Ons kenmerk 20210414RAR

Onderwerp RAR advies aanvulling Vervoerplan  
Connexxion Zaanstreek 2022.

Inlichting gen [rar@vervoerregio.nl](mailto:rar@vervoerregio.nl)

Bijlagen

Geachte mevrouw Wortel,

De Reizigers Advies Raad (RAR) van de Vervoerregio Amsterdam heeft van Connexxion het verzoek ontvangen een advies uit te brengen over het Vervoerplan 2022 van Zaanstreek. De plannen zijn mondeling toegelicht in de bijeenkomst van 12 februari jl. Op 18 februari 2021 heeft u van de RAR een advies ontvangen op het concept vervoerplan 2022. Echter de RAR heeft een aanvulling op het eerder gegeven advies t.w. :

Er is echter één punt in uw concept-vervoerplan waartegen de RAR bezwaar maakt. Dat is het voorstel om de halte Hotels Vijfhoek in Zaandam te laten vervallen. Dit is namelijk de enige halte die het crematorium en de begraafplaats bedient. De dichtstbijzijnde alternatieve halte is weliswaar niet heel ver (300 meter), maar de reiziger moet dan wel een drukke kruising oversteken. Bovendien mogen we aannemen dat veel bezoekers van deze plek slecht ter been zijn en zien wij graag dat deze halte toegankelijk gemaakt wordt voor mindervaliden. Wij zijn van mening dat deze halte een essentiële voorziening is en verzoeken u dan ook uw vervoerplan zodanig aan te passen dat ze bediend blijft.

Met vriendelijke groet,  
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth  
Voorzitter



## Reactie Connexxion op advies RAR

Advies RAR	Reactie Connexxion
<p>"Uw voorstellen voor het scenario van 5% extra afschaling (bovenop de 10% van dit jaar) lijken zinnig en in het belang van reizigers. Wel vragen wij ons af of die 5% niet te optimistisch is, en dat leidt tot een risico van verdere afschaling in de nabije toekomst."</p>	<p>Connexxion is van mening dat een voorzieningenniveau van 85% het minimumscenario is waarbij een sterk en gezond basisnetwerk intact blijft.</p>
<p>"Verder zou de RAR graag zien dat in de uiteindelijke dienstregeling rekening wordt gehouden met een goede aansluiting op treindiensten en een goede coördinatie met de GVB-dienstregeling, vooral in Amsterdam-Noord.</p>	<p>Als reactie hierop hebben wij paragraaf 2.13 aan het vervoerplan toegevoegd.</p>
<p>"De RAR zou ook graag zien dat u een plan opstelt voor de terugkeer naar een meer normaal scenario, voor het geval zich dat in 2022 voordoet."</p>	<p>Dit is opgenomen in het transitieplan dat door Connexxion en de Vervoerregio wordt opgesteld.</p>
<p>"Er is echter één punt in uw concept-vervoerplan waartegen de RAR bezwaar maakt. Dat is het voorstel om de halte Hotels Vijfhoek in Zaandam te laten vervallen. Dit is namelijk de enige halte die het crematorium en de begraafplaats bedient. De dichtstbijzijnde alternatieve halte is weliswaar niet heel ver (300 meter), maar de reiziger moet dan wel een drukke kruising oversteken. Bovendien mogen we aannemen dat veel bezoekers van deze plek slecht ter been zijn en zien wij graag dat deze halte toegankelijk gemaakt wordt voor mindervaliden. Wij zijn van mening dat deze halte een essentiële voorziening is en verzoeken u dan ook uw vervoerplan zodanig aan te passen dat ze bediend blijft."</p>	<p>De grootste groep reizigers van R-netlijn 392 heeft baat bij het versnellen van deze lijn via de Thorbeckeweg. Voor de kleine groep reizigers van en naar de halte Hotels Vijfhoek is op adequate loopafstand (minder dan 300 meter) een vervangende R-nethalte beschikbaar, waar 8x per uur per richting een buslijn stopt. Connexxion ziet helaas geen andere mogelijkheid om halte Hotels Vijfhoek te blijven bedienen, in combinatie met de noodzaak om af te schalen in het voorzieningenniveau en het gegeven dat het crematorium en de begraafplaats nog steeds ruim binnen het ontsluitingsgebied van R-nethalte Vijfhoek valt.</p>

**Advies Adviescommissie gemeenten**



**gemeente Zaanstad**  
wethouder  
G. Slegers

Connexxion  
t.a.v. dhr. J. Mitzer  
Postbus 224  
1200 AE Hilversum

Stadhuisplein 100  
1506 MZ Zaandam  
Postbus 2000  
1500 GA Zaandam

Telefoon 14 075

[www.zaanstad.nl](http://www.zaanstad.nl)

