

Reactie van de RAR aan Connexion en VRA op 'Eindversie vervoerplan AML 2024'

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 Cxxn 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.

Lijnsgevijs

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 busbeperkende maatregelen neemt, en de halte Sluisplein realiseert.

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 avonden 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.