



Vervoerplan 2021

Plan B

Concessie Amstelland Meerlanden

Ingaande 3 januari 2021*)

19 oktober 2020, eindversie 4.0

connexxion 

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Korte samenvatting van wijzigingen in Plan B	4
Vervoerplan 2021 Plan B.....	5
1. Algemene inleiding.....	5
2. Voorgestelde wijzigingen nieuwe dienstregeling	9
2.1 Voorstellen R-net.....	9
2.2 Voorstellen Schipholnet.....	12
2.3 Voorstellen overig lijnennet	14
2.4 Overige onderwerpen.....	15
3. DRK-effecten	17
Bijlagen.....	19
Bijlage 1: Verschillen tussen Plan B en Plan A.....	19
Bijlage 2: Voorstellen plan B gerangschikt binnen kaders VRA.....	20
Bijlage 3: Adviezen van adviesorganen.....	21

Plan B is gebaseerd op afnemende reizigersopbrengsten. Landelijk wordt er met een gemiddelde afnemende reizigersopbrengst van -22% voor het gehele jaar 2021 gerekend.

De concessie AML wijkt nadrukkelijk af van het landelijk gemiddelde, waarbij wij uitgaan van een daling van de reizigersopbrengsten van minimaal -34%; een prognose die overigens geen rekening houdt met de eind september afgekondigde maatregelen door de overheid. Dit is op de landelijke tafel gemeld.

Onze lage verwachting is mede ingegeven door de verslechterde economische positie van Schiphol (waar wij een groot deel van onze reizigersinkomsten en -groei uit halen), die door de economische crisis ten gevolge van de Corona-pandemie veel harder is getroffen en waardoor de economische activiteit drastisch is gedaald (-24%).

Plan B zoals het voor u ligt vraagt daarnaast daarom ook om financiële ondersteuning van de overheid.

Voorwoord

Op 11 juni 2020 heeft Vervoerregio Amsterdam (verder te noemen VRA) het Vervoerplan 2021 van Amstelland Meerlanden (AML) vastgesteld. Vanwege de Coronacrisis en de te verwachten structurele impact ervan op onze mobiliteit in Nederland en dus ook AML, heeft VRA zich het recht voorbehouden om nadere eisen te stellen aan dit reeds vastgestelde vervoerplan (verder te noemen, Plan A).

In de tweede week van juni 2020 zijn er afspraken gemaakt tussen VRA en Connexxion op welke wijze mogelijk invulling van die nadere eisen tot stand zouden kunnen komen.

Belangrijk onderdeel van dat proces is de mate van betrokkenheid van beide adviesorganen; de gemeenten en de reizigersadviesraad. VRA licht de beide adviesraden in met betrekking tot de noodzaak van het verminderen van het ov-aanbod en een versneld proces om dat samen te beoordelen. Het is in principe niet veel anders dan voorbereid zijn op scenario's waar sprake is van structureel uitval van reizigersvraag. Dat vereist dat Connexxion een zogenaamd 'Plan B' voor legt bij VRA. Daaraan voorafgaand vraagt Connexxion formeel advies aan beide adviesraden. Connexxion kan invulling geven aan het uitgangspunt aan de landelijke tafel om 3 januari 2021 aan te houden als ingangsdatum voor Plan B *).

Eind augustus 2020 heeft VRA een kadernotitie vormgegeven en gedeeld met de vervoerders. De kaders zijn randvoorwaardelijk en volgordelijk om bij het uitwerken van bezuinigingsvoorstellen op het ov-aanbod sturing te geven aan de vervoerders.

Begin oktober 2020 heeft Connexxion overleg gevoerd met de beide adviesorganen. Zij hebben op 11 oktober 2020 formeel advies uitgebracht. Mede op basis van dit advies heeft Connexxion besloten om 3 lijnen aan te passen ten opzichte van versie 3.2.1. Connexxion heeft besloten om lijn 347/348 niet in te korten tot Poortwachter en ook niet tot Busstation. Lijn 347/348 blijft qua route ongewijzigd. Ook heeft Connexxion besloten om lijn 341 niet in te korten tot Airport, dus lijn 341 blijft qua route ongewijzigd, het eindpunt is Amsterdam Zuid. Verdere motivatie en reactie op de adviezen treft u in bijlage 3 aan.

Voor u ligt eindversie 4.0 van Plan B, het is een inhoudelijk voorstel om ook in 2021 de kosten van de dienstregeling in lijn te kunnen blijven houden met de verwachte reizigersvraag na de Corona crisis. Plan B past binnen de eisen van het Programma van Eisen, het bestek en de genoemde kadernotitie. Intentie is om dit Plan B in te laten gaan in plaats van het vastgestelde Vervoerplan 2021.

*) Ingangsdatum per 3 januari 2021 als de huidige dienstregeling tot 2 januari 2021 kan blijven rijden (van 20 december tot 2 januari overigens als vakantiedienstregeling).

