

AMSTELLAND-MEERLANDEN OVERLEG

Adviescommissie Openbaar Vervoer

Aalsmeer • Amstelveen • Haarlemmermeer • Ouder-Amstel • Uithoorn

Aan:

Dagelijks Bestuur
Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Secretariaat:

Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Contact: Adam Zuyderwijk BBE
(Secretaris Adviescommissie OV Amstelland-Meerlanden)
Tel: 0900-1852
e-mail: openbaarvervoer@haarlemmermeer.nl

Datum: 2 juni 2023

Onderwerp: Advies Adviescommissie OV Amstelland-Meerlanden inzake Vervoerplan 2024 concessie Amstelland-Meerlanden

Geachte leden van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,

Hierbij ontvangt u namens de Adviescommissie OV van de concessie Amstelland-Meerlanden het advies op het voorgestelde vervoerplan voor de dienstregeling 2024. De adviescommissie spreekt dank uit voor uw inzet en die van Connexxion om te komen tot het Vervoerplan 2024, inclusief de gelegenheid die beide partijen onze gemeenten hebben geboden om in het voortraject zowel ambtelijk als bestuurlijk inbreng te geven.

Een nieuwe werkelijkheid

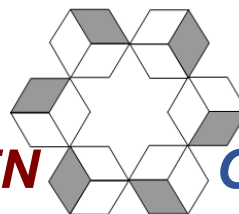
Op 10 december 2017 is de openbaar vervoerconcessie Amstelland-Meerlanden van start gegaan. De concessie gunt een grote ontwikkelvrijheid aan de vervoerder en een Programma van Eisen dat veel ruimte laat aan de vervoerder om in te spelen op vraag en aanbod.

We hadden allemaal de hoop dat – nu de pandemische situatie over is – we snel terug zouden keren naar het ‘oude normaal’. Helaas blijkt dat de pandemie veel mensen tot een keuzeverandering hebben gebracht. Bijvoorbeeld in de keuze van vervoerswijze of in de keuze van het aantal dagen buitenshuis werken. De veranderende reispatronen hebben weerslag op de bezettingsgraden in het openbaar vervoer en daarmee ook de betaalbaarheid van het gehele systeem. Daar waar vroeger de goed bezette lijnen zorgden voor de inkomsten om de lager bezette lijnen in stand te houden, komen nu ook de goed bezette lijnen onder druk te staan. Dit noopt naar het opnieuw nadenken over de rol van openbaar vervoer in onze samenleving en het breder te bekijken vanuit het oogpunt van publieke mobiliteit. Wat ons betreft blijft openbaar vervoer een belangrijke rol spelen in het zorgen voor vervoersrechtvaardigheid een goede vestigingsklimaat en het bieden van kanselijkheid op zelfontplooiing. In de kerngebieden en in alle uithoeken van onze AM-regio.

De personeelstekorten die breed in de maatschappij zichtbaar zijn, zijn ook in de OV-sector waarneembaar. We vertrouwen erop dat Connexxion er alles aan doet om het personeelsbestand en het ziekteverzuim op orde te brengen, zodat er een betrouwbare dienstregeling kan worden gereden.

Bedreigingen 30 kilometer per uur

De AM-regio maakt zich zorgen over de waterbedeffecten van het grootschalig en in één keer uitrollen van 30 kilometer per uur in en door de gemeente Amsterdam. Wij benadrukken dat ook wij verkeersveiligheid een belangrijk thema vinden. Wel is het zo dat ten tijde van de eerste plannen er voornemens waren om met mitigerende maatregelen de randgemeenten en het openbaar vervoer zo veel mogelijk te ontzien. Helaas constateren wij dat mitigerende maatregelen niet of later uitgerold worden. Dit bedreigt de exploitatie van het OV dusdanig dat de situatie dreigt te ontstaan dat buslijnen vanuit onze regio naar Amsterdam ingekort



AMSTELLAND-MEERLANDEN OVERLEG

Adviescommissie Openbaar Vervoer

Aalsmeer • Amstelveen • Haarlemmermeer • Ouder-Amstel • Uithoorn

worden tot vóór of kort na de Amsterdamse gemeentegrens. Onze inwoners worden daarmee rechtstreeks getroffen door plannen van en binnen de gemeente Amsterdam. Ook tast dit de bereikbaarheid van ons gebied aan en daarmee verslechtert dit het vestigingsklimaat in onze regio. De Adviescommissie wil de Vervoerregio dan ook dringend verzoeken om met de gemeente Amsterdam in gesprek te gaan en hen te verzoeken;

- De belangrijke OV-corridors te ontzien van 30km/u tot het moment dat de mitigerende maatregelen uitgevoerd worden.

