



# Vervoerplan 2024

Concessie Amstelland en Meerlanden

Ingaande 10 december 2023

Eindversie, 6 juni 2023, versie 3.1

**connexion** 

# Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
Korte samenvatting van wijzigingen in Vervoerplan 2024 .....	4
Vervoerplan 2024 .....	5
1. Algemene inleiding.....	5
2. Voorgestelde wijzigingen nieuwe dienstregeling .....	9
2.1 Voorstellen R-net .....	9
2.2 Voorstellen Schipholnet .....	19
2.3 Voorstellen overig lijnennet.....	25
3. DRK-effecten.....	31
Bijlagen.....	32
Bijlage 1: Wensen per stakeholder uit de ophaalrondes.....	32
Bijlage 2: Fasering MKS.....	38
Bijlage 3: Bedreigingen voor de dienstuitvoering 2024 .....	43
Bijlage 4: Eindadvies van de RAR .....	45
Bijlage 5: Eindadvies van de Adviescommissie gemeenten .....	50
Bijlage 6: Onderbouwing DRK (uit vervoerplan 2023) .....	55

## Voorwoord

Voor u ligt de definitieve versie van het Vervoerplan 2024 over de concessie Amstelland en Meerlanden. Conform de voorwaarden wordt dit plan ten minste een half jaar voor ingangsdatum ingediend bij de Vervoerregio Amsterdam ter vaststelling. Het vervoerplan is tot stand gekomen op basis van de inbreng van participerende gemeenten en de consumentenorganisatie middels meerdere adviesrondes. In de bijlage treft u de eindadviezen aan van beide adviesorganen (Reizigersadviesraad en adviescommissie gemeenten AML).

Wij willen u erop attenderen dat er een aantal aspecten zijn die van invloed zullen gaan zijn op het uit te voeren vervoerplan. Een en ander heeft te maken met de volgende elementen:

- De uitkomsten van de gesprekken met de Vervoerregio met betrekking tot de financiering van het netwerk voor 2024 en verder
- De ontwikkelingen van de reizigersinkomsten gedurende het jaar 2023 en verder, welke nu gebaseerd zijn op ramingen
- De positie van de OV-bedrijven op de arbeidsmarkt om de personele krapte het hoofd te kunnen bieden.

Het beschreven voorzieningenniveau in het vervoerplan is uitgangspunt voor zowel de Vervoerregio als Connexxion. Dit niveau zal het mogelijk maken de mobiliteitsvraag te faciliteren. Alle inspanningen van betrokken partijen zijn er uiteindelijk op gericht om naar het gewenste niveau toe te werken, met in achtname van de beperkende componenten. Een toename van betalende reizigers zal zorgen voor het beantwoorden van de financiële vraagstukken. Door in gezamenlijkheid de personele uitdagingen het hoofd te bieden kan het dienstverleningsniveau worden aangepast op de vraag. Beide componenten zullen gedurende 2024 verder ontwikkelen. Daar waar mogelijk zal Connexxion vraag en aanbod steeds blijven monitoren en indien mogelijk verder op elkaar afstemmen.

Naast de hierboven beschreven economische elementen spelen er twee onderwerpen die een majeure verandering zijn in de omstandigheden die invloed zullen hebben op de dienstverlening van Connexxion in de concessie Amstelland Meerlanden.

Zoals in de inleiding is beschreven, zijn op verzoek van de Vervoerregio Amsterdam in het Vervoerplan 2024 geen aanpassingen opgenomen met betrekking tot het doortrekken van de Amsteltram vanuit Uithoorn naar Amsterdam. Het voornemen is om later dit jaar een tweede Vervoerplan 2024 te presenteren met vooral de plannen die voortvloeien uit de invoering van de Amsteltram. Hiervoor zal de vervoerregio kaders opstellen welke recht doen aan de Amsteltram en Connexxion de gelegenheid geeft om haar netwerk passend te kunnen maken op de vervoersvraag.

De impact van de snelheidsbeperkende maatregelen in de stedelijke omgevingen, in de volksmond 'van 50 naar 30' genoemd, maken wel onderdeel uit van de planvorming. De invoering, eind 2023, van deze maatregelen in Amsterdam, brengt met zich mee dat er mitigerende maatregelen getroffen dienen te worden door de wegbeheerder, om een toename in reistijd te voorkomen. Op dit moment is onvoldoende duidelijk dat de voorgestelde maatregelen tijdig gereed zullen zijn en dat brengt met zich mee dat Connexxion ervan uitgaat dat er aanpassingen noodzakelijk zijn om binnen de gegeven kaders haar dienstverlening te kunnen blijven uitvoeren. De Vervoerregio is in overleg met de gemeente Amsterdam om meer duidelijkheid te krijgen over de status van de maatregelen.

# Korte samenvatting van wijzigingen in Vervoerplan 2024

## Maatregelen per 10 december 2023

Lijn 143*)	Nieuwe lijn tussen Lisse(rbroek) en Nieuw-Vennep Getsewoud P+R
Lijn 169**)	Tijdelijke uitloper Sportcomplex KWA – Spaarne Gasthuis wordt opgeheven (zie lijn 243)
Lijn 192	Opheffen op zaterdag
Lijn 243**)	Nieuwe snellijn tussen Hoofddorp Sportcomplex KWA en Hoofddorp station
Lijn 298**)	Vervangende lijn voor ingekorte deel van lijn 341 (zie lijn 341) tussen Schiphol Airport en Amsterdam Station Zuid
Lijn 341**)	Knippen op Schiphol Airport. Het traject Spaarne Gasthuis – Airport v.v. volledig handhaven. Op het traject Airport – Amsterdam Zuid de frequentie naar 2x per uur op alle dagsoorten met lijnnummer lijn 298 onder de Schipholnet -productformule
Lijn 348	Inkorten tot Amstelveen Busstation in verband met invoering 30 km/u in Amsterdam

\*) Wordt ingevoerd als de HOV-brug in Lisse-Lisserbroek in gebruik genomen kan worden (incl. aanpalende OV-infrastructuur) en de tijdelijke busbaan langs de N207 gereed is.

\*\*\*) Wordt ingevoerd als infrastructuur om lijn 243 veilig te rijden, gereed is

# Vervoerplan 2024

## 1. Algemene inleiding

Voor het derde opeenvolgende jaar bleek ook 2022 wederom een moeilijk jaar voor het openbaar vervoer. Zonder steun van De Rijksoverheid was het ook dit jaar niet mogelijk geweest om het voorzieningenniveau in 2022 te kunnen blijven aanbieden.

Ondanks dat in 2022 er nog nauwelijks sprake was van grootschalige COVID besmettingen en het 'normale' leven weer terug leek gekeerd, is het herstel van het aantal reiziger en de bijbehorende inkomsten in het openbaar vervoer achtergebleven. Er zijn twee redenen waarom de uitdagingen voor het openbaar vervoer en in het bijzonder de concessie Amstelland en Meerlanden (verder te noemen AML), groot blijven. De eerste reden is dat tot op heden de bezetting in de bus slechts 81% is van de bezetting pre-COVID (begin 2020), de tweede reden is de beperkte beschikbaarheid van personeel en de positie van de ov-bedrijven op de arbeidsmarkt. Naast de nasleep van de pandemie hebben ook de reguliere griep samen met het personeelstekort dat op het beschikbare personeel een extra druk legt een significante impact op de beschikbaarheid van personeel om de dienstverlening uit te voeren. Deze effecten hebben invloed gehad op het voorzieningenniveau van 2023.

Alleen voor het dienstregeling jaar 2023 zijn aangepast financiële middelen ter beschikking gekomen. De verwachting is dat na 2023 de concessie zonder aanvullende financiële ondersteuning kan worden uitgevoerd. Het door de Vervoerregio gewenste productieniveau voor 2023 is 90% ten opzichte van 2019, terwijl het percentage reizigers dat van onze dienstverlening gebruik maakt tot nu toe rond de 81% is komen te liggen en op een afvlakkend niveau blijft.

Wij zijn in gesprek met de Vervoerregio om te bepalen welk vervoersaanbod er geboden kan worden met in achtneming van de financiële middelen uit TVOV (Tijdelijk Vangnet OV) en de Vervoerregio.

Medio 2022 hadden de Vervoerregio en Connexxion een principeakkoord over het productiescenario 2023. De tegenvallende reizigersopbrengsten stelde de Vervoerregio en Connexxion voor de lastige taak keuzes te maken in het vervoersaanbod. Het personeelstekort zorgde ervoor dat in 2022 een hoger rituitval percentage was dan verwacht. Mede hierdoor zijn er aanvullende afspraken gemaakt voor een aangepast scenario dat van toepassing werd bij aanvang van de dienstregeling 2023 in december 2022. Deze aanpassing is in overleg met de Vervoerregio tot stand gekomen om de uitvoeringskwaliteit beter te kunnen borgen. De gedachte erachter is dat het beter is om vooraf kenbaar te maken aan de reizigers welke dienstverlening zij kunnen verwachten. Op dit moment wordt geëvalueerd of het vervoersaanbod past bij de vraag en maakbaar is vanuit de personele beschikbaarheid. Deze situatie stelt zowel de Vervoerregio als Connexxion voor meer dan lastige keuzes die soms noodzakelijk zijn terwijl er tegenstrijdige belangen zijn. Hoe lastig de keuzes ook zijn, de economische en marktomstandigheden dwingen beide partijen in afstemming met elkaar te komen tot aanpassingen. Daarbij willen wij via deze weg kenbaar maken dat Connexxion zich tot het uiterste inspant de personele uitdagingen het hoofd te bieden.



## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

De uitvoering van 2023 zal de opmaat vormen voor de mogelijkheden in 2024, het jaar waar het Vervoerplan 2024 over gaat. Het laat zich slecht voorspellen wat de bezetting in 2024 zal zijn, maar algemeen beeld is dat terugkeer naar de pre-COVID periode absoluut in geen enkel scenario gehaald gaat worden. Op dit moment wordt samen met de Vervoerregio onderzocht welk nieuw scenario (de nieuwe uitgangspositie) van toepassing zal zijn. Dit is het 'Herijkingsproces', bijlage 2 in vorig Vervoerplan 2023 liet een mogelijke vervoerkundige richting zien (zie bijlage 6 in dit vervoerplan). Het herijkingsproces met betrekking tot de vervoerkundige invulling dient uiteindelijk zicht te geven op welk DRK-volume van toepassing zal zijn voor de dienstregeling 2024. Een definitieve uitkomst van die gesprekken is op dit moment niet bekend.

Met betrekking tot het Vervoerplan 2024 gaat Connexxion uit van een realistisch maakbaar scenario met betrekking tot het voorzieningenniveau. Hierbij rekening houdend met de noodzakelijkheid voor Connexxion om in 2024 een gezond bedrijfsresultaat te kunnen bereiken. Kortom: de reizigersopbrengsten dienen zich te herstellen tot minimaal 90%. Als gaandeweg het jaar 2023 blijkt dat het herstel achterblijft en de inspanningen die Connexxion pleegt om de personele uitdagingen het hoofd te bieden, dan zal de keuze gemaakt dienen te worden ook in 2024 een maakbaar scenario te bieden. De ingebruikname van de Amsteltram kan hier een rol van betekenis in zijn.

Bovenstaande is grotendeels onderwerp geweest in de jaarlijkse ophaalrondes van wensen bij stakeholders. Ook dit jaar is begrip gevraagd voor het realisme dat er weinig ruimte is voor wensen en dat vooral gevraagd wordt mee te denken hoe we het gewenste voorzieningenniveau bieden terwijl de invulling van wensen sterk onder druk staat. Nagenoeg alle gemeenten hebben rekening gehouden met dit gegeven. In jaar 2024 zal er sprake zijn van een significante aanpassing van het aantal dienstregelingkilometers (verder te noemen DRK's) van het lijnennet. Reden is dat medio 2024 de Amsteltram vanuit Amstelveen wordt doorgetrokken naar Uithoorn. In het bestek behorende bij de aanbesteding van de concessie is in 2016 bepaald dat als het doortrekken van de tramverbinding een feit is, er geen R-net lijnen meer vanuit Uithoorn meer mogen vertrekken richting Amsterdam en vice versa. Deze wijziging in het lijnennet beperkt zich tot een deel van het gebied, waardoor het noodzakelijk wordt te kiezen voor een integrale aanpak van het Vervoerplan 2024. Op verzoek van de vervoerregio wordt dit plan separaat later dit jaar als tweede vervoerplan 2024 aan u gepresenteerd.

Rijttijdanalyse heeft dit jaar weer plaatsgevonden, vervoersdata van de maand maart 2023 is geanalyseerd om de rijttijden van 2024 vast te stellen. Voor Connexxion is het namelijk van groot belang dat de punctualiteit zoals afgesproken wordt gerealiseerd. Hierbij merken wij op dat door de invoering van de 30 kilometer zone(s) in de stad Amsterdam per 8 december 2023 er noodzakelijk extra rijttijd is toegevoegd aan de hoogfrequente R-net lijnen naar de Amsterdamse binnenstad en Amsterdam Zuid. Het is namelijk niet de verwachting dat de compenserende (mitigerende) maatregelen op de 30 km/u routes gereed zijn per 8 december as. Als 30 km/u niet zou zijn ingevoerd, zou Connexxion rijttijd hebben kunnen reduceren. Dat zou de reistijd voor onze reizigers hebben verkort. Ook zouden door deze versnelling minder voertuigen om de dienstverlening te kunnen uitvoeren nodig zijn geweest. Echter de maatregel van 30km in de stad Amsterdam zorgt ervoor dat deze reistijdwinst/rijttijdwinst niet gerealiseerd wordt. Extra rijttijd leidt tot extra voertuigen (en personeel) en die voertuigen zijn niet beschikbaar. Dit betekent dus dat de frequenties van de 'Amsterdam bundel' aangepast zullen worden op deze R-net lijnen om met hetzelfde aantal voertuigen het netwerk te kunnen exploiteren (zie ook "bedreigingen").

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

De Vervoerregio is echter in overleg met de gemeente Amsterdam om meer duidelijkheid te krijgen over de status van de maatregelen en de gevolgen voor het voorzieningenniveau. 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 2024 eveneens toegestuurd met het verzoek om ook haar reactie kenbaar te maken en tevens de infrastructuur op tijd in orde te brengen.

### Procedure

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

In onderstaande overleggen is het Vervoerplan 2024 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.

- Reizigers Adviesraad (RAR; werkgroep): 15 dec, 2 mrt, 24 mei,
- Ouder-Amstel: 14 dec,
- Schiphol: 12 dec, 25 apr,
- Uithoorn: 14 dec,
- Aalsmeer/Amstelveen: 12 dec,
- VRA: 19 jan, 14 en 15 feb,
- Haarlemmermeer: 15 dec,
- Gemeenten adviescommissie: 23 feb, 24 mei,
- GVB: 31 okt, 9/17 jan, 25 jan,
- Arriva: 17 jan, 25 jan,
- Syntus: 12 jan (mail),

### Bedreigingen op de dienstuitvoering in 2024

In 2024 gaat er een grote bedreiging met betrekking tot de aantrekkelijkheid van het busvervoernetwerk ontstaan. De invoering van 30 km/u in gemeenten ter bevordering van de verkeersveiligheid en het terugdringen van ongevallen zal een negatief effect gaan hebben op de reistijd en derhalve de concurrentie met andere modaliteiten verliezen. Aanvankelijk was het vooral gemeente Amsterdam waar sprake is van op grote schaal invoering van de snelheidsreductie. Inmiddels zijn ook andere gemeenten van Amstelland Meerlanden bezig met de invoering van snelheidsbeperkende maatregelen (gemeenten Ouder-Amstel, Haarlemmermeer, Uithoorn).

Het uitgangspunt blijft dat op R-net lijnen nimmer sprake kan zijn van het reduceren van rijtijd door invoering van 30 km/u (zones). Dit geldt voor alle gemeenten in AML. Niet alleen de gemeenten Amsterdam, maar alle andere gemeenten hebben uiteindelijk een belang van een bereikbare stad waar mobiliteit zo is ingericht dat dit passend is voor haar inwoners. Openbaar Vervoer maakt een essentieel onderdeel uit van het mobiliteitsvraagstuk en zou in aanmerking moeten komen voor een preferente rol. Dat maakt dat corridors wellicht uitgezonderd moeten worden van het stringente snelheidsbeleid, of aanpassingen zouden ertoe moeten leiden dat de reistijd/rijtijd minimaal gelijk blijft aan de huidige situatie bij een maximumsnelheid van 50 km per uur. De vervoerregio is hierover in gesprek met de gemeente Amsterdam. Wij staan ervoor open om mitigerende maatregelen te introduceren op die wegen waar het OV gebruik van maakt.

Hierboven is al specifiek beschreven dat een reductie van de maximumsnelheid zal gaan leiden tot extra rijtijd op de R-net lijnen naar de Amsterdamse binnenstad, maar ook naar Amsterdam Zuid.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

Het behoud van de aantrekkelijkheid van het netwerk is van essentieel belang om een toekomstvast en betaalbaar vervoersnetwerk te kunnen blijven bieden. Dit kan zijn door middel van (medegebruik) busbanen, opheffen halten of anderszins. Als snelheidsbeperking niet gecompenseerd wordt met evenredige snelheidsverhoging elders in het netwerk, dan is Connexion genoodzaakt om de frequenties aan te passen zonder compensatie elders, met als resultante een reductie van het aantal geboden DRK's, zodat het aantal bussen waarmee de dienstregeling wordt uitgevoerd gelijk kan blijven. Deze aanpassingen aan het netwerk maken het minder aantrekkelijk want lagere frequentie leidt tot minder (rechtstreekse) reismogelijkheden. Vaak is er een alternatief dat langzamer is of middels een overstap.

De jaarlijkse lijst met bedreigingen treft u aan in bijlage 3, het is een lijst met de verwachte (grote) infraprojecten en daaruit mogelijk voortvloeiende omleidingen. Ook hier geldt dat als omleidingen structureel leiden tot een toename van in te zetten bussen en personeel, er gezocht wordt naar routes die wel passen bij het aantal beschikbare bussen. Dit kan dus betekenen dat er dan tijdelijk bepaalde halten niet bediend kunnen worden (voorbeeld is omleiding Ringvaartbrug bij de Oude Haagse weg, waar halte Cateringweg niet bediend kan worden gedurende enkele maanden in 2024).

### Noot vooraf

Kosten worden niet genoemd in het vervoerplan omdat dit bedrijfsvertrouwelijke informatie is. In dit Vervoerplan 2024 worden reizigersaantallen genoemd die veelal voortkomen uit OV check-in data afkomstig uit november 2022. Dit zijn de meest representatieve recente reizigersaantallen. Hierboven is toegelicht waarom het de verwachting is dat het reizigersherstel in 2023 en 2024 niet op het niveau van pre-COVID zal gaan komen. De afgelopen jaren zijn er naast de Chipkaart ook andere betalingsmethoden aangeboden waar gebruik van gemaakt wordt, zoals barcode tickets in de Tranzer app, ticketbox vervoerbewijzen en E-tickets. Dit heeft geleid tot een beperking van de registratie, waardoor de telcijfers die u aantreft in dit vervoerplan voor 98% als representatief worden beschouwd ongeacht op welke lijn er gereisd is.

Kortom, werkelijke aantallen liggen dus ca. 2% hoger dan in dit vervoerplan gepresenteerd wordt. Er worden geen voorstellen gedaan op ritniveau, dit valt onder de vrijheid om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen.

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
  - **346**
- Oranje: R-net lijnen met begin-/eindpunt Amsterdam Centrum
  - **347 348 357 358 397 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
  - **340 341**

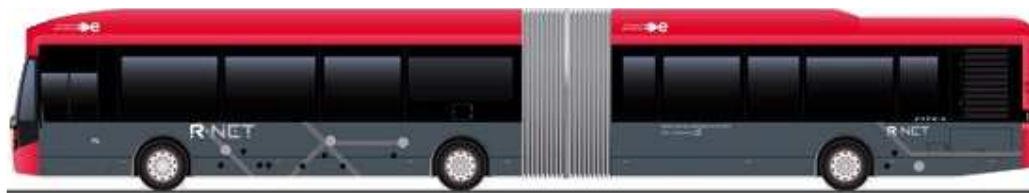


## 2. Voorgestelde wijzigingen nieuwe dienstregeling

In dit hoofdstuk zullen alle voorgestelde wijzigingen voor dienstregeling 2024 per productformule worden toegelicht; startend met R-net, Schipholnet en overige lijnen.

Alle voorstellen die tijdens de ophaalrondes gedaan zijn door de gemeenten en de RAR die ook al in Vervoerplan 2023 en eerder zijn uitgewerkt, worden alleen in 2.1 t/m 2.3 opgenomen als de inzichten zijn veranderd. Als de inzichten onveranderd zijn, dan wordt het voorstel in genoemde paragrafen hieronder niet herhaald en wordt verwezen naar de argumentatie in Vervoerplan 2023 en eerder. In bijlage 1 wordt achter het betreffende plan met de letters A t/m D aangegeven of er verwezen wordt naar Vervoerplan 2023 of eerder, of naar dit hoofdstuk of anders.

