

**aan**

Connexxion  
t.a.v. de heer R. Koster  
postbus 224  
1200 AE Hilversum

**datum** : 23 mei 2013  
**uw kenmerk** : -  
**ons kenmerk** : 2013/6026/bm-rar  
**Verpl.nr.** : -  
**bijlage(n)** : -  
**onderwerp** : *Advies Vervoerplan 2014 Amstelland en Meerlanden Connexxion*  
**inlichtingen** : 020 – 5273 713

Geachte heer Koster,

De Reizigers Advies Raad (RAR) voor het openbaar vervoer in de concessie gebieden van de Stadsregio Amsterdam heeft begin 2013 de eerste opzet voor het Vervoerplan Amstelland en Meerlanden 2014 ter bespreking ontvangen. De RAR stelt het zeer op prijs al in zo vroeg stadium te worden betrokken bij de plannen van Connexxion.

Het resultaat is een definitief concept Vervoerplan 2014 (versie 4/8 mei 2013) waarover op 8 mei 2013 een advies van de RAR is gevraagd.

De RAR heeft de wijzigingsvoorstellen beoordeeld en daar waar de RAR een andere mening heeft, wordt een alternatief geadviseerd. Dat betekent dat met de niet becommentarieerde voorstellen wordt ingestemd.

In zijn algemeenheid heeft de RAR geconstateerd dat het aantal wijzigingen voor 2014 beperkt is gebleven. De RAR mist alleen nog wel het effect van de voorstellen op het aantal in te zetten dienstregelingen, een opmerking die al vaker is gemaakt. Het verzoekt is dan ook om volgend jaar wel op tijd de dru-balans te presenteren, zodat de RAR ook in staat is de voorgestelde wijzigingen te beoordelen op het dru-effect.

**Algemeen.**

Tijdens het overleg met Connexxion zijn een aantal onderwerpen aan de orde gekomen, die geen onderdeel uitmaken van dit Vervoerplan, maar waarover de RAR graag haar mening ook schriftelijk kenbaar wil maken.

Zo herkent de RAR de hoge exploitatiekosten van de zeer dun bezette lijnen, hetgeen leidt tot een voortdurende en telkens terugkerende discussie over het opheffen/repareren van ontsluitende buslijnen. Die lijnen kunnen goedkoper met kleinschalig OV of een taxi worden geëxploiteerd. Dat biedt dan zelfs een van 'deur tot deur' bediening, wat wellicht weer reizigersgroei weet te genereren. De gemeente Haarlemmermeer heeft op dit gebied goede initiatieven, die als voorbeeld kunnen dienen.

De RAR mist daar voorstellen toe en adviseert Connexxion meer aandacht aan te schenken aan dit kleinschaliger vervoer en die tijdig voor te leggen aan de Stadsregio worden voorgelegd, zodat ver van te voren met belanghebbenden overlegd kan worden.

In het overleg is uitvoerig gediscussieerd over R-net en de toekomstige plannen. De RAR wil ook graag haar visie geven om niet later achter het R-net te vissen. Het feit dat lijn 300 nu de ongunstiger route via Langerhuizen rijdt, is een pregnant voorbeeld van een gedwongen route wijziging omdat er nu eenmaal veel geld is geïnvesteerd in een vrije busbaan, waarover de RAR niet geïnformeerd is geweest.

### **R-net-plannen**

In het overleg zijn plannen ontvouwd om medio 2014 een deel van het lijnennet, de lijnen 140, 175 en 176, te 'ver-R-netten' en medio 2014 omdat het belangrijke nieuwe knooppunt Schiphol Noord niet eerder voor gebruik gereed is.

De RAR heeft geen bezwaar tegen de opwaardering van de genoemde 3 lijnen naar R-net kwaliteit, maar vindt wel dat een dergelijke majeure wijziging uitsluitend in zou mogen gaan op de datum van een nieuwe dienstregeling en niet halverwege een jaar. Inmiddels is gelukkig besloten deze wijziging niet per medio 2014 uit te voeren.

Bij het op waarden van een lijn naar R-net adviseert de RAR in ieder geval als uitgangspunt te hanteren, dat opwaardering pas wordt uitgevoerd als de benodigde infrastructuur echt klaar is. Alleen dan kan direct de beoogde route worden gereden inclusief de daaraan verbonden reistijd-winst met de haltes op het juiste hoogwaardige voorzieningen niveau.