Korte samenvatting van wijzigingen in Plan B

Per 3 januari 2021

Diverse lijnen De 800.000 DRK maatregelen gaan grotendeels (tijdelijk) niet door

Lijn 194	Alleen nog rijden op werkdagen tot ca. 19:00 uur (naar model van lijn 186)
Lijn 198	Tijdelijke lijn in plaats van 342 zolang HOVASZ niet gereed is
Lijn 244	(Tijdelijk) opheffen
Lijn 255	(Tijdelijk) opheffen
Lijn 287	(Tijdelijk) opheffen
Lijn 300	Frequentie op werkdagen overdag (tijdelijk) altijd 6'-dienst, zaterdag 10'-dienst en zondag 10'-dienst
Lijn 340	Blijft rijden vanuit Mijdrecht (tijdelijk)
Lijn 341	(Tijdelijk) lagere frequentie tussen Hoofddorp Station en Airport (van 8 → 4x/uur) (Tijdelijk) lagere frequentie in dal tussen Spaarne Gasthuis en Hoofddorp station
Lijn 342	(Tijdelijk) opheffen
Lijn 346	(Tijdelijk) lagere frequentie in spits
Lijn 356	(Tijdelijk) lagere frequentie in dalperiode van 10:00 – 15:30 uur (van 8 → 6x/uur)
Lijn 397	(Tijdelijk) lagere frequentie tussen Nieuw-Vennep en Airport (van 11 → 8x/uur) (Tijdelijk) lagere frequentie op zondag (van 6 → 4x/uur)
R-net	(Tijdelijk) na 21:00 uur minder ritten per uur (= 15'-dienst op lijn 397, 30'-dienst op 340, 341, 346 347 bundel en 356)
Lijn 640	(Tijdelijk) opheffen
N47	Alleen rijden van donderdag t/m zaterdag
N95	Opheffen, dus alleen nog nachtnet op het kerntraject Knooppunt Noord – P30 NB: HOVASZ is Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer Schiphol Zuid (doorstromingsproject (N196))

Bovenstaande is het hele pakket dat Connexxion als één 'Plan B' aan VRA presenteert. Er is een stappenplan in te herkennen dat goed aansluit bij de kaders van VRA, te weten:

1. De + 800.000 DRK plannen van 2021, gaan niet door, het betreft de lijnen:
 - Lijn 244; geen hogere frequentie in de spits
 - Lijn 255; geen hogere frequentie in de spits
 - Lijn 287; geen hogere frequentie in de spits
 - Lijn 342; niet via Floriworld en geen hogere frequentie naar Mijdrecht
 - Lijn 346; geen hogere frequentie op zondag
(dus lijn 199 wordt wel doorgetrokken naar Amstelveen Busstation)
2. Een dagdekkend HOV netwerk
 - Lijn 342; wordt (tijdelijk) opgeheven en zolang HOVASZ niet gereed is komt er een lijn 198 vanwege een overstap van lijn 340 naar Schiphol
 - Waar verantwoord, worden frequenties verlaagd tot minimaal 4x per uur
 - i. Lijn 341; 4x per uur tussen Hoofddorp Spaarne en Station in de dal en tussen Hoofddorp station en Airport de gehele dag.
 - ii. Lijn 356; 6x per uur in de dalperiode
 - Mogelijk kleinere besparingen in avonden en weekenden op bepaalde lijnen
 - i. Op R-net lijnen wordt de lagere frequentie na 21:00 ingezet
 - ii. Betere frequentieverdelingen waar mogelijk (bijvoorbeeld 347 bundel)
3. De spitslijnen worden opgeheven
 - Lijn 244; wordt (tijdelijk) opgeheven
 - Lijn 255; wordt (tijdelijk) opgeheven
 - Lijn 287; wordt (tijdelijk) opgeheven
 - Lijn 640; wordt (tijdelijk) opgeheven
4. Aanpassingen in het Nachtnet door het opheffen van lijn N95

Vervoerplan 2021 Plan B

1. Algemene inleiding

Inleiding

Het jaar 2021 wordt om meerdere redenen een bijzonder jaar. In eerste instantie omdat het een periode afsluit met grootschalige inzet van dieselbussen. Daar is in de loop van 2020 echter een heel belangrijke andere reden bijgekomen, namelijk de impact die de Corona crisis heeft op onze maatschappij en mobiliteit.

De sterke ontwikkeling die onze reizigersgroei in 2019 en ook de eerste maanden van 2020 doormaakte, heeft helaas plaatsgemaakt voor een significante daling van het aantal reizigers dat gebruikmaakt van onze dienstverlening. Het gevolg hiervan is een meer dan materiële afname van de reizigersopbrengsten die in de concessie AML een groot deel van onze omzet uitmaakt. Op het dieptepunt van de crisis maakte er nog maar 15% van het totaalaantal reizigers gebruik van onze mobiliteitsdiensten. Vanaf 1 juni heeft de Rijksoverheid afgekondigd dat het openbaar vervoer weer diende te gaan rijden, conform de regulier geldende dienstregelingen. Er mocht echter maar maximaal 40% van de toegestane capaciteit worden gebruikt voor het vervoeren van reizigers. Tevens werden de reizigers verplicht mondkapjes te dragen tijdens de reis en het sterke advies was om de reis alleen dan te maken als het strikt noodzakelijk was.