DATUM  
ONS KENMERK  
DOORKIESNUMMER  
ONDERWERP

(075) 681 67 50 (E. van Hofwegen)  
*kopie brief aan de VRA*  
vervoerplan 2022

Geachte heer Mitzer,

Met belangstelling hebben wij het vervoerplan van Connexxion voor 2022 gelezen. Een bijzonder jaar, omdat de aanbesteding van de concessie Zaanstreek – Waterland is uitgesteld, voorgesteld wordt met een noodconcessie te werken en dat daarnaast de reizigersaantallen vanwege corona fors achteruit zijn gegaan.

We begrijpen dan ook dat keuzes gemaakt moeten worden in de dienstverlening omdat er veel minder reizigers zijn en het onzeker is hoe dit zich gaat ontwikkelen. Voor de regio Zaanstreek is het openbaar vervoer echter wel heel belangrijk en het is dus ook van groot belang dat met de voorgestelde aanpassingen er een goed openbaar vervoernetwerk overeind blijft.

In het vervoerplan kunnen we terugzien dat er goed gekeken is om gegeven de moeilijke omstandigheden toch een goed basisnetwerk overeind te houden. We waarderen ook dat ondanks de begrijpelijk afname in dienstregelingsuren er op enkele lijnen door extra vroege of late ritten een verbetering plaats vindt.

Op twee punten zien wij graag een aanpassing in het Vervoerplan 2022 en dat zijn:

- Wij willen u verzoeken de halte Hotels Vijfhoek die nu door lijn 392 aangedaan wordt met minimaal één lijn te blijven bedienen. Deze halte heeft namelijk een functie om de loopafstand voor ouderen en mensen met een beperking die naar de begraafplaats gaan beperkt te houden;
- De voorgestelde aanpassing van de route van lijn 64 in Zaandijk is niet uitvoerbaar. Dit omdat er bouwplannen zijn die dit jaar gaan starten en waarschijnlijk tot aan 2024 duren waarbij ook de Elvis Presleystraat opnieuw wordt ingericht, maar ook een tijd gedeeltelijk wordt afgesloten ten behoeve van bouwverkeer.



Over bovenstaande punten hebben we graag nadere afstemming om te bekijken of we tot een oplossing kunnen komen. We zullen daarom contact met u opnemen voor het plannen van een afspraak.

Daar waar aanpassingen plaatsvinden, rekenen wij op adequate voorlichting voor de reiziger.

Hoogachtend,

wethouder  
G. Slegers  
Voorzitter van de adviescommissie Zaanstreek

## Reactie Connexxion op advies Adviescommissie gemeenten

Advies Adviescommissie gemeenten	Reactie Connexxion
<p>"Wij willen u verzoeken de halte Hotels Vijfhoek die nu door lijn 392 aangedaan wordt met minimaal één lijn te blijven bedienen. Deze halte heeft namelijk een functie om de loopafstand voor ouderen en mensen met een beperking die naar de begraafplaats gaan beperkt te houden."</p>	<p>De grootste groep reizigers van R-netlijn 392 heeft baat bij het versnellen van deze lijn via de Thorbeckeweg. Voor de kleine groep reizigers van en naar de halte Hotels Vijfhoek is op adequate loopafstand (minder dan 300 meter) een vervangende R-nethalte beschikbaar, waar 8x per uur per richting een buslijn stopt. Connexxion ziet helaas geen andere mogelijkheid om halte Hotels Vijfhoek te blijven bedienen, in combinatie met de noodzaak om af te schalen in het voorzieningenniveau en het gegeven dat het crematorium en de begraafplaats nog steeds ruim binnen het ontsluitingsgebied van R-nethalte Vijfhoek valt.</p>
<p>"De voorgestelde aanpassing van de route van lijn 64 in Zaandijk is niet uitvoerbaar. Dit omdat er bouwplannen zijn die dit jaar gaan starten en waarschijnlijk tot aan 2024 duren waarbij ook de Elvis Presleystraat opnieuw wordt ingericht, maar ook een tijd gedeeltelijk wordt afgesloten ten behoeve van bouwverkeer."</p>	<p>Wij zullen gezamenlijk zoeken naar een oplossing hiervoor, en zodoende tijdig met elkaar om tafel gaan om dit te bespreken.</p>

## **Bijlage 2 Kadernotitie Vervoerregio**

### **“Uitgangspunten om het hoogwaardige en fijnmazige karakter te behouden**

De Vervoerregio stelt de volgende uitgangspunten vast voor vervoerders bij het nadenken over het verminderen van het OV-aanbod:

- Verminderen kosten vervoerders
- In standhouden van een hoogwaardig OV-netwerk op alle momenten van de dag
  - Verminderen OV-aanbod in de spits
  - Verminderen paralleliteit
  - Verlagen frequenties
- Aanpassen nachtnet (met uitzondering van lijnen die vooral door forensen worden gebruikt)

Daarnaast heeft de Vervoerregio nadrukkelijk uitgesproken dat het snijden in de fijnmazigheid van het netwerk (opheffen van lijnen en/of het verlagen van frequenties) niet aan de orde is.