Wij vertrouwen erop dat de Vervoerregio als opdrachtgever van het openbaar vervoer en als medebewaker van de belangen van de AM-regio zich hier hard voor maakt richting de gemeente Amsterdam.

Advies

Hieronder vindt u, per gemeente afzonderlijk, het advies op de onderdelen die voor betreffende gemeente van belang zijn. Al deze adviezen samen vormen het advies van de Adviescommissie OV Amstelland-Meerlanden voor het eindconcept Vervoerplan 2024. Voorstellen waarop wij in deze brief niet specifiek ingaan, kunt u als akkoord beschouwen.

Gemeente Aalsmeer

Wij verzoeken u om te blijven monitoren op de frequentie van de verbinding Kudelstaart-Aalsmeer (lijn 358). Daarnaast verzoeken wij u om de reizigersvraag op de verbinding Schiphol-Aalsmeer-Uithoorn in de gaten te blijven houden, met oog op de potentie van de herintroductie van lijn 342 die januari 2021 is opgeheven.

Gemeente Amstelveen

Wij zijn het ten zeerste oneens met het voornemen om als gevolg van de invoering van 30km/u in Amsterdam lijn 348 vanuit Uithoorn in te korten tot Amstelveen. Wij hebben begrip voor de invoering van 30km/u in Amsterdam ten behoeve van de verkeersveiligheid, maar dit mag geen negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid van randgemeenten (*zie ook Bedreigingen 30 kilometer per uur*). Wij verzoeken u minstens om in de periode tot aan indienstreding van de Uithoorntram lijn 348 niet te versoberen, dan wel in te korten.

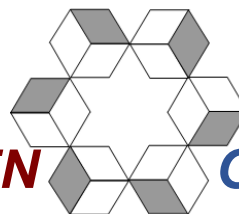
Gemeente Haarlemmermeer

Wij danken Connexxion voor het wederom uitvoerig ingaan op de ingebrachte wensen. Wij verzoeken de Vervoerregio Amsterdam blijvend aandacht voor de fijnmazigheid in de verschillende kernen in Haarlemmermeer, vooral met het oog op de vervoersrechtvaardigheid in met name de kleinere kernen. Ook verzoeken wij de Vervoerregio en Connexxion om oog te hebben voor het fijnmazig ontsluiten van nieuwe woon- en werklocaties. Wij ontvangen steeds vaker signalen waarin wordt aangegeven dat de ontsluiting van deze nieuw gebieden niet aan de verwachtingen voldoet. Hieronder vindt u puntsgewijs de belangrijkste bevindingen op het eindconcept Vervoerplan 2024.

Algehele bediening Badhoevedorp

Met de ruimtelijke ontwikkelingen groeit Badhoevedorp naar een 15.000+ dorp. In het vervoerplan wordt gesteld dat Badhoevedorp een uitstekende bediening heeft in vergelijking met andere gelijkwaardige kernen. Wij erkennen dat de komst van R-netlijn 356 in december 2014 goed heeft uitgediend voor Badhoevedorp. Echter ontvangen wij signalen uit Badhoevedorp die het door Connexxion geschetste beeld niet bevestigen. Deze signalen worden ook met enig regelmaat gedeeld door insprekers in de regio. De knip in de Zeemanlaan wordt in het Vervoerplan aangehaald als oorzaak van gebrek aan fijnmazigheid, maar het opheffen van de buslijnen in Badhoevedorp-Oost (dec-2015) en Bouwlust/Akerveld (dec-2017) vonden plaats ruim voordat er sprake was van enig besluit over een knip die ook voor de bus zou gelden (dec-2019).

Daarnaast ontvangen wij steeds vaker signalen van trillingen in woningen vanwege het gebruik van de zware 18 meter lange Zero-Emissiebus op de lijnen door Badhoevedorp. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid verzoeken wij – ditmaal met klem – om het gebruik van groot materieel op de lijnen 192, 194 en 195 te heroverwegen, zoals eerder verzocht bij het Vervoerplan 2023. Dit kan wat ons betreft door het omstickeren



AMSTELLAND-MEERLANDEN OVERLEG

Adviescommissie Openbaar Vervoer

Aalsmeer • Amstelveen • Haarlemmermeer • Ouder-Amstel • Uithoorn

van enkele 13-meterbussen naar Schipholnetbussen, zoals dat eerder is gedaan met het omstickeren van Schipholnetbussen naar R-netbussen.

Tot slot kan met de inzet van compacter materieel (11m, 13m of midibussen) wellicht ook op andere wegen gereden worden in Badhoevedorp waarmee de gewenste fijnmazigheid geboden kan worden, ondanks de beoogde knip op de Zeemanlaan. Wij zien hier naast Connexxion met name ook een rol voor u als Vervoerregio naar aanleiding van het gedane onderzoek naar de (te grote) halteafstanden.