De reguliere dienstregeling (kosten) in relatie tot maximaal 40% van het totaal aantal reizigers (opbrengsten), wordt een “beschikbaarheidsdienstregeling” genoemd. Alle vervoerbedrijven zijn hiermee geconfronteerd en om die reden stelt de Rijksoverheid in jaar 2020 een beschikbaarheidsvergoeding met beperkingen ter beschikking aan de openbaar vervoerbedrijven. Met betrekking tot de jaren erna is er (nog) geen vast omlijnd plan van aanpak en vergoedingen. De inschatting/verwachting is dat er disbalans zal blijven tussen kosten en opbrengsten van de dienstverlening van Connexxion in de concessie AML. Het gevolg hiervan is dat aanvullende afspraken gemaakt moeten worden met VRA, ten aanzien van de initiële aannames vanuit de aanbestedingsfase, om zo een passende dienstverlening voor de komende jaren af te spreken. Met name voor 2021 zijn de processen en voortgang dermate kritisch, dat we het ‘vervoerplan 2021 Plan B’ voorleggen.

In het Vervoerplan 2021 is beschreven dat de Coronacrisis het jaar 2020 een verloren jaar maakt, omdat het gebrek aan reizigersinkomsten onafwendbaar impact heeft op onze aannames zoals in aanbesteding zijn meegenomen. In vervoerplanning zijn groei- en omzetverwachting genoemd en gelet op de nieuwe ontstane werkelijkheid is een aangepast voorzieningenniveau noodzakelijk de komende jaren. Aangegeven is ook dat er impact is op de dienstregeling van 2021, zonder toen exact te weten wat. Wel is kenbaar gemaakt dat de uitbreiding van 800.000 DRK per 2021 heroverwogen moet worden, in het licht van de sterk afgenomen OV gerelateerde vervoersvraag.

Op 11 juni jl. is het Vervoerplan 2021 door de Vervoerregio vastgesteld en met betrekking tot bovenstaande is het volgende gesteld:

“Het dagelijks bestuur behoudt zich overigens te allen tijde het recht voor om, bijvoorbeeld vanwege Corona, nadere eisen te stellen aan het vervoerplan (conform artikel 7 lid 3 van het Concessiebesluit Amstelland-Meerlanden)”.

Vervoerplan Amstelland Meerlanden 2021

Dit geeft aan dat onderkend is dat het mogelijk noodzakelijk zal zijn om de disbalans die er ontstaat in 2021 bespreekbaar te maken en ook op te lossen. In de tweede week van juni jl., is er op ambtelijk niveau overleg plaatsgevonden tussen de Vervoerregio en Connexxion en daar is uit voortgekomen dat een “Plan B” dient te worden voorbereid door Connexxion. Hiermee wordt inhoud gegeven aan de noodzaak om aanpassingen aan het dienstverleningsniveau, zoals is vastgesteld in het vervoerplan 2021, om zo omzet en kosten weer in balans te brengen.

Reizigersontwikkeling

Zoals gesteld is ultimo juni 2020 de situatie dat maximaal 40% van de beschikbare capaciteit in het openbaar vervoer gebruikt mag worden om reizigers te vervoeren. Met VRA is overeengekomen dat per 16 augustus jl. de reguliere dienstregeling 2020, weer wordt uitgevoerd.

De verwachting is dat eind december 2020 maximaal 60% van de reizigers die in 2019 gebruik maakten van de dienstverlening van Connexxion weer met ons zullen reizen. Met de tweede Corona golf die in oktober 2020 zich gemanifesteerd heeft, is het nog maar de vraag of die inschatting van 60% reëel is, het is nu (ultimo 18 oktober 2020) niet in te schatten hoe dit zich verder gaat ontwikkelen. AML wordt harder getroffen dan de andere concessies omdat dit gebied een substantiëler aandeel heeft met betrekking tot (buitenlandse) toeristenvervoer. Het is niet de verwachting dat er een snel herstel zal zijn en dat de verwachte groei van OV mobiliteit voor de komende jaren zal sterk achterblijven. De Corona crisis heeft ons als maatschappij geleerd hoe we thuis kunnen werken, hoe we digitaal kunnen vergaderen, hoe we anders met onze mobiliteit omgaan. Vooralsnog zal het als een belemmering worden ervaren om met grotere groepen tegelijk in een voertuig te zitten. Daar staat tegenover dat de occasionmarkt voor auto's en de verkoop van (E-) fietsen floreert en dat is exact één van de markten waar het openbaar vervoer structureel haar dagelijkse reizigers vandaan haalt. Tweeverdieners met 1 auto betekent meestal dat de ander het openbaar vervoer als reismogelijkheid kiest.

Met veel bedrijfstakken gaat het economisch slecht, met massa ontslagen tot gevolg. De werkeloosheid gaat met sprongen omhoog en de verwachting is dat eind 2020 er een nieuw record aantal werklozen wordt geboekt, helaas.

Kortom, helaas zullen niet alle reizigers weer dagelijks terugkeren naar het openbaar vervoer in Amstelland en Meerlanden en zal ook de verwachte groei, lees het aantrekken van nieuwe reizigers, sterk achterblijven.