### 2.1 Voorstellen R-net



#### Inleiding

In de algemene inleiding is toegelicht dat slechts 81% van de reizigersaantallen zich hersteld hebben. Dit betekent dat in 2024 sprake is van dienstregeling passend bij de financiële mogelijkheden en de maakbaarheid op basis van beschikbaar personeel. Dit betekent dat alle R-net lijnen die zijn geraakt door maatregelen vanaf 2021 in dezelfde vorm ook in 2024 blijven. Mogelijke uitbreiding zal vooral plaatsvinden als de bezetting van betreffende R-net lijn structureel niet meer toereikend is om alle reizigers te vervoeren. Specifiek is tijdens de ophaalrondes door de gemeente Aalsmeer gevraagd of bijvoorbeeld lijn 342 terugkomt in 2024, dit zal inderdaad niet het geval zijn. In het herijkingsproces, zal blijken wat de nieuwe maakbare basis van de dienstverlening binnen de gegeven financiële kaders kan zijn. Het is goed kennis te nemen van de beperkende factoren, omdat dit inzichtelijk maakt welk positief effect er zal ontstaan als de beperkingen van de beschikbaarheid van personeel opgelost zijn en de financiële middelen weer toenemen als de reizigers niet alleen in aantal maar ook in opbrengsten weer toe zullen nemen. Connexxion hecht er waarde aan kenbaar te maken dat zij een passende en adequate dienstverlening voorstaat naar haar reizigers. Alleen bij een vervoersnetwerk dat past bij de vervoersvraag zullen de reizigers gebruik gaan maken van de voorzieningen. Daar liggen naar de toekomst toe de kansen om samen met de vervoerregio Amsterdam invulling te geven en een gezonde bedrijfsvoering mogelijk te maken.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

Gemeente Haarlemmermeer heeft om een toekomstvisie gevraagd met betrekking tot de kern Badhoevedorp omdat het idee leeft dat (delen van) deze kern een ondermaats OV-bediening heeft. Badhoevedorp heeft in 2018 een forse ov-impuls gekregen toen deze kern in het R-netwerk is opgenomen. Vanaf dat jaar was Badhoevedorp niet slechts 2x per uur aangesloten op Amsterdam Centrum en 2x per uur aangesloten op Schiphol, maar werd de kwaliteitssprong gemaakt dat 8x per uur er een rechtstreekse verbinding kwam met Haarlem, Schiphol, Amstelveen en Bijlmer Arena. De rechtstreekse verbinding met Amsterdam (die reeds in 2015 is opgeheven op verzoek van de Vervoerregio) is toen in feite weer teruggekomen middels een snelle overstapverbinding (Knooppunt Noord lijn 356/397) waardoor 8x per uur naar het Centrum van Amsterdam gereisd kan worden. De halteafstanden zijn weliswaar toegenomen naar de beide nieuwe haltes op de Schipholweg, maar zijn vergelijkbaar met kernen als Ouderkerk a/d Amstel of Uithoorn na doortrekking van de Amsteltram. Badhoevedorp heeft dus in de visie van Connexxion een zeer goede bediening en onderkent dat de fijnmazigheid met de komst van R-net is afgenomen. Deze kan door het Schipholnet niet opgevangen worden omdat de gemeente er in 2018 voor heeft gekozen om een centrumknip in te voeren waardoor de buslijnen minder haltes kunnen bedienen en de loopafstanden dus alsmaar groter geworden zijn. Hieronder treft u de lijnsgewijze voorstellen per R-net aan.

### Lijnsgewijze voorstellen

*(NB: alle telcijfers zijn gebaseerd op de maatgevende richting van de maand november 2022)*

#### Lijn **340**

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

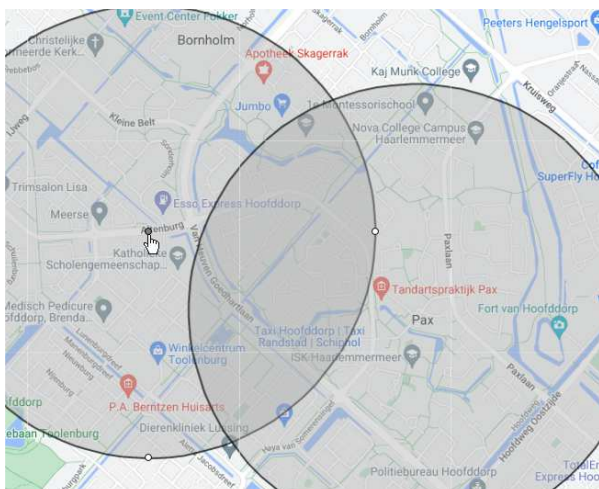
Gemeente Aalsmeer heeft aan Connexxion gevraagd of het in de planning ligt om lijn 340 op termijn door te trekken naar Utrecht. De concessiegrens ligt bij Uithoorn en vanaf Uithoorn naar Utrecht is Keolis de concessiehouder, zij exploiteert lijn 130. Connexxion is er zeker voorstander van dat concessieverleners in de navolgende concessies een stimulans in bouwen dat ertoe leidt dat er een doorgaande R-net verbinding ontstaat tussen Utrecht en Haarlem. Maar tijdens de huidige concessie (tot 2032) ziet Connexxion geen mogelijkheid tot een dergelijke doorgaande verbinding.

#### Lijn **341**

##### **Haarlem – Amsterdam Zuid**

- o Gemeente Haarlemmermeer heeft gevraagd om te onderzoeken of het invoeren van een extra halte op lijn 341 ten behoeve van de wijk bij Pax haalbaar is. Connexxion heeft opnieuw de loopafstanden beoordeeld van de haltes op lijn 341. Hieronder ziet u het resultaat ervan. De twee haltecirkels zijn conform de R-net methodiek 800 meter en laten de invloed zien van de haltes Winkelcentrum Pax en Toolenburg West. Conclusie is dat invoering van een nieuwe halte ongewenst is, want alle woningen vallen ruim binnen het invloedsgebied van beide haltes en doorgaande reizigers zijn niet gebaat bij een langere reis vanwege een extra stop. Derhalve neemt Connexxion het verzoek niet over om een extra halte in te voeren.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024



- o Gemeente Haarlemmermeer heeft tijdens de ophaalrondes de wens uitgesproken om een betere bediening van de nieuwe wijk Lincolnpark (1600 woningen van 2023-2030) en tegelijkertijd het nabijgelegen bedrijventerrein De President. Ook zal er sprake zijn van een nieuwe scholencluster in dit gebied waar 600-800 leerlingen (verhuizing van Dunamare) verwacht worden per schooljaar 2024/2025. De huidige (uurs)bediening met lijn 162 schiet daarvoor te kort, zo is het beeld van de gemeente. De gemeente vraagt een visie van de OV-bereikbaarheid op langere termijn en specifiek een invulling in 2024 met betrekking tot de scholencluster.

Het zal u wellicht opgevallen zijn dat deze wens behandeld wordt onder lijnnummer 341. Lijn 341 zal geen andere route krijgen, echter de wens van de RAR (Reizigersadviesraad) is al enige jaren om het zwakke deel van deze lijn (Schiphol Airport – Amsterdam Zuid) op te heffen ten behoeve van verbeteringen in AML elders. De visie op Lincolnpark kan niet los gezien worden van de totale woningbouw opgave aan de zuid(west) kant van Hoofddorp. In Vervoerplan 2021 is reeds een hoofdstuk opgenomen dat ingaat op de ontwikkelingen in het gebied vanaf 2024. Hieronder wordt kort een passage herhaald uit die visie die in 2020 is gepresenteerd:

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

### Haarlemmermeer Zuid

Hoog over is het volgende te zeggen over de ontwikkelideeën met betrekking tot Lisse(rbroek) - Nieuw-Vennep west en Haarlemmermeer Zuid:

- Dienstregeling 2021 (ingaaude 13 december 2020)
  - Lijn 162 gaat tussen Lisserbroek en Nieuw Vennep Getsewoud hoger frequent worden met aansluiting op lijn 397 omdat het woningbouwprogramma Lisserbroek gaat lopen (keerlus Getsewoud gaat dus gebruikt worden)
  - Lijn 397 wordt grotendeels elektrisch gereden en blijft Getsewoud als eindpunt hebben, wel zou er wellicht een enkele spitsverdichtingsrit bij kunnen komen om de groei van passagiers op te vangen.
- Dienstregeling 2022- 2029
  - Samen met elkaar elk jaar goed monitoren hoe Lisserbroek, Nieuw Vennep West en Haarlemmermeer Zuid zich ontwikkelen zodat invulling kunnen geven aan het eindbeeld 2030 (zie hieronder het eindbeeld)
- Dienstregeling 2030 (Eindbeeld)
  - Er is een nieuwe R-net tussen Lisse(rbroek), Nieuw-Vennep west, Haarlemmermeer zuid (Park 21, Bennebroekerweg) naar Station Hoofddorp (werknaam R-net 343)
    - Deze lijn ligt maximaal 1,4 km parallel (zonder hoge hoedjes!!) westelijk van de busbaan 397 (vanwege de 800 meter halteafstand filosofie)
    - Deze lijn is elektrisch en er zal dus laadapparatuur in Lisse moeten komen
      - Beoordeeld moet nog worden of deze lijn gekoppeld moet gaan worden aan de R-net Noordwijk, of juist niet omdat het over 2 verschillende concessies gaat (en dus de kans op 2 verschillende vervoerders)
    - Deze 343 past in de filosofie van minimaal 8x per uur en gaat een paar vormen met lijn 397 die inmiddels ook weer naar 8x per uur kan, want lijn 343 gaat als overloopventiel werken op lijn 397 (vooral in de spitsuren)
  - Lijn 397 blijft rijden zoals deze nu rijdt
    - Wel zal de frequentie in de spits weer naar minimaal 8x per uur kunnen, omdat 1,4 km westelijk lijn 343 zijn eigen publiek zal gaan trekken. Waardoor lijn 397 weer minder druk zal zijn in de spits.

Vanwege COVID is er veel veranderd om genoemd eindbeeld waar te kunnen maken. Het beeld dat lijn 343 gaat rijden op een volledig vrije busbaan tussen Lisse en Hoofddorp is onveranderd. De genoemde fasering in de passage hierboven (overloopventiel lijn 397 in de spits) is echter niet meer mogelijk, want lijn 397 is door COVID afgeschaald naar 8x per uur in plaats van 12x per uur. Dus het is (nog) niet mogelijk om de 4x extra per uur als lijn 343 in te gaan zetten.

Wat wel mogelijk is, is om per 2024 deels invulling te gaan geven aan de wens van de RAR om het zwakke deel van lijn 341 af te schalen ten behoeve van uitbreiding van de OV-bereikbaarheid aan de zuid(west) kant van Hoofddorp. In principe dient een dergelijke aanpassing te leiden tot een DRK neutraal plan.

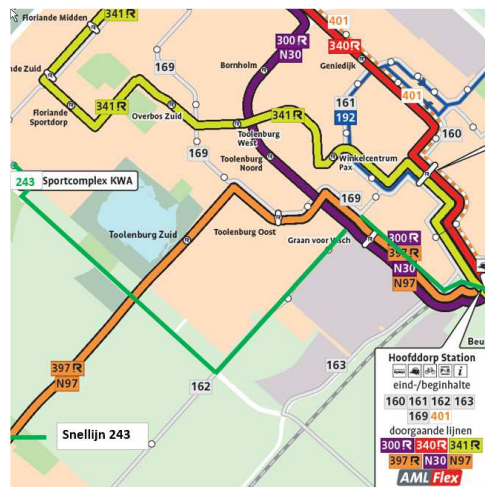
Het voorstel is als volgt:

- Lijn 341 wordt conform de wens van de RAR en eerder voorstel in Vervoerplan 2022 ingekort tot Schiphol Airport. Lijn 341 wordt tussen Schiphol Airport en Amsterdam Zuid vervangen door een nieuwe lijn 298 waarvan de frequentie ten opzichte van lijn 341 gehalveerd is. Het wordt dan een halfuurdienst op alle dagsoorten tot ca. 21:00 uur 's avonds (nu is het een kwartierdienst tot ca. 24:00 uur). De lijn wordt niet met R-net materieel uitgevoerd en wordt beschouwd als een lijn die valt onder het Schipholnet. Het lijnnummer wordt 298. De 2 omdat het een snellijn is, de 90 omdat dit aansluit bij de nummering van het Schipholnet en de 8 omdat vele lijnnummers op Amsterdam Zuid met een 8 eindig(d)en. Motivatie om het ingekorte traject niet volledig op te heffen is omdat er nog wel te veel reizigers inzitten om het volledig op te heffen (zie telcijfers op volgende bladzijden). Motivatie om dit deel

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

niet meer als lijn 341 te rijden is omdat met de frequentieverlaging er R-net voertuigen vrijkomen die nodig zijn om de eerste fase van de nieuwe R-net lijn 343 te gaan rijden, zie hieronder lijn 143/243. Overwogen is echter ook om lijn 341 te laten eindigen op Knooppunt Schiphol Noord, echter dit heeft niet voldoende meerwaarde omdat er zeer hoogfrequent gereden wordt tussen Airport en Knooppunt Noord door zowel Schiphol net (16x) als andere R-net lijnen (18x). Extra nadeel van Knooppunt Noord is, dat dit een extra voertuig kost, waardoor het plan om lijn 143/243 te laten rijden niet door kan gaan. Om die reden wordt vastgehouden aan het verzoek van de RAR om lijn 341 in te korten tot Schiphol Airport

- Als voorloper van R-net lijn 343 wordt lijn 243 geïntroduceerd (het lijnnummer is tijdelijk, maar de verbinding is in principe een definitief onderdeel van de later te introduceren nieuwe R-net lijn 343). Lijn 243 is een nieuwe (snel)lijn tussen Hoofddorp Sportcomplex Koning Willem Alexander, Lincolnpark en Hoofddorp station via de Bennebroekerweg en Hoofdweg/Zuidtangentbaan rechtstreeks naar het station (R-net halten boven). De frequentie wordt elk half uur op waarschijnlijk alleen werkdagen, alhoewel niet uitgesloten wordt dat er in de weekenden ritten gereden gaan worden. Dit wordt nog onderzocht. Een halfuursdienst is alleen mogelijk als via de Zuidtangentbaan gereden wordt, want alleen dan is de rijtijd snel genoeg om 2x per uur op en neer te rijden met één voertuig. Impliciet volgt uit het rijden via de Zuidtangentbaan dat op Hoofddorp station, boven gehalteerd wordt. De benodigde infrastructurele aanpassingen worden in de betreffende paragraaf aan het eind van dit hoofdstuk beschreven. Met de komst van snellijn 243 ontstaat voor met name Lincolnpark, de scholencluster en bedrijventerrein de President een gewenste uitbreiding van het voorzieningenniveau, waar de uurdienst van lijn 162 aldaar niet in kan voorzien. Hiermee krijgt Floriande Zuid een eigen snelle verbinding met Hoofddorp station wat er impliciet toe leidt dat de tijdelijk doorgetrokken lijn 169 naar Sportcomplex KWA kan worden opgeheven (zie lijn 169).







# Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

Per rit, richting en halte het dag-gemiddelde (totaal incl. geschat) per gegeven tijdsblok																																										
Ri	Vlr	Naam	Halve uren	Total	07:00	07:30	08:00	08:30	09:00	09:30	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	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30	22:00	22:30	23:00	23:00	00:00			
1		Hoofddorp, Spaarne Gasthuis	395,2	2,8	0,3	2,0	0,5	1,5	0,3	1,8	1,8	4,5	2,0	0,5	4,0	3,0	4,3	4,8	5,3	5,0	6,3	2,5	5,3	7,8	4,3	2,5	1,8	2,5	1,3	3,3	1,0	1,8	1,8	2,5	1,8	2,0	0,3					
2		Hoofddorp, Floriande Noord	319,7	2,8	0,3	2,5	1,0	2,5	1,0	3,0	6,8	3,3	0,5	4,0	5,3	4,8	5,3	4,8	7,8	8,3	7,0	2,8	5,5	8,0	4,5	2,8	2,0	4,0	1,5	2,8	1,5	2,0	1,8	2,5	2,0	1,8	2,5	2,0	1,8	0,5		
3		Hoofddorp, Floriande Midden	325,2	3,0	1,0	2,8	1,5	3,8	2,0	3,5	5,0	9,5	5,8	3,0	7,0	7,8	8,3	6,5	7,8	8,0	10,5	7,0	5,0	6,0	7,8	3,3	2,5	2,5	5,0	1,8	2,8	1,8	2,5	2,0	1,5	2,3	1,5	0,8				
4		Hoofddorp, Floriande Zuid	390,5	5,5	1,3	3,3	4,0	7,3	3,0	4,8	7,3	13,0	7,3	5,5	7,2	11,5	10,5	10,0	10,8	10,2	11,5	7,8	5,8	7,9	7,2	2,8	2,8	3,0	5,0	2,5	1,8	1,3	3,3	2,0	1,0	1,8	1,0	0,3				
5		Hoofddorp, Floriande Sportdorp	391,4	8,5	2,0	4,8	9,5	11,8	6,0	11,5	12,7	21,5	11,3	10,7	10,5	19,8	15,7	19,8	14,2	15,2	16,3	12,8	8,8	10,5	9,2	3,5	3,5	5,5	5,5	2,5	3,3	2,0	3,3	2,0	0,3	0,5	0,0	0,3				
6		Hoofddorp, Overbos Zuid	316,4	9,3	2,5	5,3	10,8	12,5	6,8	11,5	14,7	24,2	13,0	12,2	13,0	23,3	17,5	24,0	16,7	16,7	17,2	14,8	9,3	11,7	9,6	3,5	4,3	5,5	5,0	3,3	3,5	2,3	3,8	2,0	0,0	0,5	0,3	0,3				
7		Hoofddorp, Toelenburg West	355,2	9,5	2,5	5,5	11,0	12,8	7,3	11,7	15,7	25,7	14,0	12,7	14,7	25,7	18,0	25,7	20,0	19,9	18,2	16,7	10,5	12,0	10,1	3,3	4,8	6,3	5,0	3,8	3,5	2,5	4,0	1,5	0,0	0,5	0,3	0,3				
8		Hoofddorp, Winkelseentrum Par	327,7	10,0	2,5	6,8	13,3	14,5	8,3	14,2	18,2	28,5	17,0	15,7	18,5	30,9	19,2	29,9	22,5	22,1	19,7	17,7	11,5	13,9	10,0	4,3	6,3	7,0	5,5	4,5	3,3	2,3	4,0	1,5	0,0	0,5	0,3	0,0				
9		Hoofddorp, Centrum	323,8	13,0	3,5	8,3	13,2	14,6	8,3	17,3	19,1	33,2	17,7	14,9	21,9	31,6	22,5	30,0	28,2	27,8	22,0	15,7	10,5	12,0	8,0	4,5	4,2	7,5	5,3	6,0	4,2	1,0	1,5	1,3	0,0							
10	12	Hoofddorp, Station	329,7	11,3	2,4	5,8	7,6	6,8	3,5	12,2	13,4	15,3	13,8	10,7	13,8	20,7	15,9	18,1	17,8	21,8	17,1	17,5	8,3	16,7	13,9	8,4	8,5	4,9	3,0	3,9	3,3	4,3	4,6	1,6	1,0	0,8	0,8	0,0				
13		Hoofddorp, Beeldenhorst	317,7	11,3	2,4	6,0	8,1	6,6	3,5	13,4	13,9	14,5	13,6	10,9	14,6	20,4	15,0	18,1	17,8	20,8	17,1	17,3	8,6	14,0	14,1	8,9	8,5	4,9	3,0	4,4	3,5	4,3	4,4	1,6	1,0	0,8	0,8	0,0				
17		Hoofddorp, De Hoek	315,4	10,5	2,3	6,8	9,6	9,8	3,5	16,2	14,4	14,4	12,8	8,8	14,3	20,4	14,6	16,2	17,0	18,9	13,7	14,3	7,8	15,4	12,2	8,1	7,5	5,4	2,8	3,9	3,8	4,3	3,3	1,6	0,8	0,5	0,3					
20		Schiphol, Handelskade	319,4	10,8	2,3	6,8	9,6	9,8	3,5	16,4	14,4	14,4	12,8	8,8	13,8	20,7	14,6	16,0	17,2	18,9	13,6	13,8	8,0	15,4	11,4	8,1	7,2	5,6	2,8	4,1	3,8	4,3	3,6	1,3	0,8	0,3	0,3					
23		Schiphol, Airport	317,4	4,5	1,6	3,5	3,4	3,4	3,3	11,1	13,3	11,2	9,0	8,4	17,2	14,0	19,0	17,7	16,9	20,7	15,0	14,1	10,8	17,1	9,6	5,6	7,1	8,6	6,8	8,9	7,8	9,8	8,6	5,0	6,0	3,0	3,8					
25		Schiphol, Knooppunt Schiphol Noord	389,5	4,3	1,8	3,3	3,1	5,8	4,0	11,1	15,8	9,9	8,9	8,4	11,0	12,3	13,7	13,6	15,5	17,0	15,4	13,2	10,8	13,8	9,3	5,8	5,6	7,0	6,3	8,8	6,5	6,8	5,3	4,0	6,6	2,5	2,5					
26		Amsterdam, Amstelveenseweg	319,7	3,5	1,8	2,5	1,9	4,8	2,8	8,7	10,3	8,1	4,6	6,5	10,1	9,4	10,3	8,7	13,3	14,7	11,2	11,1	9,0	12,7	8,5	4,3	4,8	5,7	5,5	7,3	6,0	5,5	4,0	3,9	4,5	2,0	1,8					
27		Amsterdam, VUmc Hoofdingang	317,7	3,3	1,5	2,0	1,8	3,8	2,8	8,3	9,7	7,6	4,3	5,8	8,6	9,2	9,5	6,5	13,4	13,4	11,4	9,0	7,0	9,7	8,4	4,3	5,3	5,1	4,3	6,0	5,5	4,5	4,0	3,6	4,0	1,8	1,8					
28		Amsterdam, De Boelelaan VU	317,7	3,0	1,3	2,0	1,8	2,5	1,3	5,9	7,5	6,8	3,4	4,9	4,5	7,6	5,5	4,9	10,9	11,6	9,3	7,1	5,8	8,1	8,3	3,8	3,8	4,0	2,8	5,0	4,5	3,5	3,8	1,8	2,7	0,8	1,8					
31		Amsterdam, Station Zuid	322,8	1,5	0,0	0,3	0,0	0,3	0,0	1,0	0,8	3,3	0,8	0,3	0,8	1,3	0,3	0,0	0,7	0,5	1,8	2,0	1,3	1,3	0,5	1,5	0,5	1,0	0,5	0,3	0,0	0,3	0,5	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,3				

## Conclusie:

Een halfuurdienst kan in alle urenblokken zonder capaciteitsproblemen, echter in de spitsperiode is het druk tot halte Amstelveenseweg, dan kan lijn 397 een alternatief bieden.