Het overspuiten/herstickeren van bussen in het laatste concessiejaar vindt de RAR een grote geld-verspilling en stelt dat 'groene' bussen voor een korte periode ook een R-net route moeten kunnen rijden.

Bij eventueel op te heffen haltes moet onderscheid gemaakt worden tussen woon- en werkgebieden. Werkgebieden zijn 'bestemmingsgebieden' daar zijn meer haltes nodig omdat reizigers daar geen fiets hebben om de langere natransportafstanden naar hun bestemmingen binnen een aanvaardbare tijd af te kunnen leggen.

De RAR adviseert om R-net capaciteit zo effectief en waar mogelijk ook gespreid over meerdere routes in te voeren met behoud van een hoogfrequente dienstregeling.

### **Vervoerplan 2014**

2.1 Route lijn 140: De RAR adviseert optie 2: het bedrijventerrein in Hoofddorp en Schiphol moet wel goed bediend blijven en daarvoor is lijn 169 uitstekend geschikt. De RAR gaat ervan uit dat de benodigde DRU's beschikbaar zijn.

2.1 Route lijn 300: De RAR vraagt opnieuw aandacht voor de route van lijn 300 in Amstelveen. Het is onbegrijpelijk dat nu opeens de koers van vorig jaar is gewijzigd, er bestond brede consensus tussen de Stadsregio, RAR, gemeente en Connexxion over teruglegging van 300 naar Oranjebaun. Het is toen echter uitgesteld omdat partijen beter inzicht wilden in de zich wijzigende reizigersstromen in dat gebied. Om tot conclusies te kunnen komen over de meest effectieve bediening, is het van belang om inzicht te hebben in de telcijfers, verdeeld over de dag en dagen van de week, van alle lijnen op de corridor Amstelveen busstation-Bijlmer Arena. De Stadsregio heeft daarom aan Connexxion en de gemeente Amstelveen opgedragen een dergelijk onderzoek uit te voeren. Voor een goed advies heeft ook de RAR inzicht nodig in deze reisrelaties.

De RAR constateert, met ongenoegen, dat dit onderzoek nog steeds niet is uitgevoerd, althans geen resultaten beschikbaar zijn gesteld. De RAR wenst bij dit onderzoek betrokken te worden.

De RAR pleit voor het terugleggen van lijn 300 naar de Oranjebaai en heeft daarvoor de volgende argumenten:

- Uit waarnemingen blijkt dat in de avonden en weekenden bijna niemand in- of uitstapt op halte Langerhuizen. De bundel 175/146 is met een hoge frequentie in de kantoorspitsuren (8x/uur) en aanzienlijk lager daarbuiten veel beter toegesneden op het werkgebied Langerhuizen dan de 300. De grotere spreiding van reizigers over alle dagdelen maakt de 300 met zijn permanente hoge frequentie juist zo geschikt voor de Oranjebaai met de belangrijke overstap op de eveneens hoogfrequente 5 en 51 samen. De bulk van de vervoersbeweging is hier van en naar Amsterdam en de overstap Oranjebaai is dus voor de meeste reizigers korter in reistijd, korter in looptijd en 2,5x hoger in frequentie (lijn 5 rijdt 1,5 x zo vaak als lijn 51).
- De route via Langerhuizen duurt 2 minuten langer en is 7 ct duurder (enkele reis); dat betekent dat duizenden reizigers nu elke dag 4 minuten en 15 ct duurder uit zijn, meesten reizen immers elke dag retour, dus op jaarbasis circa 800 minuten = 13 uur en 30 euro verlies p.p.
- De route via Langerhuizen kost bij een gemiddelde frequentie van 8 x uur, 18u/dag x 2 minuten, 2 richtingen: circa 10 DRU's per dag= bijna 4000 DRU, dit verlies gaat de hele avond en weekend door en levert niets op. Als (R/net)lijn 175 via Langerhuizen zou rijden is er veel minder DRU-verlies (146 rijdt daar al). De RAR signaleert dat hiermee andere tekorten opgelost kunnen worden, zodat bezuinigingen elders achterwege kunnen blijven.
- De argumentatie van de Inspectie over botsgevaar op de kruising van lijn 5 en 300 vindt de RAR niet steekhoudend; er zijn talloze kruisingen in (sub)urbaan gebied waar trams en bussen en/of vrachtwagens elkaar veel frequenter kruisen. Bovendien kruisen lijn 175 en 171 nu ook al 8x per uur met lijn 5, verleggen van de route scheelt alleen kruismomenten in het weekend en de avonden.