Het definitieve lange termijn effect van Corona op de te verwachten reizigersaantallen valt op dit moment dus niet te voorspellen. Toch hebben we (voor de 2^{de} golf in het najaar van 2020) een prognose opgesteld met betrekking tot het percentage reizigers in 2021 die zullen terugkeren, en alles overwegende gaan wij uit van maximaal 70% van de reizigers bij start 2022 ten opzichte van start 2020 (start 2021 60%). Ter vergelijking is dit ongeveer het voorzieningenniveau van 2015 in AML met ca. 780.000 DRU en 23 mio DRK (in 2020 is het ca. 900.000 DRU en 27,5 mio DRK)). De vraag is, wat een bedrijfseconomisch verantwoord aantal DRK is op jaarbasis om een goede financiële balans te krijgen met de genoemde maximale 70% reizigersopbrengsten? Het taakstellende aantal DRK in 2021 is 24,5 – 25,0 mio DRK op jaarbasis. In totaal zal Plan B dus een voorzieningenniveau laten zien dat ca. 2,5 – 3,0 mio DRK minder is op jaarbasis.

Vervoerkundige consequenties

De grote vraag is, wat is een verstandige keuze ten aanzien van het in zo'n grote mate afschalen van de dienstregeling per 2021? Connexxion heeft haar visie gedeeld waaraan

een afgeschaalde dienstregeling aan moet voldoen om toch aantrekkelijk te blijven voor nieuwe reizigers. Ook VRA heeft kaders meegegeven waarbinnen het voorzieningenniveau van Plan B minimaal dient te voldoen (zie bijlage 2). Deze twee zienswijze passen gelukkig nagenoeg naadloos op elkaar.

Om dit te illustreren spreekt een metafoor van een huis dat (tijdelijk) te groot en daardoor te duur is, wellicht het best tot de verbeelding.

Er zijn dan in ieder geval 2 logische opties, of er wordt een kleiner huis betrokken met minder ruimte en daardoor minder kosten, of in het te grote huis worden een aantal kamers (tijdelijk) gesloten en wordt alleen de ruimte gebruikt ter grootte van een kleiner huis.

Met betrekking tot het vervoerplan 2021 Plan B kiest Connexxion ervoor om het “grote huis” te blijven bewonen, maar tijdelijk, al dan niet voor langere of kortere tijd, een aantal kamers te sluiten.

Terug naar de dienstregeling betekent bovenstaande dat de basis van de hoge frequenties met overstappen op knooppunten voorwaarde is om aantrekkelijk te blijven voor reizigers die nu (tijdelijk) afscheid hebben genomen van het openbaar vervoer. Ofwel, als die tweede auto toch weer te hard gaat drukken op het huishoudbudget, dat moet het openbaar vervoer nog steeds het hoogwaardige alternatief zijn zoals het was voor de Corona crisis.

Hoe verleidelijk ook, betekent dit dat er niet voor wordt gekozen om alle frequenties op bijvoorbeeld 6x per uur te gaan zetten, of in de dal altijd een lager aanbod dan in de spits. In 2015 heeft het omzetten van lijn 140 (6x uur) naar R-net 340 (8x uur) bewezen dat de reizigersgroei ineens met 10-15% per jaar toenam. Achteraf beseften we dat de beschikbaarheid en het ‘spoorboekje’-vrij reizen de sleutel van het succes van “vanzelfsprekend” openbaar vervoer was.

Het is zeer aan te bevelen geen onbedachte sprongen te maken en te blijven geloven in de filosofie van hoge frequenties in combinatie met overstap op strategische knooppunten. Reizigers zullen gaan terugkomen, het duurt helaas alleen veel langer, wellicht langer dan we ons nu kunnen veroorloven. Ook zullen niet alle reizigers terugkomen, echter dat ligt niet aan het vervoersysteem, maar aan het te verwachten veranderende mobiliteitsgedrag in de maatschappij, juist door de maatregelen vanwege Corona. Wat echter minstens zo belangrijk is, die 10-15 % jaarlijkse groei is op gang gekomen, juist omdat het spoorboekje vrij reizen zo gewaardeerd werd. Dus alleen al om wervend te zijn en te blijven voor de structurele reizigersgroei, met bijbehorende opbrengsten, is het noodzakelijk vast te houden aan de filosofie van hoge frequenties (8x per uur) in combinatie met overstappen op hoogwaardige grote OV-knooppunten. Inmiddels is bekend dat Voortgezet onderwijs en hogescholen en universiteiten een zogenaamd “dakpanmodel” moeten gaan hanteren om studerende op de scholen te kunnen faciliteren. De bedoeling is dat er maximaal 33% van de studenten op een universiteiten tegelijk aanwezig zijn, in de praktijk betekent dit minder leerlingen/studenten in de spits en meer in de dal. vervoerplan 2021 Plan B is daar uitstekend geschikt voor, dit zal blijken uit de voorgestelde wijzigingen .

Vanuit de metafoor van het huis, stelt Connexxion daarom voor om een aantal kamers tijdelijk te gaan sluiten in het bestaande grote huis. Ofwel, we kiezen voor een situatie die lijkt op de laatste jaren van de vorige concessie waar ook sprake was van hoogfrequente R-net lijnen zonder ondersteunende spitslijnen. Die spitslijnen bleken in de loop van de nieuwe concessie nodig omdat de frequenties op het R-net te hoog werden. Voordeel van deze wijze van afschalen is dat heel snel inzichtelijk is wat het effect is op het nieuwe volume. Ander voordeel is dat juist omdat de spitslijnen (tijdelijk) verdwijnen, het onderliggend R-net goed gevuld blijft en er daardoor veel minder bussen te leeg rondrijden.