- o De RAR heeft gevraagd te onderzoeken of een extra halte bij Anderlechtlaan/Oeverlanden mogelijk is omdat de R-net lijnen 369 en 397 hier ook stoppen. Standpunt van Connexxion is dat die verschillen niet helemaal te vermijden zijn, want lijn 397 stopt bijvoorbeeld ook bij halte Cateringweg in Schiphol Noord en dat doen de lijnen 341 en 369 niet. Maar belangrijkste reden om anders naar deze wens te kijken is dat deze halte op dit moment al prima bediend wordt met 16 stops per uur in beide richtingen. Voorstel is dus om zolang R-net lijn 341 rijdt, geen extra halte te openen op de Anderlechtlaan. Als lijn 341 wordt ingekort tot Schiphol Airport/Plaza en een andere lijn (lijn 298) op dit traject (tijdelijk) het vervoer gaat verzorgen zijn er wel mogelijkheden tot het bedienen van de halte Anderlechtlaan.

## Lijn 348 Uithoorn – Amsterdam Zuid

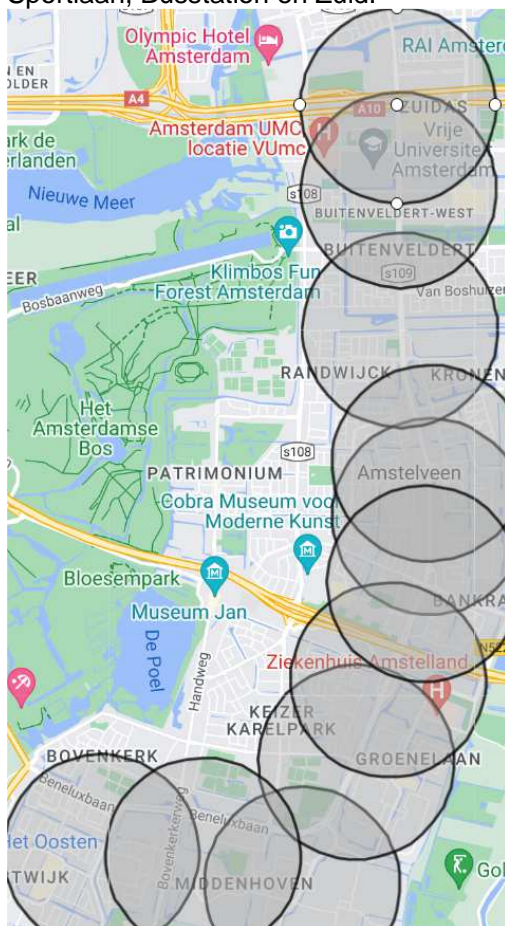
In Vervoerplan 2021 is voorgesteld om de lijnen 347/348 in te korten op Amstelveen busstation. Aanleiding was destijds de noodzakelijke afschaling vanuit Covid. Ondanks vaststelling van dit Vervoerplan destijds door de Vervoerregio Amsterdam is deze maatregel gelukkig nooit doorgang hoeven vinden. Reden hiervoor is dat het Rijk besloot de BVOV nog een jaar langer te continueren zodat het netwerk niet verder afgeschaald hoefde te worden. In de inleiding is aangegeven dat door de invoering van 30 km/u door de gemeente Amsterdam het noodzakelijk is om aanpassingen te doen aan het netwerk teneinde het aantal voertuigen niet te laten toe nemen. Mogelijk leidt overleg dat de Vervoerregio Amsterdam met de gemeente Amsterdam voert, nog tot het voorkomen ervan op de R-net bundel naar de binnenstad. Als 30 km/u in december 2023 wel wordt ingevoerd, wordt opnieuw voorgesteld om (alleen) lijn 348 in te korten tot Amstelveen busstation. De frequentie voor reizigers uit Uithoorn blijft dan ongewijzigd, iedereen kan 8x per uur rechtstreeks naar Amstelveen, 4x per uur naar Amsterdam Centrum en 4x per uur (met overstap) naar Amsterdam Zuid. De verbinding met Amsterdam Zuid is dan niet meer rechtstreeks maar via overstap op halte Poortwachter op de Sneltram of via een overstap op Amstelveen busstation op lijn 358.

De RAR heeft in haar eindadvies op deze maatregel gereageerd en doet het verzoek om in de weekenden en avonden met deze lijn wel door te rijden omdat er dan minimaal een kwartierdienst blijft voor alle reizigers ten noorden van de Sportlaan, waar de sneltram niet rijdt. Connexxion heeft dit verzoek beoordeeld en constateert dat het dan voor reizigers niet duidelijk is dat op het



## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

drukste moment van de week de lijn wordt ingekort en op de rustigere momenten juist doorrijdt. Vanuit de gedachte om de frequentie op peil te houden is het inderdaad wel een logische gedachte, maar de aan reiziger zelf zal het lastig uit te leggen zijn dat in de spits de lijn wordt ingekort als deze 's avonds wel doorrijdt. Om die reden is onderzocht hoe groot het probleem werkelijk zal zijn als het invloedsgebied van de 800 meter cirkels van de Sneltram bij de beoordeling wordt betrokken. In het kaartje hieronder is te zien dat een groot deel van Amstelland Noord binnen het invloedsgebied van de sneltram ligt. Uiteraard is het niet de bedoeling dat de Sneltram het enige alternatief is, dus om die reden blijft lijn 358 wel rijden in de avonduren tussen Sportlaan, Busstation en Zuid.



De impact is dus minimaal en zal grotendeels aanvoelen als 'voorsorteren' op de situatie als de Sneltram wordt doorgetrokken naar Uithoorn. Uiteraard is het nadeel van deze maatregel dat er 1 overstap extra is, echter het aantal vertrekmogelijkheden uit Uithoorn blijft gelijk. Voordeel van het nemen van een maatregel op lijn 348 is dat gemeenten, reizigers en lijnen buiten schot blijven die geen relatie hebben met Amsterdam.

In hoofdstuk 3 (DRK-effecten) wordt toegelicht wat de DRU/DRK effecten zijn.

### Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

#### **Haltemutaties:**

Lijn 143 (Invoering; zie "Aanpassingen aan infrastructuur")

- Bestaande halte waar deze lijn gaat halteren
  - Lisse, Centrum v.v.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

- Nieuw-Vennep, P+R Getsewoud Zuid v.v.
- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
  - PM
  - Etc.

Lijn 243 (Invoering; zie “Aanpassingen aan infrastructuur”)

- Bestaande halte waar deze lijn gaat halteren
  - Hoofddorp, De President (beide zijden)
  - Hoofddorp, Sportcomplex KWA (alleen zuidzijde)

Lijn 298 (Invoering is gekoppeld aan invoering lijn 243)

- Bestaande halten waar deze lijn gaat halteren
  - Schiphol, Knooppunt Noord v.v.
  - Amsterdam, Anderlechtlaan v.v.
  - Amsterdam, Amstelveenseweg v.v.
  - Amsterdam, VUmc v.v.
  - Amsterdam, De Boelelaan/VU v.v.
  - Amsterdam, Station Zuid v.v.

Lijn 341

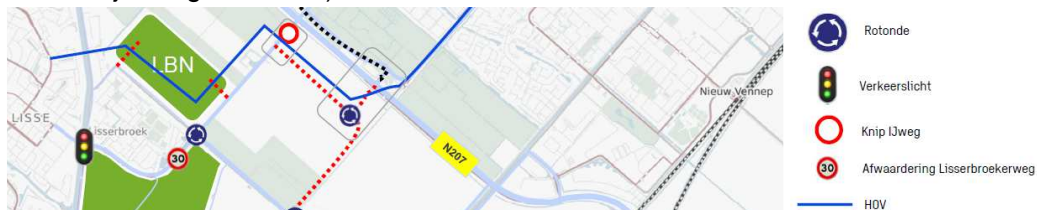
- Vervallen halten waar andere buslijnen langskomen
  - Schiphol, Knooppunt Noord v.v.
  - Amsterdam, Amstelveenseweg v.v.
  - Amsterdam, VUmc v.v.
  - Amsterdam, De Boelelaan/VU v.v.
  - Amsterdam, Station Zuid v.v.

Lijn 348

- Vervallen halten waar andere buslijnen langskomen
  - Amstelveen, Kruiskerk
  - Amstelveen, Graaf Florislaan
  - Amsterdam, Kalfjeslaan
  - Amsterdam, Amsterdamse Bos
  - Amsterdam, VUmc Hoofdingang
  - Amsterdam, De Boelelaan/VU
  - Amsterdam, Station Zuid

### Aanpassingen aan infrastructuur

- In Lisse wordt gewerkt aan de aanleg van een HOV-brug over de Ringvaart. Lijn 143 wordt ingevoerd zo gauw deze HOV-brug in exploitatie is genomen inclusief de complete OV-waardige inpassing van deze HOV-brug op de bestaande infrastructuur. Tevens dient de HOV-baan parallel aan de N207 naar Getsewoud gereed te zijn (zie blauwe lijn in figuur hierna).



- Op 31 januari 2023 is er proefgereden met lijn 243 om een goede inschatting van de rijtijd en de berijdbaarheid van de route te krijgen. Er zijn een aantal knelpunten die eerst opgelost dienen te worden om veilig binnen de noodzakelijke rijtijd van begin naar eindpunt te rijden v.v. Eerder kan lijn 243 niet ingevoerd worden.

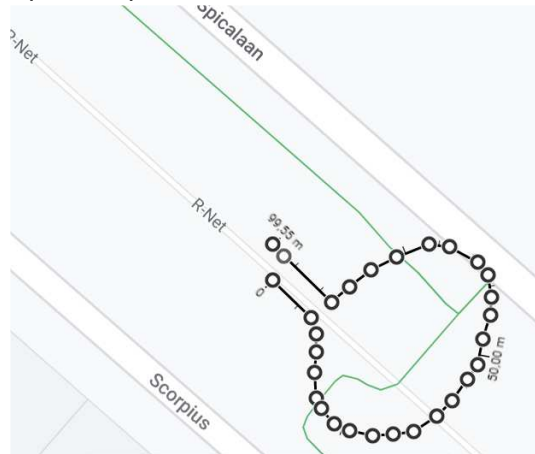
## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

Het gaat om de volgende punten:

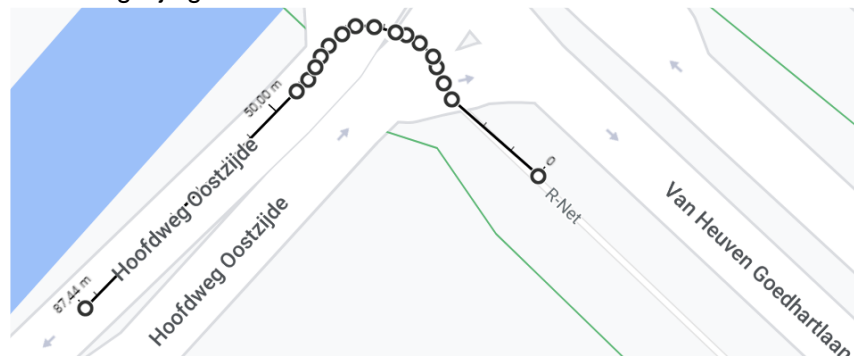
- Richting Station
  - Alle VRI's uitvoeren met KAR
  - De bocht Hoofdweg – van Heuven Goedhartlaan naar de R-net baan dient mogelijk gemaakt te worden



- Er kan gekeerd te worden op de R-net baan ter hoogte van de Spicalaan, maar om tijdverlies te voorkomen, dient er VRI-beïnvloeding te komen op dat punt. Dit is nodig om met 'de neus de goede kant op' op het station op de B-baan te kunnen halteren richting Sportcomplex KWA.

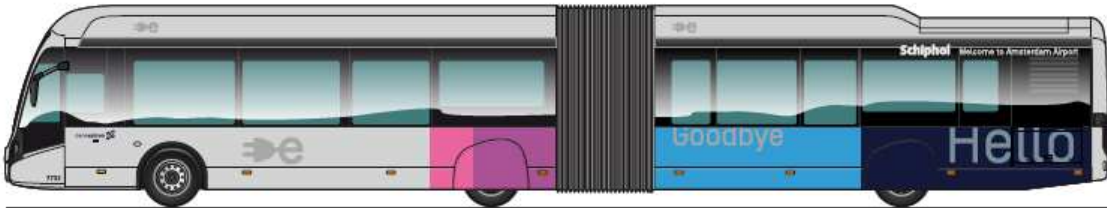


- Richting Sportcomplex KWA
  - Alle VRI's uitvoeren met KAR
  - De bocht van Heuven Goedhartlaan – Hoofdweg vanaf de R-net baan dient mogelijk gemaakt te worden





## 2.2 Voorstellen Schipholnet



### Inleiding

In 2024 zijn er vervoerkundig geen grote veranderingen in het Schipholnetnetwerk voorzien. Wel wordt in Q2 van 2024 begonnen met een cruciale fase van het busstation Schiphol Airport/Plaza naar Multimodaal Knooppunt Schiphol (MKS). Reeds in 2023 wordt begonnen met de ombouw en tijdens de verschillende fases wordt zoveel mogelijk de normale dienstuitvoering nagestreefd. Echter in fase 6 zijn er weken dat buslijnen niet op hun eigen perron kunnen halteren, maar op een alternatieve, op korte afstand gelegen perron (zie bijlage 2).

Alle fases zijn in het najaar van 2022 goed doorgesproken met Schiphol, de Vervoerregio en de vervoerbedrijven van aangrenzende concessies. De garantie wordt gegeven door de MKS-projectorganisatie dat alle 20 halteperrons te allen tijde beschikbaar zijn voor de verschillende buslijnen, wel kan het zijn dat maximaal 5 halteperrons op een andere locatie liggen dan de reiziger gewend is. Gezamenlijk is beoordeeld wat dit betekent voor de loopafstand, looproutes, wayfinding, veiligheid, buslengte, doorstroming, rijtijd, etc. Met betrekking tot alle fases in 2024 is gezamenlijk de conclusie getrokken dat als de MKS-projectorganisatie waar kan maken wat zij gepresenteerd heeft in het najaar van 2022 aan de vervoerbedrijven, de dienstuitvoering zonder noemenswaardige problemen doorgang kan vinden.

Wellicht is het goed om alsnog te melden dat net voor het indienen van het Eindconcept Vervoerplan 2024 er gesprekken hebben plaatsgevonden met Schiphol en de Vervoerregio over de bereikbaarheid van bedrijven op Schiphol. In 2024 zullen er door verbouwingen en verhuizingen bedrijven gaan verhuizen. De rol van het OV op Schiphol zal hierdoor veranderen. In 2024 zullen hierdoor mogelijk aanpassingen in het netwerk noodzakelijk zijn, om de Zuid-Oostflank van Schiphol anders te bedienen. Hiertoe zal Connexxion ene verschuiving van DRK's gaan afstemmen met de betrokken partijen om zo invulling te kunnen geven aan de nadrukkelijke wensen vanuit Schiphol.

### Lijngewijze voorstellen

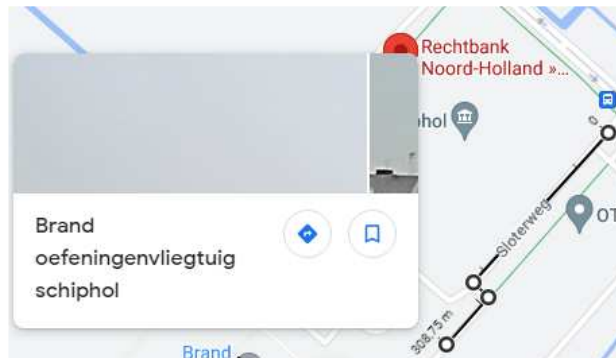
(NB: alle telcijfers zijn gebaseerd op de maatgevende richting van de maand november 2022)

#### Lijn 185 Schiphol Airport – Justitieel Complex

- Schiphol heeft de wens uitgesproken om de route van lijn 185 via de Brandweerkazerne definitief te blijven rijden. In het verleden keerde lijn 185 bij het Justitieel Complex, maar door de introductie van de ZE voertuigen was door de draaicirkel de keerlus niet meer voldoende gedimensioneerd, waardoor lijn 185 een grotere lus is gaan rijden conform onderstaande (blauwe) route.



Er is altijd sprake van geweest om de keerlus alsnog mogelijk te maken zodat de oorspronkelijk route weer gereden kon worden. De kosten die daarvoor gemaakt moeten worden leveren geen rijtijdwinst op, dus is het meer voor de hand liggend om de onderstaande lus definitief als busroute vast te leggen. Connexxion gaat mee in dat verzoek. Het is echter niet aan te bevelen om een extra halte in de lus aan te leggen ten behoeve van de brandweerkazerne. Reden is dat halten in een lus vlak voor een eindpunt altijd voor verwarring en frustratie bij reizigers zorgen omdat kort na het instappen de bus enkele minuten stilstaat op het eindpunt om weer op tijd naar Schiphol Airport te vertrekken. Zonder de extra halte is de loopafstand naar de dichtstbijzijnde halte 300 meter, wat ruim binnen de norm van 400 meter valt.



Kortom, de reeds gereden lus wordt de officiële route van lijn 185 en er komt geen extra halte in deze lus.

- In het preadvies heeft de RAR de wens uitgesproken om lijn 185 om te bouwen naar een 20'- dienst omdat er dan minder stilstand is en er dus vaker gereden kan worden. Reizigers van lijn 185 blijken uit klachten uit het verleden zeer gevoelig te zijn voor de halfuurdienst aansluitingen op te trein. Als er elke 20 minuten gereden wordt dan is nog maar 1x per uur goed aan te sluiten op een halfuurdienst van de trein, dit gaat ongetwijfeld weer tot veel klachten leiden. Na jaren zoeken naar het goede aansluitpatroon, zijn reizigers van lijn 185 nu tevreden over de tijdigging en de frequentie (4x in spits en 2x in dal). Om die reden wordt het voorstel van de RAR niet overgenomen.

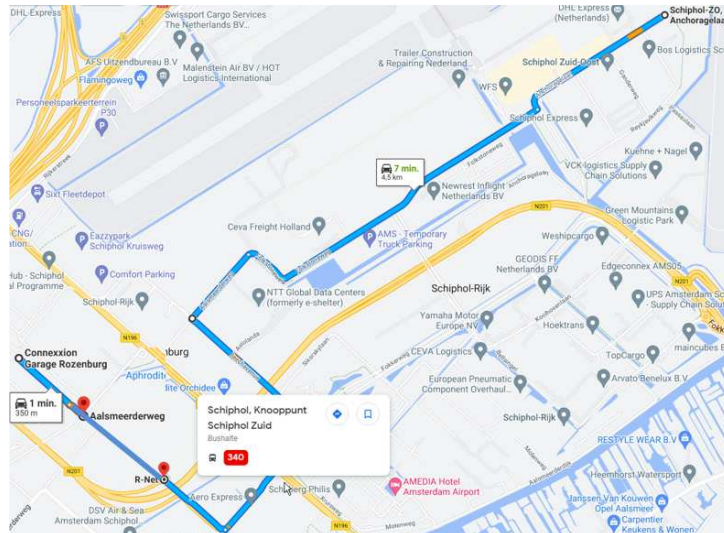
### Lijn 191 Schiphol Zuidoost – P30

- 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 eenzelfde 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 is die mogelijkheid ontstaan. 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. Ideaalbeeld is dat lijn 191 ook 8x per uur tussen Anchoragelaan en Knooppunt Zuid rijdt. Nadeel is natuurlijk dat Schipholmedewerkers die reizen van P30, Airport/Plaza en/of P40, een extra overstap krijgen. Voordeel is dat ook de gemeenten Uithoorn, Aalsmeer, Hoofddorp, Heemstede en Haarlem met slechts 1 overstap 8x per uur overdag op werkdagen middels R-net 340 aangesloten zijn op Schiphol Zuidoost. De knooppunten zijn met de hoogwaardige en hoogfrequente overstappen op Schiphol juist de kracht van het systeem gebleken, dus lijn 191 ombuigen naar Knooppunt Schiphol Zuid zal een krachtige impuls zijn voor deze lijn.