2.1 lijn 310: De RAR heeft de indruk dat de route van lijn 310 tussen Schiphol Plaza en station Amsterdam-Zuid weinig toevoegt aan de bestaande hoogfrequente en snelle treinverbinding. De RAR heeft al bij de start van deze lijn gepleit om deze te verleggen naar het Leidseplein. Connexion wil dit nu gaan onderzoeken en de RAR ondersteunt dat voorstel. Wel wil de RAR graag een gedegen onderzoek op basis van telcijfers en vergelijkingen met lijn 197.

2.2 Sarnet lijn 186: De RAR acht het, gezien de telcijfers, niet verantwoord de route van lijn 186 in Amstelveen in stand te houden. Wel adviseert de RAR om met de Stadsregio en de gemeente Amstelveen in overleg te gaan over kleinschalig vervoer (zie 3<sup>e</sup> bullet onder algemeen).

2.2 Sarnet lijn 195: De RAR is geen voorstander voor het opheffen van deze lijn tussen 10 en 14 u; het is geen spitslijn, dus dat is onduidelijk richting reizigers. De RAR adviseert lijn 195 te blijven profileren als een bus die de hele dag rijdt, ook al is de frequentie laag.

2.3 Frequentieverdeling lijn 149/199: De RAR is uiteraard een voorstander van een goede afstemming op beide lijnen dat leidt tot een kwartierdienst op de belangrijke route busstation-Waardhuizen. Dit heeft prioriteit ten opzichte van de aansluiting van lijn 199 op de trein naar Amersfoort op station Zuid. De RAR had natuurlijk gewenst dat beide doelstellingen gerealiseerd waren.

2.3 Haltering lijn 168: de RAR is voorstander van een halte bij het Huis van de Sport (bij het plantsoentje), omdat dat de kortste loopafstand is naar de sportaccommodatie, kinderopvang en het Haarlemmermeerlyceum en adviseert dit bij de gemeente Haarlemmermeer nogmaals onder de aandacht te brengen.

2.3 Route lijn 172: Connexxion heeft aangegeven dat de route van lijn 172 door Keizer Karelpark in Amstelveen steeds meer vertraging oploopt door de moeilijke kruising met de Van der Hooplaan naar het busstation. De RAR heeft bezwaar tegen het voornemen om de route te verleggen via de Sportlaan, omdat dan niet meer wordt voldaan aan de maximale loopafstanden in Keizer Karelpark, zoals vastgelegd in het PvE. Deze wijk is al ernstig benadeeld door het onlangs opheffen van lijn 166 en de nu voorgenomen opheffing van lijn 186.

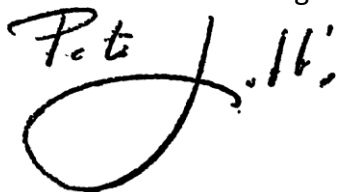
Bovendien is lijn 172 de enige verbinding voor alle ambtenaren uit Aalsmeer die tegenwoordig in Amstelveen moeten werken. De RAR zal de Stadsregio benaderen met het verzoek om bij de gemeente Amstelveen aan te dringen op verkeerskundige voorzieningen voor een verbeterde bus kruising. Volgens de RAR is er ruimte voor een stukje vrije busbaan en het is sowieso een gevaarlijk kruispunt waar feitelijk verkeerslichten nodig zijn.

Tot slot heeft de RAR nog een laatste opmerking:

Al jaren pleit de RAR voor herstel van de doorgaande lijn Haarlem-Aalsmeer-Uithoorn-Breukelen (koppelen 140 en 130) waardoor een goede verbinding ontstaat naar het station Breukelen, voor de trein richting Utrecht en bus 120. De RAR zal dit voorleggen aan de Stadsregio en verzoeken hierover in overleg te treden met de provincie Utrecht zodat dit onderdeel kan worden in het nieuwe PvE voor de aan te besteden concessie Amstelland en Meerlanden.

Hoogachtend,

Namens de consumentenorganisaties in de Reizigers Advies Raad

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Lankhorst'. The signature is stylized with a large, sweeping loop at the bottom.

Peter Lankhorst, voorzitter.