Vervoerplan Amstelland Meerlanden 2021

Laatst te benoemen voordeel is dat als blijkt dat het onderliggend R-net toch sneller aan de capaciteit zit dan verwacht, de spitslijn snel opnieuw te introduceren is. Hierdoor ontstaat niet de situatie dat de tijdens de aanbesteding verwachte groei niet haalbaar is, want er blijft een sterk R-net en opschalen is maximaal flexibel.

Uiteraard blijft de basis, het door de VRA vastgestelde vervoerplan 2021 van 11 juni jl. (verder in Plan B wordt het Vervoerplan 2021 vooral als Plan A, aangeduid). Uitgangspunt is de winterdienstregeling 2021 en uiteraard het PvE. Nu, ca. 3 maanden na de vaststelling van Plan A, is duidelijk dat het niet mogelijk is om alle voorstellen van Plan A per dienstregeling 2021 in te laten gaan. In alle gevallen is dit gerelateerd aan het niet tijdig gereed zijn van de infrastructuur, terwijl dit wel toegezegd en verwacht was. Toch blijven alle verbeteringen en wensen van de stakeholders overeind.

Zowel de afwijkingen binnen Plan A, als wel de afwijkingen van Plan B ten opzichte van Plan A, treft u aan in bijlage 1.

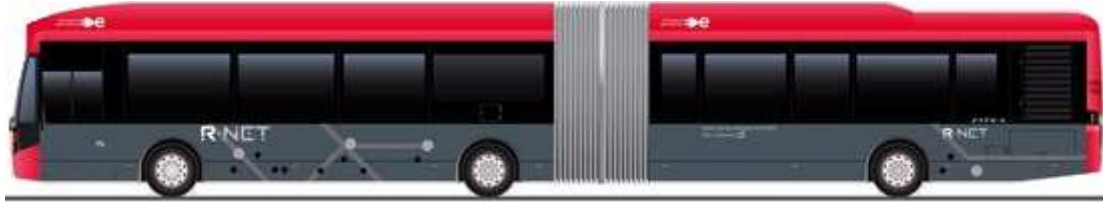
Tot slot wil Connexxion benadrukken dat in principe alle maatregelen in Plan B waar tijdelijk bij staat, ook echt tijdelijk van aard zijn. Een dergelijke voorgestelde maatregel zal weer kunnen worden omgedraaid, op het moment dat de reizigersopbrengsten daartoe aanleiding geven. De oorspronkelijke frequenties en oorspronkelijk spitslijnen zullen weer in ere kunnen worden hersteld.

Procedure

Het Vervoerplan 2021 kent als ingangsdatum 13 december 2020. Het Plan B kan 3 januari 2020 als ingangsdatum krijgen, mits de dienstregeling van 2020 kan blijven rijden tot en met 2 januari 2021 (tussen 20 december en 3 januari als kerstdienstregeling (gebaseerd op de zomerdienstregeling van 2020)). Dit betekent een aangepaste procedure. De VRA heeft deze aangepaste procedure inhoudelijk vormgegeven richting de stakeholders. In de week van 5 oktober 2020 heeft Connexxion overleg gevoerd met beide adviesorganen (RAR en gemeenten) en de formele schriftelijke adviezen alsmede onze reactie er op, treft u in bijlage 3 aan.

2. Voorgestelde wijzigingen nieuwe dienstregeling

2.1 Voorstellen R-net



Inleiding

R-net is de drager van het vervoerssysteem in AML. De visie van 'vanzelfsprekend' openbaar vervoer blijft overeind. Dit betekent dat de frequenties hoog zijn en minimaal 8x per uur op werkdagen van ca. 6:30 tot 18:30 uur. In de weekenden blijft de frequentie net al in 2020 overdag 4x per uur en pas later in alle avonden wordt de frequentie afgebouwd naar 2x uur. Daarnaast zijn er een aantal R-net lijnen die 's nachts aangevuld worden met nachtlijnen die 2x per uur rijden. Ook daar wordt geen aanpassing aan gedaan, alhoewel de vraag inmiddels gerechtvaardigd lijkt of zoveel nachtlijnen ook op zondag t/m woensdag moeten rijden.

Er is een kleine uitzondering op bovenstaande en wel op de lijnen 341 en 356. Op die lijnen is het verantwoord om in de dal naar een lagere frequentie te gaan. Lijn 341 rijdt namelijk niet tussen grote kernen, maar vooral binnen Hoofddorp vanuit de grote wijk Floriande naar het station in Hoofddorp en Airport. De hoge frequentie van lijn 341 is gerechtvaardigd als er een grote vraag is naar reizigers, maar tegelijkertijd zijn er ook geluiden uit Floriande die een lagere frequentie wensen. Nu de Coronacrisis een fors effect heeft op de reizigers aantallen, lijkt het verantwoord en in de wijk Floriande zelfs gewenst, om in de dal af te schalen naar 4x per uur.

R-net lijn 356 vormt ook een uitzondering, maar om een andere reden. In feite gaat bij deze lijn meer de vergelijking op met R-net lijn 346 die vorig jaar in de dal al naar 6x per uur is gegaan. Hetzelfde kan gelden voor lijn 356, deze lijn heeft ook voor de Corona crisis niet altijd een volle bezetting gekend. Bijkomend voordeel is dat lijn 356 in Haarlem in de binnenstad dezelfde route heeft als lijn 346. Op lijn 356 rijden dan weliswaar geen dubbeldekkers, een lagere frequentie zal zeker gewaardeerd worden en de inschatting is dat met 6x per uur ook alle reizigers in de dal heel goed vervoerd kunnen worden.