Echter een heel groot nadeel van Knooppunt Zuid is dat er geen laadapparatuur aanwezig is. Een oplossing zou kunnen zijn om vanaf Knooppunt Zuid via het SLP-terrein door te rijden naar onze vestiging Schiphol Zuid waar laadapparatuur aanwezig is. Maar op dit moment blijkt daar te weinig stroom te zijn om lijn 191 eraan toe te voegen.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024



Er is op dit moment echter nog geen busbaan via het SLP-gebied naar onze vestiging en omrijden via Pudongweg en Incheonweg geen optie. Tot slot wordt vanwege de doortrekking van de Amsteltram naar Uithoorn en het vele werk dat we daardoor verliezen opnieuw beoordeeld of 4 stallingen in AML nog steeds de meest optimale efficiencyvoorwaarden schept. Mocht dat met 3 vestigingen beter zijn, dan valt er dus 1 vestiging af en komt bovenstaand voorstel in een ander daglicht te staan.

Kortom: Vervoerkundig zijn er vele goede redenen om lijn 191 in de toekomst hoger frequent naar Knooppunt Zuid te laten rijden en eventueel verder het SLP-gebied in. Het gebrek aan een busbaan in SLP, te weinig stroom op de vestiging en zelfs de onzekerheid of de vestiging gehandhaafd blijft, maakt dat het plan te onzeker is om per 2024 in te voeren. De RAR heeft overigens in haar preadvies aangegeven dat zij een eindhalte Knooppunt Zuid 'niet opportuun' lijkt

Connexxion stelt daarom voor om lijn 191 in 2024 qua route ongemoeid te laten en Vervoerplan 2025 af te wachten om meer grip te krijgen op alle onzekerheden. Wel zal scherp gedurende 2023 en daarna gemonitord worden of de geboden frequentie in verhouding is met de vervoersvraag op Zuidoost.

### Lijn 192

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

- Gemeente Haarlemmermeer heeft gevraagd om te onderzoeken of het mogelijk is om ook op zondag en avonden te gaan rijden. Lijn 192 is juist door de knip in Badhoevedorp Centrum gedecimeerd tot een lijn die nog maar één halte kan bedienen binnen de kern Badhoevedorp, namelijk halte Meerwende. Deze halte wordt zelfs sinds de verlegging van de Robert Kochstraat niet bediend omdat het vele bouwverkeer aldaar en het dwarsprofiel van deze verlegde route, bediening niet mogelijk maakt. De bezetting van lijn 192 was al erg laag en met deze beperkte haltebediening wordt de bezetting nog lager. Eigenlijk is het niet meer verantwoord naar de regio AML om deze lijn in stand te houden.



# Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

Per rit, richting en halte het dag-gemiddelde (totaal incl. geschat) per gegeven tijdsblok																
Ri	Vr	Naam	Uren	Total	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
1		Hoofddorp, Centrum		15,4		2,2	0,9	0,3	0,5	1,5	1,9	1,1	2,1	1,7	1,9	1,3
2		Hoofddorp, Wallenbergstraat		17,1		2,2	1,0	0,4	0,5	2,0	1,9	1,6	2,4	1,7	1,9	1,4
3		Hoofddorp, Wilsonstraat		17,7		2,5	1,2	0,4	0,5	2,1	1,8	1,7	2,4	1,7	2,0	1,2
4		Hoofddorp, Kaj Munkweg		39,4		2,5	1,3	0,8	1,2	3,5	4,4	10,2	6,0	5,5	2,8	1,3
5		Hoofddorp, Oranjestraat		40,2		2,9	1,3	0,8	1,3	3,5	4,4	10,1	6,2	5,3	3,2	1,3
6		Hoofddorp, De Meerstede		40,3		2,9	1,3	0,8	1,3	3,5	4,5	10,2	6,2	5,3	3,1	1,3
7		Hoofddorp, Stationsweg		41,2		3,1	1,4	0,8	1,4	3,5	4,6	10,2	6,2	5,4	3,2	1,3
8		Hoofddorp, Beemsterstraat		42,5		3,2	1,8	0,8	1,5	3,6	4,5	10,3	6,3	5,6	3,4	1,3
9		Hoofddorp, Wijkermeerstraat		42,7		3,1	1,3	0,7	1,5	3,4	4,6	10,4	6,6	6,1	3,7	1,4
10		Hoofddorp, Cornelia's Hoeve		42,9		3,0	1,1	0,7	1,5	3,4	4,6	10,4	6,6	6,1	4,1	1,4
11		Hoofddorp, Vijfhuizenweg		43,1		3,0	1,1	0,7	1,5	3,3	4,8	10,4	6,6	6,1	4,2	1,4
12		Hoofddorp, Hoofdweg 271		42,6		3,1	1,1	0,9	1,5	3,3	4,8	9,7	6,6	6,1	4,2	1,4
13		Hoofddorp, Hoofdweg 199		42,6		3,1	1,1	0,9	1,5	3,2	4,8	9,6	6,6	6,3	4,2	1,4
14		Lijnden, Lijnden		38,7		2,6	1,1	0,9	1,3	3,1	4,3	8,7	5,8	5,5	3,9	1,4
15		Badhoevedorp, Badhoevedorp West		31,9		2,6	1,1	0,9	1,3	2,4	3,5	6,3	4,4	4,6	3,4	1,4
16		Badhoevedorp, De Meerwende		25,2		2,1	0,8	0,7	1,2	1,8	2,5	4,4	3,2	4,1	3,2	1,3
17		Badhoevedorp, Kamerlingh Onneslaan		22,1		1,8	0,6	0,6	0,9	1,3	2,1	3,8	2,7	3,9	3,1	1,2
18		Badhoevedorp, Lorentzplein		22,1		1,8	0,6	0,6	0,9	1,3	2,1	3,8	2,7	3,9	3,1	1,2
19		Badhoevedorp, RK Kerk		21,7		1,6	0,6	0,6	0,9	1,3	2,1	3,8	2,7	3,9	3,1	1,2
20		Badhoevedorp, Badhoevedorp Oost		19,0		3,0	1,0	0,9	1,5	1,1	1,9	2,0	1,3	2,6	2,5	1,1
21		Badhoevedorp, Schuilhoeve		25,1		3,3	1,2	1,1	1,8	1,5	2,8	2,6	1,8	4,1	3,6	1,2
22		Schiphol, Knooppunt Schiphol Noord		0,3		0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0
1		Schiphol, Knooppunt Schiphol Noord		28,0	3,7	6,2	2,3	1,4	1,9	1,5	1,4	2,1	1,7	3,0	2,9	
2		Badhoevedorp, Schuilhoeve		23,6	4,5	4,9	1,6	0,9	1,5	1,4	1,3	1,7	1,4	2,2	2,1	
3		Badhoevedorp, Badhoevedorp Oost		39,0	15,5	8,5	3,3	1,2	2,0	1,5	1,2	1,3	1,5	1,5	1,3	
4		Badhoevedorp, RK Kerk		38,7	15,5	8,5	3,3	1,2	2,0	1,5	1,2	1,3	1,4	1,5	1,2	
5		Badhoevedorp, Lorentzplein		38,5	15,5	8,5	3,3	1,1	2,0	1,5	1,2	1,3	1,4	1,4	1,2	
6		Badhoevedorp, Kamerlingh Onneslaan		38,5	15,5	8,5	3,3	1,1	2,0	1,5	1,2	1,3	1,4	1,4	1,2	
7		Badhoevedorp, De Meerwende		38,5	15,5	8,5	3,3	1,1	2,0	1,5	1,2	1,3	1,4	1,4	1,2	
8		Badhoevedorp, Badhoevedorp West		45,2	19,9	10,3	4,0	1,3	2,0	1,4	1,2	1,1	1,3	1,6	1,0	
9		Lijnden, Lijnden		45,1	20,5	10,3	3,8	1,2	2,1	1,2	1,2	1,1	1,2	1,6	0,9	
10		Hoofddorp, Hoofdweg 199		45,0	20,5	10,3	3,8	1,3	2,0	1,2	1,2	1,1	1,2	1,6	0,9	
11		Hoofddorp, Hoofdweg 271		45,0	20,5	10,3	3,8	1,3	2,1	1,2	1,2	1,1	1,1	1,6	0,9	
12		Hoofddorp, Vijfhuizenweg		44,8	20,5	10,3	3,8	1,3	2,1	1,1	1,2	1,1	1,0	1,6	0,9	
13		Hoofddorp, Cornelia's Hoeve		44,6	20,5	9,9	3,8	1,3	2,1	1,1	1,2	1,2	1,0	1,6	0,9	
14		Hoofddorp, Wijkermeerstraat		40,9	19,3	7,0	3,6	1,1	2,1	1,2	1,2	1,2	1,0	1,8	1,4	
15		Hoofddorp, Beemsterstraat		41,4	18,7	7,0	3,6	1,1	2,2	1,2	1,0	1,2	0,8	1,8	2,8	
16		Hoofddorp, RK Kerk		37,5	17,0	6,2	3,3	1,0	2,0	1,1	0,9	1,1	0,6	1,7	2,7	
17		Hoofddorp, Kaj Munkweg		17,5	3,6	0,6	1,1	0,6	1,2	1,8	1,4	1,6	1,3	1,7	2,6	
18		Hoofddorp, Wilsonstraat		16,5	3,1	0,6	1,0	0,6	1,2	1,8	1,4	1,7	1,3	1,7	2,5	
19		Hoofddorp, Wallenbergstraat		14,4	0,5	0,5	0,9	0,6	1,2	1,9	1,5	1,8	1,3	1,7	2,4	
20		Hoofddorp, Centrum		6,0	0,4	0,1	0,1	0,1	0,6	1,2	0,9	1,2	0,4	0,5	0,5	

Per rit, richting en halte het dag-gemiddelde (totaal incl. geschat) per gegeven tijdsblok															
Ri	Vr	Naam	Uren	Total	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
1		Hoofddorp, Centrum		4,8		0,5	0,0	0,0	0,0	0,5	0,5	1,0	1,3	0,8	0,3
2		Hoofddorp, Wallenbergstraat		5,8		0,5	0,0	0,0	0,0	1,3	0,5	1,3	1,3	0,8	0,3
3		Hoofddorp, Wilsonstraat		6,0		0,5	0,3	0,0	0,0	1,3	0,5	1,3	1,3	0,8	0,3
4		Hoofddorp, Kaj Munkweg		6,3		0,5	0,3	0,0	0,0	1,3	0,5	1,3	1,3	1,0	0,3
5		Hoofddorp, Oranjestraat		7,0		0,5	0,5	0,0	0,0	1,8	0,5	1,3	1,3	1,0	0,3
6		Hoofddorp, De Meerstede		7,0		0,5	0,5	0,0	0,0	1,8	0,5	1,3	1,3	1,0	0,3
7		Hoofddorp, Stationsweg		7,8		0,5	0,5	0,0	0,0	2,0	0,5	2,0	1,0	1,0	0,3
8		Hoofddorp, Beemsterstraat		7,8		0,5	0,8	0,0	0,0	1,5	0,5	2,0	1,3	1,0	0,3
9		Hoofddorp, Wijkermeerstraat		6,8		0,0	0,8	0,0	0,0	1,8	0,5	2,0	0,8	1,0	0,0
10		Hoofddorp, Cornelia's Hoeve		6,8		0,0	0,8	0,0	0,0	1,8	0,5	2,0	0,8	1,0	0,0
11		Hoofddorp, Vijfhuizenweg		6,8		0,0	0,8	0,0	0,0	1,8	0,5	2,0	0,8	1,0	0,0
12		Hoofddorp, Hoofdweg 271		6,8		0,0	0,8	0,0	0,0	1,8	0,5	2,0	0,8	1,0	0,0
13		Hoofddorp, Hoofdweg 199		6,8		0,0	0,8	0,0	0,0	1,8	0,5	2,0	0,8	1,0	0,0
14		Lijnden, Lijnden		7,0		0,0	0,8	0,0	0,0	1,8	0,5	2,0	0,8	0,8	0,5
15		Badhoevedorp, Badhoevedorp West		7,3		0,3	0,5	0,0	0,0	1,8	0,5	2,0	0,8	1,0	0,5
16		Badhoevedorp, De Meerwende		6,3		0,3	0,3	0,0	0,0	1,3	0,3	2,0	0,8	1,0	0,5
17		Badhoevedorp, Kamerlingh Onneslaan		5,8		0,3	0,3	0,0	0,0	1,3	0,3	2,0	0,3	1,0	0,5
18		Badhoevedorp, Lorentzplein		5,8		0,3	0,3	0,0	0,0	1,3	0,3	2,0	0,3	1,0	0,5
19		Badhoevedorp, RK Kerk		5,8		0,3	0,3	0,0	0,0	1,3	0,3	2,0	0,3	1,0	0,5
20		Badhoevedorp, Badhoevedorp Oost		9,5		1,3	0,8	0,0	0,0	1,0	1,5	2,3	0,3	1,3	1,3
21		Badhoevedorp, Schuilhoeve		11,5		1,3	0,8	0,5	0,0	1,3	1,5	3,5	0,3	1,3	1,3
22		Schiphol, Knooppunt Schiphol Noord		1,3		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,3	0,0	0,0
1		Schiphol, Knooppunt Schiphol Noord		9,5	0,8	0,5	0,0	0,3	0,8	2,3	2,8	0,3	1,5	0,8	
2		Badhoevedorp, Schuilhoeve		7,4	0,4	0,8	0,0	0,0	1,0	1,5	2,3	0,3	1,3	0,0	
3		Badhoevedorp, Badhoevedorp Oost		6,1	0,4	0,8	0,0	0,3	0,5	0,8	3,0	0,0	0,5	0,0	
4		Badhoevedorp, RK Kerk		6,1	0,4	0,8	0,0	0,3	0,5	0,8	3,0	0,0	0,5	0,0	
5		Badhoevedorp, Lorentzplein		6,1	0,4	0,8	0,0	0,3	0,5	0,8	3,0	0,0	0,5	0,0	
6		Badhoevedorp, Kamerlingh Onneslaan		6,1	0,4	0,8	0,0	0,3	0,5	0,8	3,0	0,0	0,5	0,0	
7		Badhoevedorp, De Meerwende		6,1	0,4	0,8	0,0	0,3	0,5	0,8	3,0	0,0	0,5	0,0	
8		Badhoevedorp, Badhoevedorp West		6,6	0,4	0,8	0,0	0,3	1,0	0,3	3,5	0,0	0,5	0,0	
9		Lijnden, Lijnden		6,1	0,1	0,5	0,0	0,3	0,8	0,3	3,5	0,3	0,5	0,0	
10		Hoofddorp, Hoofdweg 199		6,1	0,1	0,5	0,0	0,3	0,8	0,3	3,5	0,3	0,5	0,0	
11		Hoofddorp, Hoofdweg 271		6,1	0,1	0,5	0,0	0,3	0,8	0,3	3,5	0,3	0,5	0,0	
12		Hoofddorp, Vijfhuizenweg		6,4	0,1	0,8	0,0	0,3	0,8	0,3	3,5	0,3	0,5	0,0	
13		Hoofddorp, Cornelia's Hoeve		6,4	0,1	0,8	0,0	0,3	0,8	0,3	3,5	0,3	0,5	0,0	
14		Hoofddorp, Wijkermeerstraat		5,9	0,1	0,5	0,0	0,3	0,8	0,0	3,5	0,3	0,5	0,0	
15		Hoofddorp, Beemsterstraat		5,4	0,1	0,5	0,0	0,3	0,5	0,0	3,5	0,0	0,5	0,0	
16		Hoofddorp, RK Kerk		4,1	0,1	0,5	0,0	0,3	0,5	0,0	2,3	0,0	0,5	0,0	
17		Hoofddorp, Kaj Munkweg		3,8	0,0	0,5	0,0	0,3	0,3	0,0	2,3	0,0	0,5	0,0	
18		Hoofddorp, Wilsonstraat		3,8	0,0	0,5	0,0	0,3	0,3	0,0	2,3	0,0	0,5	0,0	
19		Hoofddorp, Wallenbergstraat		3,8	0,0	0,5	0,0	0,3	0,3	0,0	2,3	0,0	0,5	0,0	
20		Hoofddorp, Centrum		2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	1,5	0,0	0,5	0,0	

Tegen deze achtergrond zal het duidelijk zijn dat de gewenste uitbreidingen die de gemeente vraagt, geen toekomstperspectief biedt. Connexxion neemt daarom het voorstel niet over om in de avonden en op zondag tot uitbreiding over te gaan.

Connexxion stelt op basis van bovenstaande telcijfers juist voor om de lijn op zaterdag op te heffen en deze lijn in 2023 op werkdagen te monitoren en als de bezetting niet structureel boven de 4 personen per rit komt gemiddeld, deze lijn per 2024 op te heffen en alleen in de ochtend een enkele schoolrit te handhaven naar het Kaj Munk College. De RAR doet de suggestie dat mocht lijn 192 in de toekomst verdwijnen, of lijn 161 dan wellicht via Badhoevedorp naar Hoofddorp kan rijden, zodat er dan toch een verbinding is. Connexxion heeft deze suggestie beoordeeld en komt



## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

tot de conclusie dat reizigers uit Zwanenburg niet gebaat zijn bij ca. 10 minuten omrijden via Badhoevedorp, terwijl hun reisdoel Hoofddorp is. De kans dat de reizigersaantallen teruglopen op werkdagen is dan er groot. Om die reden wordt deze suggestie niet overgenomen mocht in de toekomst blijken dat lijn 192 geen bestaansrecht meer heeft.

### Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

#### **Haltemutaties:**

Lijn 185

- Bestaande halte waar deze lijn blijft halteren
  - Schiphol, Kon. Marechaussee:
    - Deze tijdelijke halte vervangen door een definitieve halte die aan alle toegankelijkheids- en veiligheidseisen voldoet.

#### **Aanpassingen aan infrastructuur**

- Aanleg definitieve halte Koninklijke Marechaussee

## 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). In de algemene inleiding is bij 'voertuigdynamiek' reeds aangekondigd dat met het doortrekken van de Amsteltram er een andere mix van inzet diesel- en ZE- voertuigen mogelijk is en tevens dat dit breder beoordeeld wordt dan alleen de lijnen die met het doortrekken van de Amsteltram zijn gemoeid. Globaal komt het erop neer dat met de afname van DRK's er een aantal ZE-voertuigen vrijkomt die ter vervanging kunnen dienen van dieselvoertuigen op het overig lijnennet. De eerste transitie die gemaakt wordt is om te beoordelen of 18 meter ZE-voertuigen die vrijkomen beter ingezet kunnen worden op R-net lijnen waar op dat moment nog 12- of 13 meter ZE voertuigen rijden. In feite blijven er dan minder 18 meter ZE voertuigen over, en meer 12- en 13-meter ZE voertuigen. Dit zijn met betrekking tot de geboden capaciteit de voertuigen die uitermate geschikt zijn voor het ontsluitende net. Voor deze lijnen wordt beoordeeld of de laders op de eindpunten (Hoofddorp, Spaarne Gasthuis (lijn 169), Aalsmeer Busstation (lijn 171) en Uithoorn Busstation (lijn 174)), voldoen.

Nogmaals, het vervoerplan is niet het platform om deze voertuigdynamiek in detail te beschrijven, maar globaal is het wel relevant om een inkijk te geven, omdat er dus vervoerkundige consequenties kunnen zijn. Indien dat het geval is, dan wordt dat bij het betreffende voorstel lijnsgewijs toegelicht.