Deze uitgangspunten zijn verschillende stappen die vervoerders kunnen zetten om te komen tot een (financieel) robuuste situatie. Voor alle maatregelen blijft de vervoerplicht die concessiehouders hebben van toepassing. Bij toenemend OV-gebruik zal dus een positieve aanpassing in het OV-aanbod volgen. De uitgangspunten zijn geen vervanging van de PvE's maar een tijdelijke noodmaatregel om te proberen het exploitatietekort voor 2021 te dekken.

#### **Kostenbesparingen**

De Vervoerregio vraagt vervoerders om te bezien of er binnen de voorgestelde uitgangspunten bezuinigingen doorgevoerd kunnen worden in de dienstverlening. Ook vraagt het DB de vervoerders te kijken naar of er interne bezuinigingen doorgevoerd kunnen worden die de kostprijs per gereden dienstregelingskilometer verlagen. De mate waarin de Vervoerregio bezuinigingen mogelijk acht en waarin deze werkelijk worden voorgesteld en uitgevoerd, zijn onderdeel van de overwegingen om aanpassingen het aanbod – in lijn met de hiervoor genoemde uitgangspunten – goed te keuren.

#### **1. Een dagdekkend HOV-netwerk**

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.

- 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.
- 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.
- Daar waar na het toepassen van de voorgaande uitgangspunten nog een verschil tussen spits en dal bestaat, is het doel om de spitsuren te verbreden, om spitsmijden verder te faciliteren.

#### **2a. Opheffen van spitslijnen die niet gebruikt worden en aanvullend zijn op bestaand aanbod**

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

**2b. 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.*

**3. HOV-verbindingen in plaats HOV-lijnen**

- *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.*
- *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 Frequentietabel 2022

Frequentietabel		Weekdag					Zaterdag			Zondag		
Lijn	Traject	Ochtendspits	Overdag	Middagspits	Vroege avond	Avond	Ochtend	Overdag	Avond	Ochtend	Overdag	Avond
59	Zaandam Station - Beverwijk Station	2x	1x	2x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x
63	Zaandam Station - Assendelft	2x	2x	2x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x
64	Zaandam Kogerveld - Zandijk Rooswijk	2x	2x	2x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x
65	Zaandam Station - De Vlinder	2x	1x	2x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x
67	Zaandam Station - Wormer	1x	1x	1x				1x				
267	Zaandam Station - Wormer				1x	1x	1x		1x	1x	1x	1x
68	Krommenie Station - Assendelft Saendelft				1x	1x			1x	1x	1x	1x
69	Zaandam Kalf - Zaandam Station	2x	2x	2x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x
	Zaandam Station - Krommenie Station	2x	2x	2x	1x	1x	1x	2x	1x	1x	1x	1x
391	Amsterdam CS - Zaandam Zaanse Schans	4x	4x	4x	2x	2x	2x	4x	2x	2x	4x	2x
392	Amsterdam Station Noord - De Vlinder	4x	4x	4x	2x	2x	2x	4x	2x	2x	2x	2x
	De Vlinder - Zaandam Station	4x	4x	4x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x
394	Amsterdam CS - De Vlinder	4x	4x	4x	2x	2x	2x	4x	2x	2x	2x	2x
	De Vlinder - Zaandam Station	4x	4x	4x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x
395	Amsterdam Sloterdijk - Zaandam ZMC	4x	4x	4x	2x		2x	2x				
	<b>Nacht</b>	Vr. op za.	Za. op zo.									
N92	Amsterdam Leidseplein - Zaandam ZMC	1x	1x									
N94	Amsterdam Leidseplein - Krommenie Station	1x	1x									

Cijfers in aantal ritten per uurblok  
 Frequenties gelden voor beide richtingen  
 Nachtlijnen rijden enkel in de genoemde richting

Bovenstaande frequenties zijn van toepassing voor de winterdienstregeling. Een afname in frequentie is met rood gearceerd, een uitbreiding in groen.