Lijnsgebijze voorstellen

NB: De reizigerseffecten van onderstaande voorstellen treft u aan in paragraaf 2.4

Lijn 300 Haarlem – Amsterdam Bijlmer (tijdelijk)

- Deze lijn blijft de backbone van AML, tegelijkertijd zal ook op deze lijn merkbaar zijn dat er sprake is van vraaguitval. Om die reden worden op de

drie dagsoorten strakke frequenties ingevoerd die ons inziens passen bij de te verwachten reizigersaantallen van maximaal 70% van het niveau van 2020, te weten:

- o werkdagen 6'-dienst, zaterdag 10'- dienst en zondag 10'- dienst

Lijn **340**

Haarlem Station – Uithoorn – Mijdrecht (tijdelijk)

- In het vastgestelde vervoerplan 2021 is er sprake van inkorten van deze lijn tot Uithoorn. Voorstel is om dit niet te doen en in plaats daarvan een ander voorstel met betrekking tot lijn 342 te doen (zie lijn nadere uitgebreide toelichting bij lijn 342)
- Na 21:00 uur 2 ritten per uur

Lijn **341**

Hoofddorp Spaarne Gasthuis – Airport/Plaza – Amsterdam Zuid (tijdelijk)

- Lagere frequentie tussen Hoofddorp Station en Airport (van 8 naar 4x per uur, zowel in dal als spits)
- Lagere frequentie in alleen dal tussen Spaarne Gasthuis en Hoofddorp station. In de inleiding van paragraaf 2.1 staat beschreven waarom een uitzondering van 4x per uur in de dal op deze lijn wel verantwoord is.
- Na 21:00 uur 2 ritten per uur

Lijn **342**

Uithoorn – Schiphol Airport/Plaza – Knooppunt Noord (tijdelijk)

- Lijn 342 is in de nieuwe concessie aangeboden omdat lijn 340 tot de opening van het HOVASZ project geen snelle verbinding onderhoudt met Schiphol. Het was destijds een risico om lijn 342 aan te bieden, want lijn 340 zou na een jaar versneld worden door Aalsmeer en daarnaast ook nog een eigen halte bij Schiphol Zuid krijgen. Helaas is dit project niet in december 2018 opgeleverd omdat er vele jaren vertraging opgetreden zijn. Zoals het er nu naar uit ziet wordt dit project in mei 2021 opgeleverd. Achteraf bleek dat juist door het vertraagd zijn van het HOVASZ project, lijn 342 in een geweldige behoefte voorzag. De gewenste reizigersgroei die niet optrad op lijn 340 tussen Uithoorn en Hoofddorp, was er juist wel op lijn 342. Een gouden aanbod tijdens de aanbesteding, zonder dit uiteraard te kunnen voorzien. Echter met de versnelling van lijn 340 en de extra Schiphol Zuid halte, zal de groei op lijn 342 stevig geremd worden. Lijn 340 rijdt namelijk 8x per uur en lijn 342 slechts 4x per uur, terwijl de overstap op Zuid met een gemiddelde wachttijd van 3-4 minuten nauwelijks reistijdverlies geeft. Om die reden is het ook helemaal niet bezwaarlijk om lijn 342 via Floriworld en Uithoorn Noord te laten rijden, zoals op 11 juni jl. is vastgesteld in het Vervoerplan 2021. Er ontstaat dan juist weer een nieuwe unieke rechtstreekse markt voor lijn 342 die goed naast lijn 340 kan bestaan. Het is echter met de 70% reizigers die verwacht dat overblijft in 2021 hoogstwaarschijnlijk voorlopig een te kleine markt om lijn 342 te handhaven, zeker als Floriworld pas medio 2021 bediend kan worden. Om die reden wordt voorgesteld om lijn 342 te vervangen door lijn 198 van Schiphol Airport/Plaza naar Aalsmeer Hortensiaplein (zie lijn 198). Lijn 340 wordt dan weer de dragende lijn voor Uithoorn en blijft dat voor Mijdrecht. Er is voldoende capaciteit in lijn 340 als deze lijn 8x per uur blijft rijden. Reizigers naar Schiphol kunnen op Hortensiaplein elk kwartier overstappen op lijn 198 naar Schiphol.

Vervoerplan Amstelland Meerlanden 2021

- Als lijn 342 niet rijdt, dan is het ook niet mogelijk om door te rijden naar Mijdrecht zoals in het Vervoerplan 2021 is vastgesteld. Om die reden blijft lijn 340 de lijn voor Mijdrecht (zie lijn 340).