### Lijnsgewijze voorstellen

*(NB: alle telcijfers zijn gebaseerd op de maatgevende richting van de maand november 2022)*

#### **Lijn 161      Zwanenburg – Hoofddorp**

- Gemeente Haarlemmermeer heeft de wens uitgesproken om het gebied dat ingesloten is door de Wijkerveerstraat en de N201 (Hoofddorp Noord) beter te gaan bedienen. Aanleiding is dat er ca. 600 woningen in dit gebied worden gebouwd en het beleid is om het gebied autoluw en groen te maken. In die visie past het om hoger frequent te rijden en de beschikbaarheid uit te breiden naar 7 dagen tot 's avonds laat. Op dit moment wordt het gebied door 3 lijnen (lijn 161 en 192) geheel of

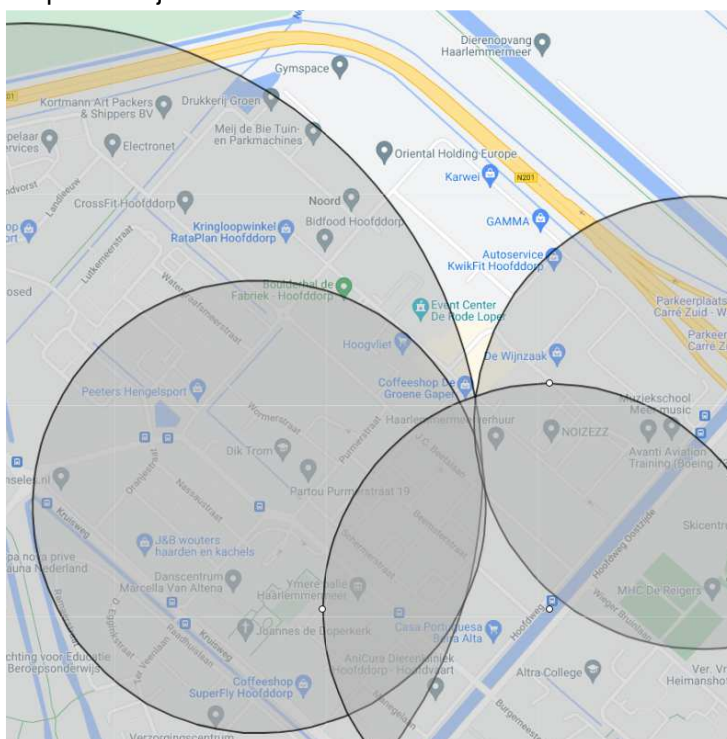
## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

gedeeltelijk (lijn 340) bediend. Lijn 161/192 bieden op werkdagen (zie ook lijn 192, hoofdstuk 2.3) gezamenlijk 2x per uur een rechtstreekse verbinding met Hoofddorp centrum en 1x per uur rechtstreeks naar Hoofddorp station. Lijn 340 rijdt 8x per uur overdag op werkdagen rechtstreeks naar zowel Hoofddorp Centrum als Hoofddorp Station. Uitgangspunt is dus dat de haltecirkels van 400 meter en 800 meter niet veranderen en dat alleen beoordeeld wordt of gegeven de bestaande halten er een uitbreiding van het voorzieningenniveau noodzakelijk is.

De uitbreiding van 600 woning zal met een gemiddelde woningbezetting van 1,8 anno 2024 ongeveer gelijk staan aan een toename in dit gebied van 1100 inwoners. Het is lastig te voorspellen, maar uitgegaan wordt van een modal split van ca. 4 reizen dag per 100 inwoners, ergo 44 reizigers per (werk)dag. De spits/dal verdeling is ook lastig te voorspellen, er wordt uit gegaan van een 40% spitsreizigers en 60% dalreizigers. Naar rato gaat het dan over 18 spitsreizigers en 26 dalreizigers. De 18 reizigers mogen verwacht worden in de 5 spitsuren (gemiddeld 4 reizigers per uur) en de 26 dalreizigers in de overige 8 uur (gemiddeld 3 reizigers per uur).

Lijn 161 en 192 rijden samen 2 ritten per uur met grote voertuigen (capaciteit minimaal 50 reizigers per rit). De maximale gemiddelde bezetting van over beide lijnen is 7 reizigers per dag en het hoogste maximum is 22 reizigers in de ochtendspits.

Bovenstaande leidt tot de conclusie dat de huidige 2 lijnen (161 (rijdt alleen op werkdagen) en 192 (voorstel om alleen op werkdagen te gaan rijden)) voldoende restcapaciteit bieden om 18 reizigers extra te vervoeren over meerdere spitsuren. Connexxion neemt het voorstel om het aantal ritten op beide lijnen uit te breiden om die reden dan ook niet over.



### Lijn 162 Lisse(rbroek) – Nieuw-Vennep Station – Hoofddorp Station

- De Reizigersadvies Raad is van mening dat Nieuw-Vennep aan de oostzijde ‘*karig bediend is met een uurdienst tot 21u ‘s avonds, kan dat niet beter*’ vraagt zij zich af?  
Connexxion benadrukt dat het voorzieningenniveau tussen Nieuw-Vennep Station, Nieuw-Vennep Oost en Hoofddorp in overeenstemming is met het programma van eisen dat geldt voor deze concessie dat sinds 2018 van kracht is. Anno 2023 is er geen noemenswaardige verandering in vervoerpatronen en/of gebiedsontwikkeling dat aanleiding zou kunnen zijn voor een aangepast voorzieningenniveau. Dit in grote tegenstelling tot bijvoorbeeld Nieuw-Vennep West, waar in de loop van de concessie (die tot 2032) duurt, er juist heel veel gaat veranderen, met uitbreiding van het voorzieningenniveau in de toekomst tot gevolg.  
Uitgangspunt voor Connexxion is dat het voorzieningenniveau altijd mee moet kunnen bewegen met ontwikkelingen in het invloedsgebied. In Nieuw-Vennep Oost is met lijn 162 het voorzieningenniveau nog steeds in overeenstemming met de vraag, het is dus niet karig zoals de gemeente veronderstelt.  
Connexxion handhaaft om die reden het bedieningsniveau dat lijn 162 biedt in Nieuw-Vennep Oost.

### Lijn 163 Rijsenhout – Hoofddorp Station

- De gemeente Haarlemmermeer heeft in de ophaalronde gevraagd of Connexxion kan onderzoeken of een (H)OV-verbinding van oost naar west tussen Rijssenhout en Zwaanshoek/Bennebroek via de zuidrand van Hoofddorp, haalbaar is. Doel is om de (kleinere) kernen aan de rand van de gemeente beter te verbinden met Hoofddorp.  
Dit verzoek vraagt om 2 benaderingen.
  - Ten eerste welke kernen langs de zuidrand zijn er, hebben deze nu een verbinding, welke niet en hoe zou dit mogelijk kunnen verbeteren?
  - Ten tweede, als die verbindingen inderdaad ontbreken, hoe kansrijk is de gevraagde (H)OV-verbinding dan?
  - Ad 1: Langs de zuidrand bestaan de kernen Rijsenhout, Zwaanshoek en Bennebroek. Om er meer potentie aan te geven, worden ook de wijken, Floriande Zuid, Toolenburg Zuid en Lincolnpark erbij betrokken, in totaal dus 6 ‘kernen’. Deze kernen hebben de volgende OV-voorzieningen:
    - Rijsenhout; Lijn 163 uurdienst naar Hoofddorp station
    - Lincolnpark; Lijn 243 nieuwe lijn. Lijn 162 uurdienst Hoofddorp station
    - Toolenburg Zuid; Lijn 243. Lijn 397, 8x/uur werkdagen Hoofddorp station
    - Floriande Zuid; Lijn 243. Lijn 341, 4-8x/uur werkdagen Hoofddorp station
    - Zwaanshoek; Buurtbus 401 werkdagen Hoofddorp station
    - Bennebroek; Buurtbus 401 werkdagen Hoofddorp station

Bovenstaande toont aan dat alle gebieden prima verbonden zijn met de hoofdkern Hoofddorp. De enige substantiële vervoerstream die te verwachten is, is naar de hoofdkern en er wordt een zeer marginale vervoerstream verwacht tussen de 6 genoemde kernen onderling. Als die vervoerspanning er al zou zijn, dan is deze met de genoemde OV-verbindingen met 1 overstap heel goed mogelijk op Hoofddorp Station

  - Ad 2: Bij ad 1 is aangetoond dat er voldoende OV-verbindingen zijn met de hoofdkern Hoofddorp en dat de onderlinge verbindingen tussen de kernen prima gefaciliteerd is middels 1 overstap op Hoofddorp station. Hiermee wordt een extra (H)OV-verbinding tussen Rijsenhout en Zwaanshoek/Bennebroek, niet haalbaar geacht door Connexxion.
- Bediening STP-gebied (zie lijn 169)

**Lijn 164 Buitenkaag – Nieuw-Vennep Station**

- Gemeente Haarlemmermeer heeft ‘signalen’ ontvangen om lijn 164 weer met Sassenheim te verbinden. Tevens geeft zij aan dat de verbinding van 2007 t/m 2017 gereden heeft. De inschrijving die de Vervoerregio Amsterdam in 2016 heeft uitgeschreven ten behoeve van de nieuwe concessie per 2018 heeft met betrekking tot deze verbinding besloten om deze niet meer voor te schrijven. Om die reden is deze verbinding niet geboden. De verbinding was destijds geen dagdekkende lijn, maar beperkte zich tot een enkele schoolrit. De bezetting was bedroevend laag en bedrijfseconomisch niet verantwoord. Het lag dus zeer voor de hand dat de Vervoerregio de keus om de verbinding te bieden bij de inschrijvers heeft gelaten. Connexxion is nog steeds van mening dat de verbinding bij lange na niet rendabel is en daarmee ten koste gaat van andere ritten in AML die veel belangrijker zijn om te bieden. Daarbij is er een verbinding met de trein vanuit Nieuw-Vennep. Conclusie is dat Connexxion de verbinding niet gaat bieden.

**Lijn 169 Hoofddorp Spaarne Gasthuis – Hoofddorp Station**

- Met het voorstel om medio 2024 een nieuwe lijn 243 te gaan rijden vanaf Sportcomplex KWA (SKWA) naar Hoofddorp station (zie hoofdstuk 2.2) is de uitloper van lijn 169 van Spaarne Gasthuis naar SKWA overbodig geworden. Deze uurdienst die alleen op werkdagen reed, is in het leven geroepen omdat bij de ombouw van lijn 168 naar lijn 341 de loopafstanden van Floriande Zuid voor met name de doelgroep die minder goed ter been is, te lang werden om naar de dichtstbijzijnde halte van lijn 341 te lopen of te fietsen (halte Floriande Zuid). Hierdoor werd de verbinding van deze doelgroep naar Hoofddorp Station te hoogdrempelig. Met het voorstel om lijn 243 te introduceren op werkdagen overdag 2x per uur die in ca. 13 minuten naar Hoofddorp station rijdt, zal de bezetting van lijn 169 naar SKWA nog verder teruglopen. Wij rekenen dit voor (zie tabel hieronder); 10 reizigers van de 27, reizen rechtstreeks naar Hoofddorp station (27 minuten) en bijna 14 reizigers reizen naar Spaarne Gasthuis waar het aannemelijk is om daar over te stappen op een R-net lijn naar Hoofddorp station. Bijna niemand (1 persoon van de 27) reist naar Hoofddorp Centrum. Hieronder de HB-matrix van de uitloper van lijn 169.

Huidige selecties	
kalender_...	2022
kalender_...	nov
kalender_...	Werkdag
lijn_public...	169 (M169)
concessie_...	Amstelland-
gebied_na...	Meerlanden
dr_richting	1

Station	Reizigers	%
Hoofddorp, Station	10,0	1,6%
Hoofddorp, Nieuweweg	0,2	0,0%
Hoofddorp, Centrum	1,0	0,2%
Hoofddorp, Hoofdweg/Molen	0,2	0,0%
Hoofddorp, Toolenburg Oost	0,2	0,0%
Hoofddorp, Wkc. 't Paradijs	0,0	0,0%
Hoofddorp, Conversbos	0,4	0,1%
Hoofddorp, Spaarne Gasthuis	13,7	2,2%
Hoofddorp, Floriande Noord	0,5	0,1%
Hoofddorp, Floriande Midden	0,1	0,0%
Hoofddorp, Floriande Zuid	0,5	0,1%
Hoofddorp, Sportcomplex KWA	0,5	0,0%
<b>Total</b>	<b>27,1</b>	

Bovenstaande toont aan dat de nieuwe lijn 243 een beter en sneller alternatief is voor deze uitloper van lijn 169, waarmee dit deel van lijn 169 kan worden opgeheven.

- Gemeente Haarlemmermeer heeft gevraagd op welke manier een bediening van het STP-gebied mogelijk is (Schiphol Trade Park). In vervoerplan 2023 is er een voorstel opgenomen om (onder bepaalde



voorwaarden) met lijn 163 dit gebied te bedienen. Voor de details van dat voorstel wordt naar betreffend vervoerplan verwezen. U treft hieronder de voorwaarden, de conclusie en het vervolg vanuit en naar aanleiding van dat vervoerplan aan:

- *De voorwaarde*

Er is echter één voorwaarde waar op dit moment nog geen duidelijkheid over is. Het gaat om de status die de kruising van de Rijnlanderweg krijgt na de herinrichtingsplannen van de Bennebroekerweg. Zoals het er nu naar uit ziet, zal de Rijnlanderweg een zogenaamde 'koude kruising' worden. Dit betekent dat er geen afslaand verkeer tussen de Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg meer mogelijk is in de (nabije) toekomst, ook niet voor het openbaar vervoer! Als dat bevestigd wordt, dan blijft lijn 163 ongewijzigd. Als er voor lijn 163 een uitzondering gemaakt kan worden, dan is het voorstel om lijn 163 de route via de Rijnlanderweg te laten rijden.

- *De conclusie*

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

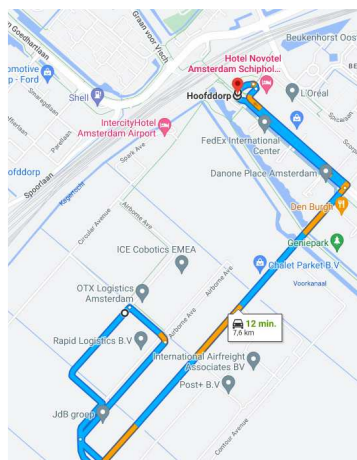
- *Het vervolg*

De Vervoerregio heeft Vervoerplan 2023 vastgesteld, waarmee lijn 163 via het STP had kunnen gaan rijden over de Rijnlanderweg per 11 december 2023. Standpunt van het parkmanagement was echter dat de route van lijn 163 zoals deze beschreven was via de Rijnlanderweg niet meer gewenst was en dat er een route via de Airborne Ave gewenst is. Die wens paste niet binnen de kaders die Vervoerplan 2023 bood, waarmee het voorstel uiteindelijk niet is doorgegaan. Als het parkmanagement alsnog akkoord gaat met een route via de Rijnlanderweg, dan kan alsnog het voorstel geëffectueerd worden per een nader te bepalen ingangsdatum.

Nu de lijn niet is doorgegaan, is het verzoek van de gemeente Haarlemmermeer om ook andere mogelijkheden te bezien, zodat bediening van het STP-gebied toch gerealiseerd kan worden. Eén van de mogelijkheden is om lijn 169 door te laten rijden. Het is een meer toekomstbestendige bediening en lijkt daarmee een realistischer alternatief. Het kost echter een extra voertuig met personeel. Het is dan ook noodzakelijk om binnen 11 minuten weer terug te zijn op het station, zo niet, dan gaat het wellicht meer voertuigen kosten. De gemeente heeft in haar preadvies aangegeven (bijlage 5) dat als het Parkmanagement akkoord gaat met de calamiteitendoorsteek bij de Crossing, de route 5,2 km kan worden (2,4 km korter dan in afbeelding hierna).

Connexxion is bereid om samen met de Vervoerregio Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer te onderzoeken op welke manier de (financiële) voorwaarden geschapen kunnen worden om dit realistischer alternatief mogelijk te maken. Een mogelijke invulling is een route zoals hieronder is aangegeven. Wellicht zijn er nog andere opties mogelijk.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024



Tot slot heeft de RAR in haar preadvies het volgende geformuleerd (bijlage 4):

163: De RAR blijft voorstander van een afbuiging van deze lijn via Schiphol SPT, te meer daar lijn 163 tussen Rijssenhouw en station Hoofddorp nergens halteert. De afslag zou infrastructureel gefaciliteerd moeten worden en is een logische en kortere route naar het station waarbij ook de Taurusavenue en het gemeentekantoor van Hoofddorp bediend kan worden. Het inzetten van lijn 169 is o.i. onnodig extra DRK maken.

Conclusie is dat de eerste jaren er vooral kansen liggen voor lijn 163 als aan gestelde voorwaarden gedaan wordt en dat lijn 169 in de toekomst daarna goede kansen biedt, maar dat dit in overleg met de gemeente, parkmanagement en mogelijk Vervoerregio Amsterdam, verder beoordeeld moet worden (route, bekostiging etc.).

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

- Gemeente Ouder-Amstel geeft aan dat in de kern Ouderkerk a/d Amstel op de busroute van lijn 171 een 30 km/u zone wordt ingevoerd in 2024. In de algemene inleiding gaat Connexxion bij paragraaf 'bedreigingen' dieper in op de consequenties van de invoering van 30 km/u op busroutes in AML. De invoering op lijn 171 is echt bedreigend voor het voortbestaan van deze lijn, door de extra halte op R-net 300 en 356 bij Ouderkerk West, zal de bezetting van lijn 171 verder kunnen gaan teruglopen. Ook het niet invoeren van halte Sluisplein, een halte die Connexxion in vervoerplan 2023 heeft voorgesteld, beperkt de groeikansen van lijn 171. Nu ook de snelheid verder omlaaggaat waardoor de exploitatie duurder wordt (de rijtijd zal op termijn gaan toenemen), maakt dat de kosten/opbrengsten verhouding van deze lijn verder onder druk komt te staan.

## Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

### Haltemutaties

Lijn 169 (Invoering gekoppeld aan invoering lijn 243)

- Vervallen halten waar andere buslijnen langskomen
  - Hoofddorp, Sportcomplex KWA (zuid halte)
  - Hoofddorp, Floriande Zuid v.v.
  - Hoofddorp, Floriande Midden v.v.
  - Hoofddorp, Floriande Noord v.v.
- Vervallen halte waar geen andere buslijn meer langskomt
  - Hoofddorp, Sportcomplex KWA (noord halte)
  - Hoofddorp, Duinbeek v.v.

### 3. DRK-effecten 2024

#### Noot vooraf

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

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

In de inleiding is aangegeven dat naast de wensen in de ophaalronde ook de invoering van 30 km/u in de concessie invloed heeft op het voorzieningenniveau.

De maatregelen in Amsterdam Centrum zijn het meest concreet en hebben geleid tot een toename van ca. 5100 DRU op jaarbasis, de maatregelen bij Amsterdam Zuid zijn heel lastig in te schatten qua DRU-aantal, het zal minder zijn dan Amsterdam Centrum, dus gaan we uit van totaal ca. 7000-7500 DRU totaal dat gecompenseerd moet worden om het aantal voertuigen niet te laten toenemen.

Om die reden is lijn 348 dus noodgedwongen ingekort (zie hoofdstuk 2.1), wat tot ca. 235.000 minder DRK (ca. 7200 DRU) op jaarbasis leidt.

Connexxion gaat bij voldoende reizigersopbrengsten uit van maximaal 23,8 mio DRK per 10 december 2023 tot medio 2024. Hierbij opgemerkt dat door de personele beperkingen er aanpassingen noodzakelijk zullen zijn om de betrouwbaarheid en maakbaarheid van het netwerk op niveau te kunnen houden.

#### Conclusie

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

#### Nawoord

Zodra de definitieve dienstregeling tabellen gemaakt zijn, is een definitief inzicht mogelijk in de DRK-mutaties. Verwachting is dat in oktober 2023 het inzicht volledig is.

## Bijlagen

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

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

- A.** Vervoerplan 2021/2022/2023 of
- B.** Vervoerplan 2024, hoofdstuk 2.1 t/m 2.4 of bijlage 6.
- C.** Vervoerplan 2024 (deel 2) of 2025 en later
- D.** De wens is geen onderdeel van de vervoerplanprocedure

#### VRA (pm)

- pm

#### Schiphol (12 december 2022)

- Lijn 185 via Brandweerkazerne **(B)**
- Fasering MKS tijdelijk busstation **(B)**
- Lijn 191 naar Knooppunt Zuid dit jaar of volgend jaar **(B)**

#### Amstelveen/Aalsmeer (12 december 2022)

##### *Algemeen*

- Vanuit de gemeenteraad zijn geen wensen meegegeven
- Fijnmazigheid is al jaren een thema, nu lijkt het ANWB-automaatje een goede invulling, gemeente Amstelveen en Aalsmeer onderzoeken of dit breed kan worden ingevoerd. **(D)**
- Wat is het effect van doortrekken Amsteltram naar Uithoorn op het busnetwerk in Amstelveen en Aalsmeer? **(B)**

##### *Aalsmeer:*

- Wordt lijn 340 op termijn doorgetrokken naar Utrecht? **(B)**
- Een lokale bediening van lijn 171 in Aalsmeer blijft gewenst **(A)**
- Kudelstaart dient met R-net rechtstreeks verbonden te blijven met Amstelveen en Amsterdam **(A)**
- Komt lijn 342 terug in 2024? **(B)**

##### *Amstelveen:*

- Wens is om naast de Grote Beer ook halte Startbaan te bedienen en niet alleen met een spitslijn **(B)**
- ER komt een totaalvisie op de bediening van Bovenkerk, mogelijk dat dit invloed heeft op de route van lijn 171 **(D)**

#### Ouder-Amstel (14 december 2022)

- Vanuit de gemeenteraad zijn geen wensen meegegeven
- Op busroute 171 wordt 30 km/u ingevoerd **(B)**
- Wens om de bedieningstijden van lijn 171 te verruimen **(A)**

#### Uithoorn (14 december 2022)

- Vanuit de gemeenteraad zijn geen wensen meegegeven
- Wat is het effect van doortrekken Amsteltram naar Uithoorn op het busnetwerk in Amstelveen en Aalsmeer? **(B)**



## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

### Haarlemmermeer (15 december 2022)

Ieder jaar vraagt de concessiehouder van de vervoersconcessie Amstelland-Meerlanden advies aan de inliggende gemeenten voor het vervoerplan van het opvolgend dienstregelingsjaar. In het kader hiervan heeft u ons onlangs benaderd om ons advies uit te brengen voor het Vervoerplan 2024.