Omdat dit wellicht te uitvoerig en strategisch is voor een vervoerplan nodigen wij daarom de Vervoerregio en Connexxion uit om op basis van bovenstaande tot een (nieuwe) visie voor Badhoevedorp te komen.

Lijn 192 (Hoofddorp-Badhoevedorp)

Het blijven monitoren van de bezettingscijfers van deze lijn gedurende 2023 lijkt ons goed. Echter is het verder inperken van lijn 192 met het voorgestelde opheffen van de zaterdagbediening – en het wellicht in de toekomst opheffen van lijn 192 als de reizigersaantallen niet toenemen – wat ons betreft zeer onwenselijk. Met name gezien de functie die de lijn vervult voor scholieren. Wij begrijpen van Connexxion dat het weer kunnen rijden over de Robert Kochstraat met lijn 192 essentieel is voor het voortbestaan van deze lijn. We blijven daarom graag in gesprek met Connexxion om tot een oplossing te komen, zodat ook De Meerwende weer wordt bediend.

Mocht de Vervoerregio en Connexxion op termijn toch besluiten tot het opheffen van lijn 192, dan willen we er sterk voor pleiten dat er op een andere manier een rechtstreekse busverbinding behouden blijft tussen Hoofddorp en Badhoevedorp. Wellicht met niet-Schipholnetmaterieel met een kleinere capaciteit. Een enkele scholierenrit in de ochtend zal niet volstaan, omdat de getoonde cijfers laten zien dat in de middag de scholieren verspreid teruggaan. Zij zullen dan met minimaal twee overstappen terug moeten reizen naar Badhoevedorp.

Ingroeimodel lijn 343

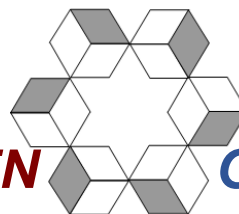
Wij danken Connexxion voor het voorgestelde 'ingroeimodel' voor lijn 343 (HOV Lisserbroek-Nieuw Vennep(West)-Hoofddorp) door middel van de nieuw op te zetten lijnen 143 (Lisse(rbroek)-Getsewoud P+R) en 243 (SKWA-Lincolnpark-Hoofddorp Station). Wij blijven graag met u en Connexxion in gesprek over het opportune moment om dit in gang te zetten. Voor lijn 143 lijkt ons de eerste oplevering van de woningbouwontwikkeling in Lisserbroek Noord het meest geschikte moment. Voor lijn 243 zou dit de start van het scholencluster op Lincolnpark zijn.

Enkele geopperde infrastructuraanpassingen voor lijn 243 lijken ons te rigoureuus voor een 'tijdelijke' lijn, met name als het gaat om het bouwen van een volledige keerlus bij de Spicalaan. Naast de complexiteit dat we zowel hier als bij de kruising met de Hoofdweg te maken hebben met provinciaal areaal, lijkt het voor de tussentijd realistischer om vanaf de Hoofdweg de Van Heuven Goedhart te volgen tot aan station Hoofddorp en de bus onder het station te laten keren, zoals lijn 341 dat nu ook doet. Zeker zolang de bus maximaal een halfuursdienst rijdt. Wanneer de buslijn verder uitgebouwd wordt richting HOV kunnen we gezamenlijk nadenken over benodigde grotere inframaatregelen.

Het opheffen van lijn 169 tussen Spaarne Gasthuis en SKWA bij indiensttreding van lijn 243 lijkt ons een logisch gevolg.

Inperken lijn 341

Het inkorten van lijn 341 om dienstregelingkilometers vrij te spelen voor het ingroeien van lijn 343 klinkt ons logisch. Wij vragen ons echter af of Schiphol Plaza de meest logische plek is om de lijn op te knippen in plaats van bijvoorbeeld Knoop Schiphol Noord. Uit de cijfermatige onderbouwing wordt namelijk ons beeld bevestigd dat er een substantieel aantal reizigers van/naar Schiphol Noord over Schiphol Plaza van/naar Hoofddorp reizen. Dit wordt ook aangegeven in de onderbouwing voor lijn 298.



AMSTELLAND-MEERLANDEN OVERLEG

Adviescommissie Openbaar Vervoer

Aalsmeer • Amstelveen • Haarlemmermeer • Ouder-Amstel • Uithoorn

Wij verzoeken Connexxion te zijner tijd opnieuw te onderzoeken of het haalbaar is om bij indiensttreding van lijn 243 (enkel) de ritten van lijn 341 in de beide spitsen door te laten rijden tot Schiphol-Noord. Anders lijkt een substantieel aantal reizigers geconfronteerd te worden met een extra overstap, terwijl we juist zo veel mogelijk reizigers vast willen houden in het openbaar vervoer.