Lijn **346** Haarlem – Amsterdam Zuid (tijdelijk)

- Logisch gevolg van het opheffen van spitslijn 244 (tijdelijk) is het sterk houden van het onderliggend R-net (in dit geval lijn 346). In de spits kunnen een aantal ritten worden opgeheven, want met ca. 9x per uur een dubbeldekker is de verwachting dat aan de vraag voldaan kan blijven worden.
- Na 21:00 uur en op zondag, 2 ritten per uur

Lijn **347/348** Uithoorn – Amsterdam Elandsgracht/Zuid (tijdelijk)

- Na 21:00 uur 2 ritten per uur op beide lijnen
- In weekend optimaliseren frequenties

Lijn **356** Haarlem – Amsterdam Bijlmer (tijdelijk)

- (Tijdelijk) lagere frequentie in dalperiode van 10:00 – 15:30 uur (van 8 naar 6x per uur). In de inleiding van paragraaf 2.1 staat beschreven waarom een uitzondering van 6x per uur in de dal op deze lijn wel verantwoord is.
- Na 21:00 uur 2 ritten per uur

Lijn **357/358** Aalsmeer/Kudelstaart – Amsterdam Elandsgracht/Zuid (tijdelijk)

- Na 21:00 uur 2 ritten per uur op beide lijnen
- In weekend optimaliseren frequenties

Lijn **397** Nieuw-Vennep – Amsterdam Elandsgracht (tijdelijk)

- In ochtendspits is 8x per uur voldoende tussen Nieuw-Vennep en Schiphol Airport/Plaza (nu 11x per uur).
- Na 21:00 en op zondag een lagere frequentie (van 6 naar 4x per uur)

Lijn **N47** Uithoorn – Amsterdam Elandsgracht/Zuid (tijdelijk)

- Deze lijn gaat (net als lijn N57) alleen nog op de dagen rijden dat er veel behoefte aan is, namelijk donderdag t/m zaterdag.

Samenvatting halte mutaties en infrastructuurconsequenties

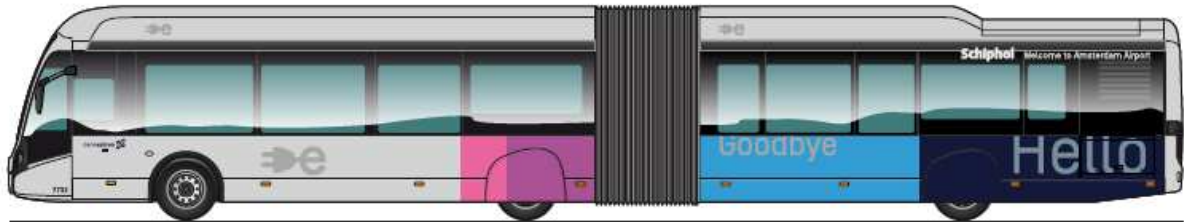
Haltemutaties: pm

Lijn pm

- Vervallen halten waar andere buslijnen langskomen
- Vervallen halte waar geen andere buslijn meer langskomt
- Bestaande halte waar deze lijn gaat halteren
- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren :

Aanpassingen aan infrastructuur

2.2 Voorstellen Schipholnet



Inleiding

Op het Schipholnet is het voorstel om niet te veel te veranderen. Vanuit de visie dat R-net lijnen 8x per uur blijven rijden, zal ook het Schipholnet 8x per uur moeten blijven rijden. Dus ook hier geldt dat de spitslijnen niet of minder gaan rijden en verder is het mogelijk om meer uitlopende lijnen naar het model van lijn 186 vorm te geven, namelijk alleen op werkdagen tot ca. 19:00 uur. Tot slot geldt ook op het Schipholnet dat de nachtlijnen in principe buiten het Schipholterrein niet goed gebruikt worden (N95 naar Badhoevedorp en Nieuw-Sloten), maar omdat er geen alternatief is, zal dit niet via Plan B, maar via de eerstvolgende vervoerplanprocedure worden voorgesteld.

Lijnsgebijze voorstellen

NB: De reizigerseffecten van onderstaande voorstellen treft u aan in paragraaf 2.4

Lijn 194 Amsterdam De Aker – Schiphol Airport/Plaza (tijdelijk)

- Lijn 194 rijdt al sinds ca. 2014 en de gedachte van het bestaansrecht erachter blijft overeind staan. Een grote wijk in Amsterdam die alleen via een omweg met tram 1 en overstap op Pieter Calandlaan op lijn (3)69 een verbinding met Schiphol heeft, zou veel potentie moeten kunnen hebben met een rechtstreekse lijn in een korte reistijd. Echter, de frequentie is met een half uurdienst te laag en dat zal de reden zijn, dat de lijn het na ca. 6 jaar nog steeds niet goed doet. Om die reden wordt nu voorgesteld de lijn af te schalen naar het model van een andere Schiphollijn, lijn 186. Het betekent dat de lijn op werkdagen rijdt tot ca. 19:00 uur.

Lijn 198 Schiphol Airport – Aalsmeer Hortensiaplein (tijdelijk)

- Bij lijn 342 is de aanleiding van lijn 198 goed uitgelegd, wellicht goed om die passage nog eens aandachtig te lezen. Lijn 198 is een tijdelijke lijn en noodzakelijk zolang het HOVASZ project niet gereed is en lijn 342 niet meer rijdt. De lijn heeft dezelfde bedieningsperioden als lijn 342, alleen is lijn 198 ingekort en rijdt van Schiphol Airport/Plaza naar Aalsmeer tot knooppunt Hortensiaplein. Lijn 340 uit Uithoorn geeft op Hortensiaplein overstappende reizigers aan lijn 198 naar Schiphol en lijn 198 geeft op

Hortensiaplein overstappende reizigers aan lijn 357 naar Floraholland/Floriworld.