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 1 december 2022 in het openbaar besproken met de gemeenteraad van Haarlemmermeer. Via de website van onze gemeenteraad kunt u de bespreking terugkijken. Hieronder leest u puntsgewijs onze adviezen. Deze hebben wij ambtelijk met u besproken op 15 december 2022.

#### **Bediening Hoofddorp Noord (B)**

In Hoofddorp-Noord vinden de komende jaren grote ontwikkelingen plaats. Het nu gemengde bedrijventerrein zal langzaam transformeren naar een woon-werklocatie. Noorderkwartier met 70 woningen was hiervoor de eerste aanzet. Met de ontwikkeling van Het Nieuwe Noord wordt hier een vervolg aan gegeven. Het Nieuwe Noord omvat circa 600 woningen en moet een autoluwe en groene buurt worden gelegen tussen de Wijkermeerstraat en de N201. Naar verwachting zal in 2023 de start van de bouw van deze woonbuurt aanvangen.

Op dit moment wordt het gebied bediend door de halte Wijkermeerstraat met de lijnen 161 en 192. Deze lijnen rijden beiden slechts 1x per uur overdag (respectievelijk tot 20:00 uur en 19:00 uur), waarbij lijn 161 in het weekend niet rijdt en lijn 192 enkel op zaterdag.

Omdat een autoluwe wijk met hogere dichtheden een groot belang heeft bij goed openbaar vervoer willen wij u verzoeken om voorstel te doen om dit gebied te ontsluiten met een buslijn die 7 dagen per week rijdt en ook in de latere uren. Dit zou kunnen via een opwaardering van lijnen 161 en/of 192 of dat wellicht dat lijn 160 hiervoor gebruikt kan worden.

#### **Verbinding Hoofddorp - Nieuw-Vennep – Abbenes – Buitenkaag – Sassenheim (B)**

Wij hebben signalen ontvangen met de vraag om lijn 164 enerzijds weer te verbinden met Hoofddorp en anderzijds te verbinden met station Sassenheim. Deze verbinding heeft van december 2007 tot en met december 2017 gereden. Het programma van eisen van de concessie Zuid-Holland Noord staat deze gedoogverbinding ook toe.

Wij willen u graag verzoeken om hier een voorstel voor te doen of en hoe dit mogelijk gemaakt kan worden.

#### **Bediening De President en Lincolnpark (B)**

Het gebied Hoofddorp Zuidoost waar zich onder andere bedrijventerrein De President bevindt wordt op dit moment enkel bediend door lijn 162. Deze rijdt sinds december 2019 nog maar 1x per uur op maandag tot en met zondag.

De komende jaren wordt in Hoofddorp Zuidoost veel gebouwd. Zo wordt in de periode 2023 tot 2030 Lincolnpark met 1.600 woningen ontwikkeld, waarbij een focus komt op duurzame mobiliteit, en wordt bedrijventerrein De President verder ontwikkeld. Tot 2017 reed er een lijn 164 over de Johan Enschedélaan met 2 haltes hierop. Deze is met de nieuwe busconcessie komen te vervallen.

Naast de bouw van de woningen in Lincolnpark komt er ook een scholencluster. Hier zal in ieder geval het Hoofdvaartcollege en Praktijkschool De Linie naar toe verhuizen. Dit scholencluster zal naar verwachting medio 2024 van start gaan. De verwachting is dat ze circa 600-800 leerlingen zullen hebben en dat circa 20% met de bus zal komen. Dunamare – de onderwijsgroep waar deze scholen onder vallen – heeft aangegeven dat de huidige lijn 162 niet aan de verwachtingen voldoet.

We willen u verzoeken om twee voorstellen te doen;

- Een visie te geven op de ov-bereikbaarheid van dit gebied, gelet op de ontwikkelingen van Lincolnpark en de President. En daarbij te onderzoeken welke voorwaarden er nodig zijn om al eerder vervoer aan te bieden dan het moment dat alle woningen en bedrijven zijn gebouwd;
- Voorstellen te doen om – vooruitlopend op deze visie – in de tussentijd lijn 162 te optimaliseren voor de komst van het scholencluster in Lincolnpark medio 2024.

#### **Bediening STP (B)**

We zijn al langere tijd in gesprek met SADC en Schiphol Trade Park (STP) over de bediening van STP. Voor het Vervoerplan 2023 is geopperd om lijn 163 (Hoofddorp Station-Rijsenhout) via een alternatieve route het STP-gebied

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

te laten bedienen. De plannen voor de kruisingen van de Rijnlanderweg met de Bennebroekerweg en de Imagination Avenue betekenen dat – tenzij Connexion akkoord gaat met verlegging van de route naar de Airborne Avenue – lijn 163 geen realistische optie is.

Een alternatief idee zou kunnen zijn om lijn 169 (SKWA/Spaarne Gasthuis – Hoofddorp Station) vanaf het station door te trekken naar het STP-gebied. Deze lijn zou dan een ronde over het STP-terrein kunnen maken en dan terugkeren naar het station. Omdat deze lijn ook met een hogere frequentie rijdt zou dit interessanter kunnen zijn voor de bedrijven.

Graag willen wij u en de Vervoerregio Amsterdam uitnodigen om te onderzoeken of dit een realistischer alternatief is en inzichtelijk te maken wat hiervoor nodig is om dit alternatief te realiseren.

### **Extra halte lijn 341 Pax/Bornholm (B)**

Sinds de start van de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden in december 2017 zijn verschillende lijnen in Hoofddorp gebundeld en/of vervangen door R-net. Een van de aspecten van R-net is dat met het strekken en bundelen van lijnen een aantrekkelijk alternatief voor dagelijkse forenzen en scholieren.

Lijn 341 heeft eind 2017 binnen Hoofddorp de functie van lijn 168 overgenomen. Hierdoor vervielen op de Asserweg twee haltes (Kelloggstraat en Asserweg). Er zijn dus geen bushaltes meer tussen Winkelcentrum Pax en de halte Toolenburg West nabij Het Spectrum. In de praktijk blijkt dat de afstand tussen deze twee haltes erg groot is (1.400m routematig, 1.000m hemelsbreed).

We willen u daarom vragen een voorstel te doen om een halte aan lijn 341 toe te voegen tussen de haltes Winkelcentrum Pax en Toolenburg West, bijvoorbeeld nabij het Clausholmpad.

### **Halte SLP-West (A)**

Nabij de Naritaweg ligt sinds december 2013 de (tijdelijke) halte Rozenburg, SLP/Naritaweg. Deze halte wordt door lijn 340 aangedaan en bedient het Schiphol Logistics Park. Met de opening van de Knoop Schiphol Zuid op de Schipholring per december 2021 is de halte SLP/Naritaweg overbodig geworden, ze valt volledig in de haltecirkel van Knoop Schiphol Zuid.

In de praktijk blijkt dat er nog altijd genoeg reizigers via deze ‘tijdelijke’ halte blijven reizen. Dit lijken met name werknemers te zijn van SLP-West. Zij hebben geen openbaar vervoer in de nabijheid en de Knoop Schiphol Zuid is voor hen te ver weg.

U heeft al eerder – in het Vervoerplan 2022 – geopperd om de ‘tijdelijke’ halte westelijk te verplaatsen richting het viaduct Aalsmeerderweg/N201. Gezien de wensen die leven binnen Schiphol Logistics Park en vanuit haltespreiding kunnen wij ons vinden in deze wens.

We willen daarom graag u, Vervoerregio Amsterdam (als concessieverlener) en Provincie Noord-Holland (als eigenaar van de Zuidtangentbaan) verzoeken om hierover zo snel mogelijk tot afspraken te komen.

### **Toekomstvisie OV Badhoevedorp (B)**

Er is gevraagd om een (nieuwe) toekomstvisie voor het openbaar vervoer te ontwikkelen. Onderdeel van de huidige visie is de gewijzigde lijnvoering van lijn 192 en lijn 195 per december 2022, de herroutering van lijn 194 door Quatrebras met de opening van de halte Oleanderlaan in december 2021, de opening van de R-net halte Badhoevedorp Oost in december 2014 en de R-net halte Badhoevedorp West in december 2021.

Met het Programma van Eisen van de concessie Amstelland-Meerlanden heeft de vervoerder een grote ontwikkelvrijheid van het lijnennet heeft meegekregen (artikel 2.3.1). Het is dus vooral aan de vervoerder om met voorstellen te komen, inspelend op toekomstige ontwikkelingen. Het Programma van Eisen stelt echter enkel de minimumeisen; dat gebieden niet bediend hoeven te worden, betekent niet dat zij niet bediend mogen worden. Omdat er in Badhoevedorp een gebrek aan fijnmazigheid en lange loopafstanden naar de bushaltes gevoeld wordt willen wij u en de Vervoerregio Amsterdam uitdagen om met een (nieuwe) toekomstvisie voor het busvervoer in Badhoevedorp te komen, gestoeld op de principes van de 20-minutensamenleving, waarbij alle wijken en buurten verbonden zijn per openbaar vervoer. Daarbij zouden alternatieve vormen van openbaar vervoer, zoals AML Flex of OV-op-maat ook in meegenomen kunnen worden.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

### Nachtbediening Badhoevedorp (A)

Er zijn wederom wensen geuit over de nachtbediening van Badhoevedorp. Met het verdwijnen van de N95 per januari 2021 als een van de coronamaatregelen is er geen nachtbediening meer. Vanwege het toenemende aantal inwoners in Badhoevedorp lijkt het opportuun om weer opnieuw te kijken naar nachtbediening van Badhoevedorp. Een van de eerste stappen daartoe lijkt ons het terugbrengen van lijn N95.

Wij willen u daarom verzoeken;

- Lijn N95 van Schiphol Plaza (of P30) naar Station Lelylaan te herintroduceren;
- Deze te laten rijden met een frequentie van 1x per uur;
- Deze qua tijden aan te laten sluiten op de eveneens 1x per uur rijdende nachttreinen op Schiphol NS.

Qua bediening zou deze nachtlijn als start van donderdag tot en met zondag kunnen rijden. Verder willen we u vragen om nachtbediening van Badhoevedorp in het algemeen te beschouwen.

### Schiphol Plaza/P30 op de lijnfilm (A)

Vanuit Badhoevedorp hebben wij signalen ontvangen dat zij rechtstreekse verbindingen naar Schiphol Centrum/Plaza wensen. In de praktijk blijken ritten van de lijnen 194 en 195 al door te rijden voorbij Knooppunt Schiphol Noord, al dan niet onder een andere lijnnummer. Wij verzoeken u daarom om deze ritten te rijden met Schiphol Plaza of Schiphol P30 op de lijnfilm, om zodoende duidelijkheid te creëren voor de reiziger.

### Lijn 192 (B)

Met de nieuwe busconcessie Amstelland-Meerlanden is de oude lijn 145 (nu lijn 192) van een buslijn die 7 dagen in de week 2x per uur reed omgevormd naar een buslijn die maandag tot en met zaterdag 1x per uur rijdt. Lijn 145 (de huidige 192) zou in eerste instantie opgeheven worden, maar werd na inspraak van bewoners alsnog beperkt ingevoerd, met name voor scholieren uit Badhoevedorp. Vanuit de BusinessClub is nu gevraagd of er mogelijkheden zijn om de bus op zondag te laten rijden en de bedieningstijden in de avond op te rekken. Daarbij hebben de hotels ook gevraagd of het mogelijk is om een extra halte rondom de kruising Sloterweg/Schipholweg te creëren. Daar zou lijn 195 dan ook gebruik van kunnen maken.

We horen graag of u hier voorstellen voor kunt doen.

### Halte Badhoevedorp Koekoekslaan (A)

Ons is opnieuw het verzoek gedaan om ons hard te maken voor het opnieuw in gebruik nemen van de halte Koekoekslaan. Deze wens komt ieder jaar terug en is bij u bekend.

Wij hebben begrip voor het niet (extra) willen stoppen met HOV-lijnen op deze halte. Echter willen wij u vragen of u mogelijkheden ziet om via een ov-vorm als AML Flex of OV-op-maat mogelijk de halte Koekoekslaan te verbinden met Knoop Schiphol Noord.

### (H)OV Rijsenhout – Hoofddorp Zuidrand – Zwaanshoek – (Bennebroek) (B)

Onze raad heeft in de sessie van 1 december 2022 gevraagd of onderzocht kan worden naar een (H)OV-verbinding van oost naar west tussen Rijsenhout en Zwaanshoek/Bennebroek via de zuidrand van Hoofddorp. Deze zou de (kleinere) kernen aan de rand van de gemeente beter verbinden met Hoofddorp. Graag verzoeken wij u om te onderzoeken of dit haalbaar is.

### Kosten in beeld (B)

Vanuit de raad is het verzoek gekomen om van alle afgewezen en mogelijk nog af te wijzen voorstellen de globale kosten inzichtelijk te hebben. De raad zou hier graag inzicht in willen verkrijgen, zodat zij kan besluiten of een bepaalde wens dusdanig belangrijk is dat de gemeente hieraan bij zou moeten dragen. In de huidige systematiek is niet duidelijk wat een ingebrachte wens zou kosten. Daardoor kan de raad ook niet zelfstandig de keuze maken of zij wil bijdragen om de wens alsnog mogelijk te maken. Graag verzoeken wij u en de Vervoerregio Amsterdam om een manier te bedenken om de kosten globaal inzichtelijk te maken voor onze raad.

### Voorgaande wensen en adviezen

Tot slot willen wij u meegeven dat onze gemeenteraad zich bewust is van de situatie waarin het openbaar vervoer zich nog bevindt. De personeelstekorten en de weggevalen reizigers maakt doorkijken naar de toekomst lastig. Onze raad heeft de wens geuit om de inbreng die in het verleden is afgewezen als bijlage van dit advies naar u toe te sturen. Mocht de situatie het toelaten, willen wij u vragen om deze eerder afgewezen inbreng opnieuw ter overweging te nemen.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

### RAR (Reizigers Adviesraad) (15 december 2022)

#### Discussiepunten voor bespreking op 15 december 2022 over Vervoerplan 2024 concessiegebied AML door WG AML van de RAR met Connexxion

##### 1. Amsteltram en bundel Uithoorn (B)

- tram 25 naar Uithoorn start naar verluid pas medio 2024, hoe pakt Connexxion dit op?
- graag P&R halte bij lijn 25 kruising N201.
- de route die de overblijvende bus in Uithoorn Oost gaat rijden moet voldoende frequent zijn en groot materieel gezien de aantallen reizigers uit Uithoorn Meerwijk, Zijdelwaard en Amstelveen Zuidoost. Blijft lijn 174 volgens de bestaande route rijden, met mogelijke versterking vanwege drukke haltes in Uithoorn? Zie volgende punt.
- Er was vorig jaar discussie over het restant van lijn 347 binnen Amstelveen en Amsterdam. Wordt 174 de nieuwe doorgaande lijn of toch de huidige route van lijn 347 (als gewone bus) in Amstelveen Zuid, waardoor overstap mogelijk is op tram 25 en een snelle verbinding tussen Middenhoven en Stadshart Amstelveen gehandhaafd blijft. Vanaf het busstation dan via Keizer Karelweg naar Haarlemmermeerstation, zodat de steeds belangrijker overstap op metro Amstelveense weg i.c.m. 357 frequent bediend wordt (hier komt op termijn ook NZL halteren). Vanaf Haarlemmermeerstation is dan de 357 i.c.m. de 397 voldoende frequent en capaciteit tot Marnixstraat. Lijn 274 rijdt leeg terug vanaf Station Zuid, zonde van deze loze DRK's. Halteren kost niet veel tijd.

##### 2. Bedieningsniveau (D)

- het schrappen van alle 'witte' bussen na 21u per 11-12-2022 valt ons rauw op het dak, hele gebieden zijn zo niet meer bereikbaar 's avonds, in de praktijk soms al kort na 20u! Zo snel mogelijk herstellen s.v.p..
- momenteel vallen veel bussen uit door personeelstekort etc. ; wij willen garantie dat dit niet gebeurt op lijnen met halfuursdienst of minder.

##### 3. Bundel Aalsmeer (A)

- in Aalsmeer is de loopafstand uit de wijk Hornmeer naar het nieuwe busstation veel te groot, de hele wijk valt buiten de 800 meter loopafstand. Verzoek de oude route van lijn 358 door Hornmeer te herstellen, temeer daar deze bus op werkdagen vaak in de file staat op de provinciale weg. Alternatief is een halte bij de stoplichten Bachlaan/Legmeerdijk. Een ander alternatief is bus 171 een rondje Aalsmeer zuid te laten rijden.
- verzoek aan provincie om het kruispunt N196/Legmeerdijk te herprofilen, zodat de bus vanaf busstation Zwarte Weg de busbaan kan benutten. Dit scheelt een gevaarlijke tijdrovende oversteek en filetijd.
- extra halte op Legmeerdijk bij Meerlandenweg (De Loeten).

##### 4. Amstelveen busstation: gegarandeerde aansluiting 357/348 en 347/358 (B)

- wordt vaak weer net niet gerealiseerd: managers sturen uitdrukkelijk op stipte vertrektijden per lijn. Ook veel reizigers blijven onderweg liever wachten op de volgende rechtstreekse bus, waarbij immers geen risico bestaat op een overstap die voor de zoveelste keer misloopt.
- Daarom het pleidooi om in plaats van een papieren 0/0 aansluiting te kiezen voor een 3/4 aansluiting overdag en een 7/8 aansluiting in de avond. Daarmee wordt het halen van een beoogde overstap veel kansrijker en voorkomen we het gepland bumperkleven van twee R-netbussen tussen Amstelveen



## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

Sportlaan Amsterdam De Boelelaan v.v. Tevens zijn de haltes Sportlaan, Hueseplein, Kruiskerk en Graaf Florislaan niet geschikt voor twee (gelede) bussen op hetzelfde moment.

### 5. Haarlemmermeer/Schiphol

- Nieuw Vennep oostzijde is karig bediend met een uurdienst tot 21u 's avonds, kan dat niet beter? **(B)**
- lijn 341 heeft een belangrijke functie in Hoofddorp maar doet heel weinig op het traject Plaza-station A'dam Zuid. Dat zijn best veel DRK's, kunnen die niet nuttiger worden ingezet? Als de lijn blijft rijden moet hij wel halteren op de Anderlechtlaan/Oeverlanden, dat doen bus 369 en 397 ook **(B)**.
- de nieuwe bediening van Badhoevedorp laat zeer te wensen over. Lijn 192 rijdt nu alleen nog maar over N232, lijn 194 doet alleen uiterst west en lijn 195 alleen uiterst oost. Dit zijn halfuursdiensten, een groot deel van Badhoevedorp valt nu buiten hun 400 meter cirkels en ook buiten de 800 m cirkels van de 2 haltes van lijn 356, dit is geen acceptabele situatie **(D)**.
- Is Connexxion betrokken bij de studie van de gemeente Amsterdam voor het instellen van een HOV-bus tussen nieuwbouwwijk (deels al bestaand bedrijventerrein) Schinkelkwartier en Schiphol? Op dit voorstel is inspraak mogelijk tot 30 december. Uitgangspunt is 4x per uur, maar financiering is niet bepaald: moet via concessie Amsterdam of concessie AML.
- In de HOV-HSA studie met pleidooi voor lange BRT-bussen wordt zowel van uitwaaiing in Haarlem en omgeving gesproken alsmede van uitwaaiing in Amsterdam. Daarbij ook een nieuwe route van Haarlem via Osdorp naar Lelylaan en Surinameplein, die al op korte termijn in de studie als kansrijk wordt gezien. In hoeverre is Connexxion hierbij betrokken en zijn er ook exploitatieplaatjes gemaakt? Is een "gewone" bus naar Osdorp vanuit Haarlem een optie voor vervoerplan 2024? **(C)**
- De gemeente Amsterdam heeft nu een voorstel gelanceerd om eind januari te besluiten om in december 2023 30 km in te voeren. Echter hoe het dan met OV moet is nog niet uitgewerkt. Is Connexxion hierbij betrokken? Wat zijn mogelijke consequenties voor vervoerplan 2024? **(B)**

## Bijlage 2: Fasering MKS (Multimodale Knoop Schiphol)

In deze bijlage treft u 2 zaken aan:

1. De afspraken aan tussen de vervoerders die te maken krijgen met de MKS-fasering (Arriva, GVB en Connexxion).
2. De fasering met betrekking tot MKS

### Ad 1. De afspraken

Van: Rundberg, Jeffrey <[rundberg\\_j@schiphol.nl](mailto:rundberg_j@schiphol.nl)>

Verzonden: dinsdag 31 januari 2023 16:09

Aan: [frank.kat@arriva.nl](mailto:frank.kat@arriva.nl); Waatjes, Erik <[waatjes@schiphol.nl](mailto:waatjes@schiphol.nl)>; Jut, Herman <[h.jut@connexxion.nl](mailto:h.jut@connexxion.nl)>; Terlouw, Jeroen (Goudappel) ([iterlouw@goudappel.nl](mailto:iterlouw@goudappel.nl)) <[iterlouw@goudappel.nl](mailto:iterlouw@goudappel.nl)>; Berge, Jesper van den <[v.d.berge@connexxion.nl](mailto:v.d.berge@connexxion.nl)>; [P.Silvis@vervoerregio.nl](mailto:P.Silvis@vervoerregio.nl); Vroege, Simon de <[simon.devroege@gvb.nl](mailto:simon.devroege@gvb.nl)>; Hoffmann, Sonja <[Sonja.Hoffmann@schiphol.nl](mailto:Sonja.Hoffmann@schiphol.nl)>; Aniel Pargas <[aniel.pargas@rhdhv.com](mailto:aniel.pargas@rhdhv.com)>; Vos, Kees <[kees.vos@arriva.nl](mailto:kees.vos@arriva.nl)>; Bas Alferink <[b.alferink@goudappel.nl](mailto:b.alferink@goudappel.nl)>

CC: IJmker, Bert <[Bert.IJmker@schiphol.nl](mailto:Bert.IJmker@schiphol.nl)>

Onderwerp: FW: Afstemming met vervoerders 25-1-2023

Allen,

Bijgaand de afspraken zoals gemaakt tijdens het overleg op 25 januari. Zijn er opmerkingen en/of aanvullingen?