Bediening Schiphol Trade Park

We gaan graag met Connexxion, Vervoerregio en het parkmanagement om tafel om te zien of we het doortrekken van lijn 169 naar STP op een kostenefficiënte manier mogelijk kunnen maken en op welke termijn dit mogelijk is, gelet op omstandigheden als beschikbaar personeel, voertuigen en dienstregelingkilometers. Daarin lijkt het ons ook goed om nogmaals te kijken naar lijn 163 voor de korte termijn, zoals de Reizigersadviesraad voorstelt, mits hier geen aanpassingen voor nodig zijn die de woningbouwontwikkelingen elders in de weg zitten.

Extra halte lijn 341 op de Asserweg

We kunnen de onderbouwing om geen extra stop te maken tussen de haltes Pax en Toolenburg West vervoerkundig begrijpen, hoewel we het jammer vinden. Dit omdat de halteafstanden van 800m hemelsbreed in deze vergrijzende wijken in de praktijk vrij groot blijken en hier verder geen andere onderliggende bussen rijden dan de R-netlijnen.

Bediening Hoofddorp Noord

De redeneerlijn van het benutten van de restcapaciteit op lijnen 161 en 192 om de extra inwoners in Hoofddorp-Noord op te vangen klinkt ons logisch. Wij verzoeken de Vervoerregio en Connexxion om de bezettingscijfers in relatie tot de gebiedsontwikkeling in de gaten te houden en op te schalen indien noodzakelijk. Zeker in relatie tot het voorstel met betrekking tot lijn 192.

(H)OV Rijsenhout - Hoofddorp Zuidrand - Zwaanshoek - (Bennebroek)

Wij danken Connexxion voor het onderzoeken van deze door de raad geopperde verbinding. We kunnen de redenen om af te zien van deze verbinding begrijpen op basis van de aangeleverde onderbouwing.

Verbinding Hoofddorp - Nieuw-Vennep - Abbenes - Buitenkaag – Sassenheim

De door Connexxion aangegeven redenen om de oude verbinding tussen Buitenkaag/Abbenes en Sassenheim niet terug te brengen zijn vervoerkundig begrijpelijk, zeker met de mogelijkheid om per trein via Nieuw-Vennep naar Sassenheim te reizen. Dit laat onverlet dat wij het jammer vinden.

Kosten inzichtelijk

Connexxion geeft aan dat zij via het vervoerplan geen inzicht in de kosten wil delen omdat dit bedrijfsinterne en concurrentiegevoelige informatie is. Wij begrijpen dit. Tegelijkertijd maakt het dit voor onze gemeenteraad ontzettend lastig om te kunnen oordelen of een bepaalde maatschappelijke wens dusdanig belangrijk is om hieraan bij te dragen als wij niet weten wat dit (financieel) kost. Wij verzoeken de Vervoerregio om hierin een oplossing te vinden, zodat de gemeenteraad hiervoor handvatten worden aangereikt.

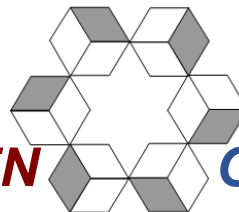
Gemeente Ouder-Amstel

(Reactie onder voorbehoud door uitval portefeuillehouder)

Op 25 mei jl. heeft onze gemeenteraad het Mobiliteitsplan “Veilig en leefbaar Ouder-Amstel” voor de jaren 2023-2026 behandeld en vastgesteld. De optie om in dit plan een extra halte bij het Sluisplein op te nemen voor lijn 171 is door de gemeenteraad per amendement geschrapt. Indien nodig gaan wij graag met Connexxion in gesprek hierover.

Gemeente Uithoorn

Wij zijn het ten zeerste oneens met het voornemen om lijn 348 vanuit Uithoorn in te korten tot Amstelveen als gevolg van de invoering van 30km/u in Amsterdam. De invoering van 30km/u in Amsterdam mag geen negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid van randgemeenten (*zie ook Bedreigingen 30 kilometer per*



AMSTELLAND-MEERLANDEN OVERLEG

Adviescommissie Openbaar Vervoer

Aalsmeer • Amstelveen • Haarlemmermeer • Ouder-Amstel • Uithoorn

uur). Wij verzoeken u daarom minstens om in de periode tot aan indienstreding van de Uithoorntram lijn 348 niet te versoberen, dan wel in te korten.

Tot slot

De Adviescommissie wenst het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam alle wijsheid toe in de vaststelling van het Vervoerplan 2024 en Connexion in de doorvertaling naar de Dienstregeling 2024.

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

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende en volledig te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

De Adviescommissie openbaar vervoer Amstelland-Meerlanden,

drs. M.H. Ruigrok
Voorzitter

A. Zuyderwijk BBE
Secretaris