Mvg Jeffrey Rundberg

From: IJmker, Bert <[Bert.IJmker@schiphol.nl](mailto:Bert.IJmker@schiphol.nl)>

Sent: Wednesday, 25 January 2023 16:33

To: Rundberg, Jeffrey <[rundberg\\_j@schiphol.nl](mailto:rundberg_j@schiphol.nl)>

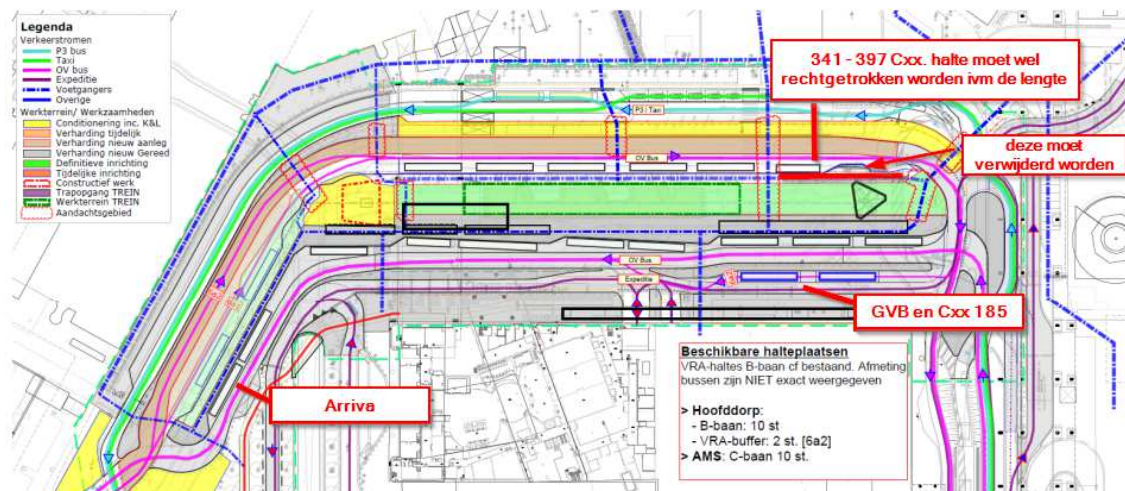
Cc: Hensens, Michel <[Michel.Hensens@schiphol.nl](mailto:Michel.Hensens@schiphol.nl)>; Aniel Pargas <[aniel.pargas@rhdhv.com](mailto:aniel.pargas@rhdhv.com)>; Terlouw, Jeroen (Goudappel) ([iterlouw@goudappel.nl](mailto:iterlouw@goudappel.nl)) <[iterlouw@goudappel.nl](mailto:iterlouw@goudappel.nl)>

Subject: Afstemming met vervoerders 25-1-2023

Hoi Jeffrey,

We hebben net met de vervoerders gezeten en de volgende afspraken gemaakt.

- Tijdens fase 2 moet er te alle tijden een keermogelijkheid zijn voor de GVB en Cxx 185 om terug te rijden over de B-baan. Dit wordt als eis opgenomen in de fasering door Aniel en is ter verwerking door BAM in de detailfasering.
  - Tijdens fase 6 moet vanaf er haltes gestremd worden het uitstekende hoekje t.p.v. de huidige reclamemast verwijderd zijn om voldoende ruimte te hebben voor de Cxx 341-397. Op deze locatie moet de fundering van de reclamemast nog worden gesloopt. Het is aan de aannemer te zorgen dat dit tijdig weg is.
  - Beton Stijg-/daalpunten hebben 3x 10 uur uitharding nodig voor er langs kan worden gereden over de B baan. Daarnaast 5 dagen niet halteren nabij STP. Voorkeur Connexxion: zaterdag 19:00 tot zondag 4 uur, voor Ariva maakt niet veel uit. Tijdens het uitharden 10 uur is er geen TVP nodig. Mogelijk kan GOS busstation worden gebruikt tijdens de 3x 10 uur:
    - Volgens ProRail is er in de weekenden geen treinvervangend busvervoer op het GOS -> actie Bert dubbelchecken bij ProRail of dit ook voor GOS werkzaamheden geldt.
    - Volgens Michel is GOS busstation gemaakt voor touringcars en niet voor geledebussen. -> actie Jeroen rijcurves laten maken.
  - Er wordt door de vervoerders nu geen tekening gemaakt met buslijnen maar o.b.v. de UO fasering. Deze detailfasering moet 6 weken van te voren bekend zijn bij vervoerders zodat een kaartje kan worden gemaakt (Herman Jut) en wayfinding kan worden afgestemd. Dit onder voorbehoud dat de dienstregeling ongewijzigd kan blijven (anders heb je te maken met veel langere doorlooptijden).
- ☞ Actie Bert: inplannen vervolgoverleg in maart met de aannemer en vervoerders
- ☞ Actie Bert: Uitkomsten acties GOS busstation delen per mail met vervoerders.



Ad 2. De fasering

Projectgerelateerd

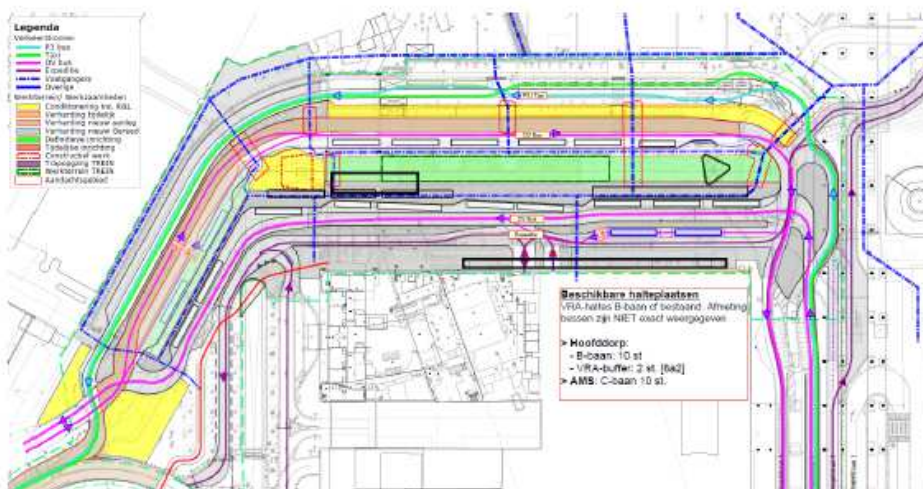


9.8 Fase 6

Tijdens Fase 6 worden naast de werkzaamheden voor MKSBUS de werkzaamheden van MKS TREIN uitgevoerd. Voor de realisatie van de 3 SDP's TREIN worden bindende TVP's aangevraagd. Tevens moeten VRA-haltes, t.b.v. de realisatie van de SDP's, verplaatst worden. Hiervoor moet de dienstregeling van de VRA aangepast en goed afgestemd worden op de werkzaamheden. Zowel de TVP's als het aanpassen van de VRA-dienstregeling moet ruim van tevoren afgestemd en vastgelegd worden. In de onderstaande paragrafen is daarom Fase 6a t/m e nader uitgewerkt.

9.8.1 Fase 6a (Q2-2024)

De werkzaamheden en de verkeersstromen in Fase 6a zijn weergegeven in Figuur 25. In Tabel 8 is een globale omschrijving van de werkzaamheden met opmerkingen/ aandachtspunten opgenomen.



Figuur 25: Werkzaamheden en verkeersstromen Fase 6a

Tabel 8: Werkzaamheden Fase 6a

Fase 6a	Werkzaamheden	Opmerkingen/ Aandachtspunten
4-5	Reclamemast – Nieuw gereed	- Restant fundatie onder B-baan.
5-4	IDN STA/ Hotel shuttles A-baan bij T3/4	- STA/ Hotel shuttles verplaatsen van C- naar A-baan
6-1	IDN Busperron C-baan	- Busroute ri. Amsterdam naar C-baan verleggen - Busroute ri. Hoofddorp blijft op B-baan
6-2	Conditioneren strook tussen de A-/B-baan	- Zuid van traverse
6-3	Uitvoeren doorgaande rijstrook B-baan	- Noord van Traverse z.s.m. in gebruik nemen en OV-route ri. Hoofddorp verleggen op doorgaande rijstrook [6a2] en VRA-haltes (2x) verplaatsen naar VRA-buffer.
6-4	Uitvoeren en IDN VOP BMC	
6-7	Uitvoeren SDP Traverse	
6-8	Uitvoeren SDP TREIN	- Werkzaamheden in tunnel en voorbereidingen op MV

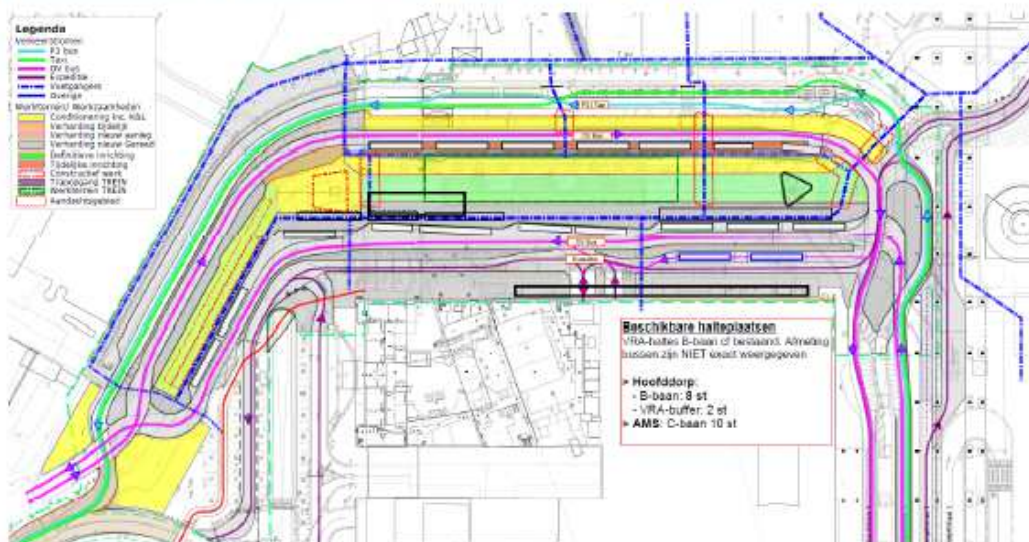


Projectgerelateerd



9.8.2 Fase 6b (Q2/3-2024)

De werkzaamheden en de verkeersstromen in Fase 6b zijn weergegeven in Figuur 26 In Tabel 8 is een globale omschrijving van de werkzaamheden met opmerkingen/ aandachtspunten opgenomen.



Figuur 26 Werkzaamheden en verkeersstromen Fase 6b

Tabel 9: Werkzaamheden Fase 6b

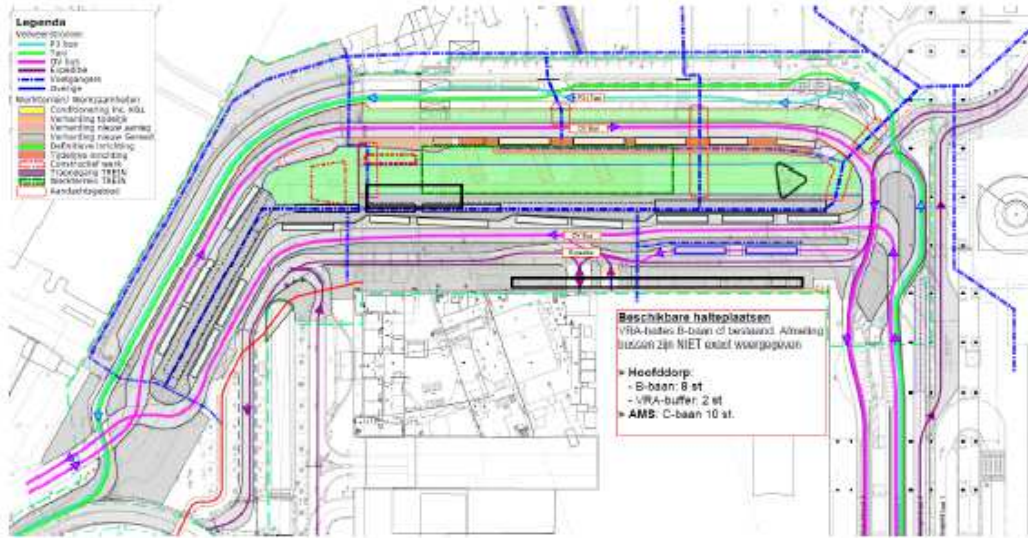
Fase 6b	Werkzaamheden	Opmerkingen/ Aandachtspunten
6-2	Conditioneren strook tussen de A-/B-baan	- Zuid van traverse - Calamiteitenroute B-baan → JD-plein bereikbaar houden
6-3	IDN doorgaande rijstrook B-baan	- Zuidelijk deel
6-7	Uitvoeren SDP Traverse	-
6-8	Uitvoeren SDP TREIN	- Werkzaamheden in tunnel en voorbereidingen op MV
6-9	Aanpassen Schiphol Boulevard	- Weefvak, verleggen rijbaan en bewegwijzeringsportaal. Kan aanvangen in F6a.
6-10	Verleggen en IDN tijdelijke busperron B-baan	- Zuid van Traverse ri. Hoofddorp - Gefaseerd uitvoeren
6-11	Conditioneren B-baan	- Resterende delen na verleggen busperron - Sloop restant fundatie reclamemast
6-12	Uitvoeren opstelplaatsen B-baan noord	- Perrons 15, 17 en 19 kunnen in F6a2 aanvangen - Perron 13 vangt aan in F6b na gereed komen doorgaande rijstrook en verleggen perrons B-baan onder Traverse.
6-13	Definitieve inrichting perron 15 - 20	- Inclusief perronkappen - Let op: veiligheid loopstrook naar perron 18 en 20

Projectgerelateerd



9.8.3 Fase 6c (Q3-2024)

De werkzaamheden en de verkeersstromen in Fase 6c zijn weergegeven in Figuur 26 In Tabel 8 is een globale omschrijving van de werkzaamheden met opmerkingen/ aandachtspunten opgenomen.



Figuur 27: Werkzaamheden en verkeersstromen Fase 6c

Tabel 10: Werkzaamheden Fase 6c

Fase 6c	Werkzaamheden	Opmerkingen/ Aandachtspunten
6-7	Uitvoeren SDP Traverse	- Opstelplaats perron 13 t.b.v. materieel SDP Traverse
6-8	Uitvoeren SDP TREIN	- Werkzaamheden op MV en in tunnel - Voorbereiden zagen trappgaten
6-13	IDN Busperron noord van Traverse	- VRA-perrons 15, 17 en 19
6-14	Definitieve inrichting strook tussen A-/B-baan	- Zuid van Traverse
6-15	Uitvoeren opstelplaats 11	- Inclusief perronkap onder Traverse

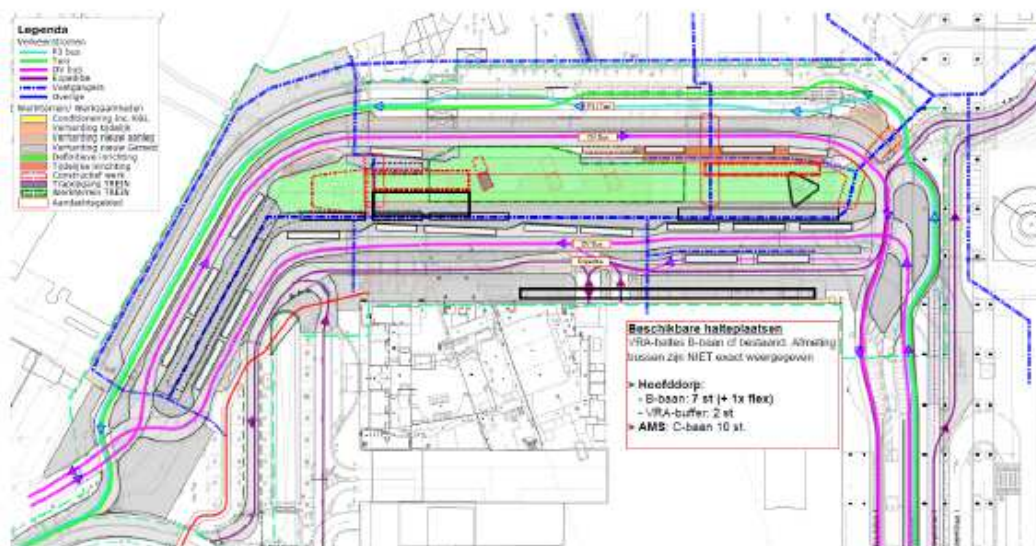


Projectgerelateerd



9.8.4 Fase 6d (Q4-2024)

De werkzaamheden en de verkeersstromen in Fase 6d zijn weergegeven in Figuur 28. In Tabel 11 is een globale omschrijving van de werkzaamheden met opmerkingen/ aandachtspunten opgenomen.



Figuur 28: Werkzaamheden en verkeersstromen Fase 6d

Tabel 11 Werkzaamheden Fase 6d

Fase 6b	Werkzaamheden	Opmerkingen/ Aandachtspunten
6-7	Uitvoeren SDP Traverse	- Opstelplaats perron 13 t.b.v. materieel SDP Traverse
6-8	Uitvoeren SDP TREIN	- Werkzaamheden op MV en in tunnel - Voorbereiden zagen trapgaten SDP midden en zuid - Zagen trapgat en betonstort SDP noord - Uitbreiden werkterrein langs B- baan na gereed komen betonstort SDP Noord
6-15	IDN busperron 11	- Perron 11 alleen geschikt voor 18m bus
6-16	Definitieve inrichting busperron onder Traverse en bij SDP Traverse	-
6-17	Definitieve inrichting busperron zuid	- Zuid van buskap
6-18	Uitvoeren perronkapjes B-baan	- Perron 01, 03, en 13
6-19	Buskap onder Traverse langs B-baan	- Onder Traverse noord van SDP TREIN

## Bijlage 3: Bedreigingen voor de dienstuitvoering 2024

### Haarlemmermeer:

1. Cruquius bruggen (2023-2024)
  - Beperkte gevolgen voor lijn 340
2. Zwanenburgerdijk (voor nu onbekend welke impact/werkzaamheden)
  - Gevolgen lijn 161
3. Groot onderhoud HOV-baan Zuid
  - Gevolgen voor lijn 169-397-N97
4. Viaduct Oude Haagseweg vervangen, route HOV Westtangent (voorlopige planning start 2024)
  - Gevolgen voor lijn 341-397-N97
  - GVB Lijn 369
5. N196 Kruisweg – Snelfietsroute, aanpassing calamiteitenroute (2023/2024)
  - Gevolgen voor lijn 300-341-397-N30-N97
  - Arriva lijn 361-365-470-870

### Schiphol:

1. Aanleg busbaan Fokkerweg (project SOOMR)
  - Gevolgen voor lijnen 180
2. Brug Oude Haagseweg (herstellen of vernieuwen) (HOV Westtangent medio 2024) dit punt staat deels ook bij Haarlemmermeer.
  - Gevolgen voor lijn 300-341-397-N30-N97
  - GVB-lijn 369
3. Aanleg nieuw busstation Schiphol MKS
  - Alle lijnen die Schiphol aandoen
4. GOS – Groot Onderhoud Schiphol door NS. (2023 – 2024)
  - Alle lijnen die Schiphol aandoen.

### Amstelveen/Amsterdam:

1. Werkzaamheden Zuidas/Dok (2019-2035)
  - Gevolgen voor lijn 341-346-348-358-397
2. Spoorvervanging Parnassusweg (2024)
  - Gevolgen voor lijn 341-346-348-358
3. Werkzaamheden A10 Zuid met raakvlak Amstelveenseweg (2023 -2024 – 2025)
  - Gevolgen voor lijn 341-346-347-357-397
4. Werkzaamheden A9 Veenix Badhoevedorp-Holendrecht: (2020 - 2026)
  - Gevolgen lijn: 171-174-300-347-348-356-357-358
5. Arena Trailer Parkeren “de groene wachtkamer” (2023 - 2024)
  - Gevolgen lijn 300-356-N30
6. Bijlmer Arena Herinrichting/verbouwen busstation (2025-2030 start onbekend)
  - Gevolgen lijn 255-300-356-N30-271
  - Overige lijnen 120-126-171-202-209-323-328
7. Aanleg rotondes Amstelveen (2023-2024)
  - Gevolgen voor meerdere lijnen in Amstelveen, o.a. lijn 300 met 2 rotondes.
8. Amstelveen Busstation, bouw Pathé bioscoop
  - Gevolgen lijn 149-171-174-199-271-300-356-N30-N84

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

### Aalsmeer:

1. Aanleg bushalte Floriholland (eind 2023 – begin 2024)
  - Gevolgen voor lijn 257-271-357-358-N57

### Ouderkerk aan de Amstel:

1. Vervangen brug Ouderkerk (2022 – 2023 met mogelijke uitloper 2024)
  - Gevolgen lijn 171-300-356

### Haarlem/Heemstede:

1. Herinrichting Houtplein/ Tempeliersstraat (Mrt 22 – Juni 2023)
  - Gevolgen voor AML-lijnen 340, 346,356.
  - Gevolgen H-IJ lijnen 3, 80, N80
  - Gevolgen Arriva lijn 50
2. Reconstructie kruising Americaweg/ Schipholweg/ Prins Bernhardlaan /N205
  - Gevolgen voor AML-lijnen 346 en 356
  - Gevolgen voor H-IJ lijn 80 en N80\
3. Schalkwijkerbrug groot onderhoud (2023)
  - Gevolgen lijn 300-N30 (H-IJ 2-73)
4. Haarlem Busstation, verbouwing/mogelijk verplaatsen van het busstation.
  - Gevolgen lijn 255-300-340-346-356-N30 (H-IJ vele lijnen)

### Uithoorn:

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

## Bijlage 4: Eindadvies van de RAR

Geachte heren Jut en Vaillant,

Hierbij ontvangt u het advies van de werkgroep AML van de Reizigers Advies Raad op het 'Eindconcept vervoerplan AML 2024', versie 2.3 d.d. 9 mei 2023.

De RAR verwijst in deze reactie naar onze eerdere adviezen, die beide als bijlage in het Eindconcept zijn opgenomen. Om ons advies beknopt te houden reageren wij alleen op zaken waar wij nog *aanvullende* opmerkingen of wensen over hebben.

In dit advies zijn tevens enkele zaken opgenomen die door de VRA of gemeenten opgepakt zouden moeten worden om het vervoerplan te kunnen realiseren. Met name in de gemeente Haarlemmermeer ligt nog een aantal infrastructurele knelpunten in Badhoevedorp, Hoofddorp zuid (243) en Schiphol STP.

### Algemeen

De RAR blijft van mening dat er door het open instapregime in combinatie met een lage pakkans en lage boetes, op Schiphollijnen en op 300/397 onnodig veel wordt zwartgereden. Doordat dit drukke lijnen zijn (samen meer dan de helft van de concessie-DRK's) beïnvloedt dit de inkomsten en ook de telcijfers van geheel AML in hoge mate. Wij hebben begrepen dat Connexion meer gaat controleren op deze lijnen, dat is o.i. hard nodig.

De RAR heeft niet bevestigd kunnen krijgen dat de ontsluitende lijnen na de komende zomer (2023) 's avonds weer gaan rijden, wij hechten daar veel belang aan.

### Liijnsgevijs

341: de RAR is akkoord met inkorten van lijn 341 tot Schiphol Plaza en de verbeteringen elders die daar uit voortvloeien. Wij pleiten voor een korte afstand op Plaza naar de halte van lijn 397, omdat sommige reizigers die naar de VU reizen dan snel kunnen overstappen. De RAR is blij dat de resterende 288/298 op de Anderlechtlaan gaat halteren.

191: De RAR vindt het logisch dat de huidige situatie zo blijft, gezien de ongunstige ligging van knooppunt Zuid.

192: De RAR is tevreden dat deze lijn nog blijft rijden in 2024 en dat de Robert Kochstraat hopelijk dan weer te berijden is. Van de VRA en gemeente verwachten wij nog een visie over de ontsluiting van het in ons eerder advies genoemde gebied in Badhoevedorp Noord, dat o.i. niet voldoet aan het PvE.

163: De RAR blijft voorstander van een afbuiging van deze lijn via Schiphol STP, om eerder genoemde redenen en omdat deze route ook korter is dan over de Spoorlaan. Het doortrekken van lijn 169 kost onnodig extra DRU's, dat is zonde.

171: De RAR is blij dat in Ouderkerk de route naar Hoofdenburg gehandhaafd kan blijven. Wel blijft de wens staan dat de gemeente Ouder-Amstel geen verdere bus beperkende maatregelen neemt, en de halte Sluisplein realiseert.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

171: Wat betreft de loopafstanden in Aalsmeer Zuidoost is de RAR van mening dat de werkelijke loopafstand moet worden gemeten, die is per definitie (veel) langer dan de straal van een 800m cirkel. Geheel Aalsmeer ZO valt buiten de toch al grote 800m loopafstand, door de ongelukkige ligging van het busstation. Wij verwachten in dezen nog een toetsing aan het PvE.

348: Het inkorten tot busstation Amstelveen is een majeure wijziging t.o.v. de conceptplannen en geeft ons aanleiding tot de volgende reactie. Wij begrijpen dat er vanwege genoemde redenen ergens in AML gekort moet worden en dit is een ogenschijnlijk logische oplossing, voorsortierend op het wegvallen van de Uithoornbundel als de tram gaat rijden. Echter, in die nieuwe situatie met tram, wordt er naar verwachting een extra bus toegevoegd, om de bediening van station Zuid op peil te houden vanaf wijken die niet door de tram bediend worden en vanaf busstation Amstelveen.

Het kan wat de RAR betreft toch niet zo zijn dat de 2 belangrijkste knooppunten in deze regio slechts verbonden worden door een halfuursdienst (358) in avonden en weekend; dat voldoet niet aan Rnet kwaliteit, waar de knooppunten juist hoogfrequent verbonden moeten worden.

Het betreft overigens *geheel* West-Amstelveen (niet alleen ten noorden van het busstation): de resterende buslijn naar station Zuid (de 358), is voor Amstelveen West de *enige* optie ten noorden van de halte Sacharovlaan. De RAR stelt daarom voor, als deze maatregel onvermijdelijk is, dan toch in ieder geval de 348 wel naar station Zuid te laten rijden *in de avonduren en de weekenden*, met op het busstation aansluiting op lijn 357 vanuit Aalsmeer, zodat passagiers uit Amstelveen West dan een kwartierbediening behouden met station Zuid, waarvan de helft met overstap.

Amstelveen is de grootste gemeente in Nederland zonder station, de verbinding met Amsterdam Zuid is dus cruciaal.

Tot slot vraagt de RAR nogmaals aandacht voor het 30 km beleid. Wij verzoeken de VRA om met de gemeente Amsterdam te bespreken om *eerst* de toegezegde mitigerende maatregelen te nemen voor het OV, alvorens de 30 km in te voeren. Het inkorten van lijn 348 is een concreet voorbeeld van de verslechtering van het OV door dit beleid. Doorgaans keert een reiziger die eenmaal is afgehaakt vanwege verschaalde dienstregeling niet meer terug in het OV.

Met vriendelijke groeten,

Marinus de Jong en Menno Waalewijn,  
Namens de Werkgroep AML van de RAR.



## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

### Concept reactie RAR aan Connexion op 'Contouren vervoerplan AML 2024' en tevens reactie aan de VRA

Geachte heren Jut en Vaillant,

Hierbij ontvangt u het preadvies van de werkgroep AML van de Reizigers Advies Raad 'Contouren vervoerplan AML 2024', versie 1.4 d.d. 16 februari 2023.

De RAR spreekt haar waardering uit voor het goed georganiseerde consultatieproces, dat Connexion inmiddels traditiegetrouw vroeg start. Uit de voorbesprekingen is gebleken dat er weinig ruimte is voor grote wijzigingen in de dienstregeling, de RAR houdt daar rekening mee in haar advies.

Om ons advies beknopt te houden reageren wij alleen op zaken waar wij opmerkingen of wensen over hebben, wij sluiten daarbij zoveel mogelijk aan op de tekst. Over de niet genoemde onderwerpen zijn wij in principe akkoord.

In dit advies is tevens een aantal zaken opgenomen die door de VRA dient te worden opgepakt om het vervoerplan te kunnen realiseren.

#### ad H 1 Inleiding:

De RAR ziet graag een betere onderbouwing van de reizigerspercentages t.o.v. pré-Corona. Uit het sociaal-veiligheidsplan blijkt bijv. dat er in AML veel meer wordt zwartgereden dan in Zaanstreek en dat de reizigerspercentages in Zaanstreek ook hoger zijn. De RAR wil weten of hierdoor in AML wellicht een grotere reizigersgroei is dan wordt geregistreerd. Tevens is de RAR van mening dat er meer gecontroleerd moet worden, temeer daar de drukste lijnen in AML een open instapregime hebben. Dergelijke handhavingsacties zullen zorgen voor meer betalende reizigers. Ook is geconstateerd dat veel Schipholpersoneel niet incheckt met abonnementen en dat de visuele QR-code scanners vaak niet werken, dit zijn dus allemaal niet geregistreeerde passagiers.

De RAR zou ook graag een brede actie in de regio zien om reizigers weer terug te krijgen. Wetende dat meer mensen deels thuis zijn gaan werken moet er een alternatief komen voor abonnementen, zoals een aflopend tarief bij meer gebruikte kilometers.

De RAR vindt ook dat zo goed als mogelijk voldaan moet worden aan de concessie-eisen en was onaangenaam verrast dat het ontsluitend lijnennet opeens na 20u 's avonds niet meer rijdt, afwijkend van het vastgestelde vervoerplan 2023. Over dit soort ingrijpende besluiten dienen de adviesorganen geconsulteerd te worden. Dit leidt ook tot minder reizigers voor 20 uur, indien na 20 uur geen retourrit gemaakt kan worden. Wij vragen u dan ook deze maatregel zo snel mogelijk terug te draaien. Voorts is de RAR van mening dat nu echt concreet moet worden wat de effecten zijn van het 30 km beleid, en welke compenserende maatregelen de gemeente(n) bieden aan de vervoerders om de doorstroming te garanderen. Mocht dit onvoldoende opleveren, dan dienen de extra exploitatiekosten gecompenseerd te worden. Het is duidelijk dat langzamer rijden extra materieel en chauffeurs vergt. Ook maakt dit het OV minder aantrekkelijk voor reizigers. In dat kader past ook een verzoek aan de gemeente Haarlemmermeer om de verkeerslichten op busbanen betere prioriteit te regelen.

#### ad 2.2-2.4. Lijnsgevijs

340: Ook de RAR is voorstander van een doorgaande R-net lijn Haarlem-Utrecht, mede vanwege de gebrekkige overstap van lijn 130 in Breukelen op een halfuursdienst stoptrein en de kans die er ligt in

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

het creëren van een verbinding met nieuwbouwwijk Leidsche Rijn. Wij verzoeken de VRA hierover in overleg te treden met de provincie Utrecht.

341: de RAR vindt het positief dat de vrijkomende DRK's van lijn 341 gebruikt kunnen worden voor het lenigen van de nood elders in AML. De RAR pleit wel voor halteren van de resterende 288 op de Anderlechtlaan; dat geeft extra potentieel aan de lijn en is voor de reiziger duidelijker.

185: De RAR pleit voor een 20 minuten bediening van deze lijn, waarbij de halteringstijd bij Justitiele complex 2 minuten wordt i.p.v. 12 en de extra halte ook gerealiseerd kan worden.

191: De RAR denkt dat de meeste reizigers van deze lijn zullen overstappen op Plaza of knooppunt Noord; het is jammer dat knooppunt Zuid dan niet aangedaan kan worden, maar een eindhalte daar lijkt ons niet opportuun.

192: De RAR vindt het betreuenswaardig dat de gemeente Haarlemmermeer zodanige infrastructuurele acties uitvoert in Badhoevedorp, dat een fatsoenlijke bediening van het centrum en Noordzijde steeds moeilijker wordt. Het gehele gebied begrensd door Ringvaart, ten westen van de Sloterweg, ten noorden van de Keizersweg en ten oosten van de Orchideeënlaan valt buiten de 400 metercirkels, hetgeen gezien het grote aantal woningen strijdig is met het PvE. De RAR verzoekt de VRA hierover in gesprek te gaan met de gemeente en vervoerder om een oplossing te realiseren. De RAR herinnert de VRA eraan dat een dergelijk verzoek reeds bij het vervoerplan 2023 aan de VRA was gericht, maar dat de RAR hier geen reactie op heeft gekregen. In dat licht is het treurig dat ook lijn 192 steeds slechter functioneert, o.a. omdat de Robert Kochstraat niet meer bereden kan worden. De RAR wenst daarom een beter routevoorstel voor deze lijn door Badhoevedorp, in plaats van de lijn op te heffen. De verbinding tussen Badhoevedorp en Hoofddorp, hun bestuurlijk centrum moet o.i. gehandhaafd blijven.

161: Gezien hetgeen bij 192 gesteld vragen wij ons af of lijn 161 een functie kan vervullen in de bediening van Badhoevedorp.

194: De RAR blijft ook van mening dat zowel Badhoevedorp als Osdorp gebaat zouden zijn bij een doorkoppeling van lijn 194 met GVB lijn 63; o.i. moeten concessiegrenzen en materieelproblemen hierbij geen belemmering vormen. De RAR vraagt de VRA om dit mogelijk te maken.

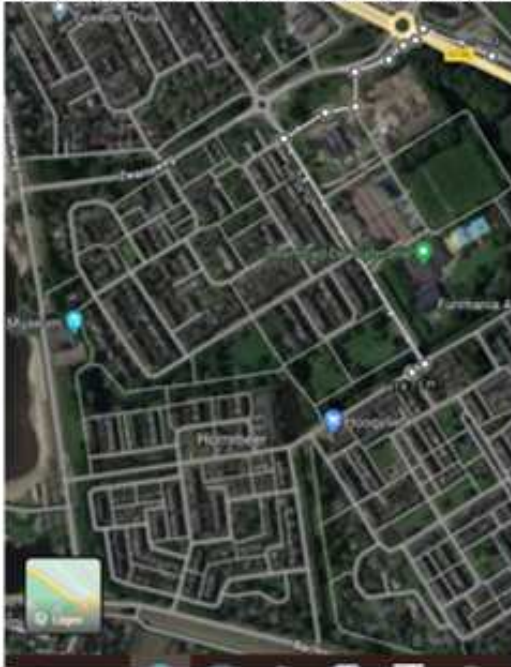
163: De RAR blijft voorstander van een afbuiging van deze lijn via Schiphol SPT, te meer daar lijn 163 tussen Rijssenhout en station Hoofddorp nergens halteert. De afslag zou infrastructureel gefaciliteerd moeten worden en is een logische en kortere route naar het station waarbij ook de Taurusavenue en het gemeentekantoor van Hoofddorp bediend kan worden. Het inzetten van lijn 169 is o.i. onnodig extra DRK maken. Indien de 163 de oude route blijft rijden, zou deze tenminste moeten halteren op de spoorlaan, t.b.v. het bedrijventerrein. Ook hier verzoekt de RAR aan de VRA om dit met de gemeente Haarlemmermeer op te nemen.

171: De RAR vindt dat in Ouderkerk de route naar Hoofdenburg gehandhaafd moet blijven, zonder beperkende maatregelen des gemeentes. De loopstanden zijn reeds heel lang voor veel inwoners.

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

Wederom een verzoek van de RAR aan de VRA om dit met de gemeente Ouder-Amstel op te nemen, alsmede voor het snel realiseren van de halte Sluisplein.

171: Wat betreft Aalsmeer stelt de RAR opnieuw voor om lijn 171 te benutten om de ontsluiting van Aalsmeer zuid te faciliteren. Dit kan bijvoorbeeld door aan het einde van de rit een korte omloop toe te voegen: N 196, N 231, Mozartlaan (halte ligt er nog), Dreef (halte ligt er nog), Zwarteweg, busstation. Zoals vorig jaar aangetoond (zie kaartje 2) ligt de gehele wijk Hornmeer ver buiten de 800m loopafstand en voldoet dus niet aan het PvE. Ons inziens dient de VRA als concessiehouder toe te zien op het nakomen van de basiseisen uit het PvE (het zou oneigenlijk zijn om een 800m cirkel als meetcriterium te hanteren, door de excentrische ligging van het busstation).



Tot slot vraagt de RAR aandacht voor de eindpuntfaciliteiten van de lijnen 300, 340 en 346 bij Haarlem station. Naar wij begrepen hebben is de ruimte op het busstation bij het NS-station beperkt. Mede in het belang van de reizigers en om dit probleem te verminderen zou het doorrijden van 1 of meer van deze lijnen naar het noorden van Haarlem en de gemeente Velsen en oplossing kunnen bieden, door lijnen te verknopen met andere lijnen. Dit biedt meer reizigers doorgaande verbindingen vanuit het noorden naar Haarlem-centrum, de ziekenhuizen in Haarlem en Hoofddorp en Hoofddorp Centrum. Wij vragen de VRA om hierover in overleg te treden met de provincie Noord-Holland als concessieverlener en met de gemeente Haarlem als verantwoordelijke voor de infrastructuur.

Met vriendelijke groet,

Marinus de Jong en Lex Hendriksen,  
Namens de Werkgroep AML van de RAR.



## Bijlage 5: Eindadvies van de Adviescommissie gemeenten



**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](mailto: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



### 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 indiensttreding 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 uitpakkt 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





### 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 midbussen) 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 Venne(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 rigoureu 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 dienstregelingskilometers 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.



### 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*





**Adviescommissie Openbaar Vervoer**

Aalsmeer • Amstelveen • Haarlemmermeer • Ouder-Amstel • Uithoorn

uur). Wij verzoeken u daarom minstens om in de periode tot aan indiensttreding 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 Connexxion in de doorvertaling naar de Dienstregeling 2024.

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

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

## Bijlage 6: Onderbouwing DRK basis (uit vervoerplan 2023)

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

Vervoerplan 2023 is het 5<sup>de</sup> vervoerplan binnen de concessie AML en bouwt, zonder rekening te houden met de effecten van Corona, voort op de contractueel met elkaar afgesproken aantallen dienstregeling kilometers (DRK). Voor het dienstregelingjaar 2023 was de gedachte om 28,3 mio DRK op jaarbasis in te zetten. (excl. de met elkaar afgesproken jaarlijkse 400.000 DRK die gereserveerd zijn voor omleidingen en de kilometers die daar mee gemoeid zijn).

Per dienstregelingjaar 2021 zou volgens contract een sprong gemaakt dienen te worden van 27,5 mio DRK naar 28,3 mio DRK op jaarbasis (800.000 DRK extra). Met de Vervoerregio Amsterdam is overeengekomen om die sprong in 2021 niet te maken, want het jaar 2020 liet vanwege de significante afname van de reizigersopbrengsten door Corona, duidelijk zien dat een sprong in DRK niet realistisch was. Integendeel zelfs, want er ontstond een grote noodzaak om een voorstel voor te bereiden waarin het aantal DRK op jaarbasis naar beneden zou worden bijgesteld, naar een niveau om het vervoerbedrijf zonder additionele financiële vergoeding van De Rijksoverheid te kunnen laten functioneren. Duidelijk was dat een dergelijke bijstelling van het voorzieningenniveau te groot zou worden en aan de landelijke tafel is besloten om niet verder af te schalen dan -10% op dienstregelingen (DRU). De situatie die aan de landelijke tafel beoogd was, is het beschikbaar houden van een aantrekkelijk netwerk van openbaar vervoer, ondanks dat de bezetting in de bus ver achterbleef. De Rijksoverheid heeft deze beschikbaarheid financieel gecompenseerd door middel van de BVOV\*-regeling, onder de voorwaarde dat er op DRU-basis 90% van de door de vervoersautoriteit goedgekeurde voorzieningenniveau geboden blijft worden. De Vervoerregio Amsterdam is akkoord gegaan met -10% op basis van het dat moment geldende DRU/DRK volume (dus excl. de extra sprong van 800.000 DRK).

\*) BVOV = BeschikbaarheidsVergoeding Openbaar Vervoer

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



## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2024

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

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

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

In het kort;

Uitgaande van 28,3 mio DRK in 2023 en na aftrek van ad 1 en 2 (-2054K) wordt de basis (100%) voor:

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