Lijn 287 Schiphol Airport – Schiphol Rijk (tijdelijk)

- Een sterke hoog frequente cirkellijn als backbone van het Schipholnet, verzorgt bijna alle mogelijke reizen binnen het Schipholterrein, zeker naar Schiphol Rijk. Als er nog maar 70% van de bezetting over blijft, dan zal dat vooral merkbaar zijn bij het kantoorpersoneel in Schiphol Rijk. De spitslijn wordt daarom opgeheven. Als het nodig is, dan wordt snel weer opgeschaald naar de helft van het oorspronkelijk aantal ritten, alternatief is de cirkellijn die altijd rijdt (behalve 's nachts).

N95 Nacht: Badhoevedorp Langsom – Schiphol Knooppunt Noord (tijdelijk)

- Deze nachtlijn is altijd al slecht bezet geweest en heeft zich in de eerste jaren van de concessie niet kunnen bewijzen. Om die reden is de lijn nog voor het Corona tijdperk ingekort tot Badhoevedorp Langsom. Het is zeker nu de bezettingen dramatisch zijn teruggelopen niet langer verantwoord om deze lijn buiten het Schipholterrein te handhaven. Om die reden wordt dit traject opgeheven en blijft er uiteraard wel in ongewijzigde vorm nachtvervoer tussen Knooppunt Noord en P30 (het kerntraject).

Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

Haltemutaties: pm

Lijn pm

- Vervallen halten waar andere buslijnen langskomen
- Vervallen halte waar geen andere buslijn meer langskomt
- Bestaande halte waar deze lijn gaat halteren
- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren :

Aanpassingen aan infrastructuur

2.3 Voorstellen overig lijnennet



Inleiding

Het overige lijnennet bestaat uit spitslijnen, ontsluitende buslijnen en basismobiliteit (waar ook AML Flex onder valt). Alleen de spitslijnen worden betrokken bij Plan B. De ontsluitende lijnen (169, 171 en 174) en de basismobiliteit (Flex, 160-serie lijnen) niet omdat dit laagfrequente lijnen zijn en ook letterlijk vaak de basis zijn van de mobiliteit, dus minder kan eigenlijk niet.

Lijnsgewijze voorstellen

NB: De reizigerseffecten van onderstaande voorstellen treft u aan in paragraaf 2.4

Lijn 244 Haarlem Delftplein – Amsterdam Zuid (tijdelijk)

- Deze lijn is als pilot ontstaan om de reizigersgroei op lijn 346 te remmen. Er is op dit moment geen sprake van reizigersgroei op lijn 346 en die groei zal er de eerstkomende 2 jaar niet komen is de verwachting. Om die reden is het verantwoord om deze lijn tijdelijk op te heffen.

Lijn 255 Haarlem Station – Amsterdam Bijlmer Arena (tijdelijk)

- Deze spitslijn is in de loop van de huidige concessie ontstaan omdat anders lijn 356 te snel aan zijn capaciteit zou komen. Als 70% van het totaal aantal reizigers blijft reizen, is er voldoende capaciteit in lijn 356 om deze lijn tijdelijk op te heffen.

Lijn 640 Hoofddorp Station – Kaj Munk College (tijdelijk)

- Deze lijn bestaat uit 1 rit om de (te) drukke rit op lijn 340 rond schooltijd, te versterken. Deze is niet meer noodzakelijk.

Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

Haltemutaties pm

2.4 Overige onderwerpen

Inleiding

In dit hoofdstuk het effect van Plan B op:

1. De reizigersaantallen
2. De implementatie ZE voertuigen per 2021

Ad 1. De reizigersaantallen

De maatregelen die voorgesteld worden gaan uit van een hoogfrequent basis R-netwerk. Om die reden zal enerzijds de vraaguitval gering zijn door het (tijdelijk) opheffen van spitslijnen en andere ritten. Tegelijkertijd blijft het netwerk in de basis sterk, vanzelfsprekend en hoogwaardig, dus de kans op reizigersgroei blijft onverminderd ten opzichte van de situatie voor de Coronacrisis.

Toch is er ook op het R-netwerk sprake van een lichte afname van ritten, dit is vooral het geval in de 2^{de} helft van de avond (de late avond).

In de tabel hieronder zijn alle maatregelen gekwantificeerd, om waarden onderling vergelijkbaar te houden, is gekozen voor bezettingen per half uur.

Reizigerseffect per lijn uit Plan B waar ritten van worden opgeheven

Lijn	Maatregel uit Plan B	Reizigerseffect	Kwantitatief effect van reizigers die het OV de rug toekeert <i>gem. bezetting per half uur</i>	Op te heffen ritten per half uur	Toelichting (Chipkaartgegevens januari 2020)
194	Alleen op werkdagen en tot 19:00 uur	beperkt effect	1,0	1	Het alternatief (GVB tram en lijn 69) is veel langer
198	Tijdelijke lijn via route van lijn 198	nihil effect	0,0	nvt	Juist door deze lijn, valt het nadeel van opheffen lijn 342 weg
N95	(Tijdelijk) opheffen	nihil effect	0,5	2	Alternatief is er niet
244	(Tijdelijk) opheffen	nihil effect	0,8	2	Lijn 346 is het (hoogfrequente) alternatief
255	(Tijdelijk) opheffen	beperkt effect	3,5	3	Lijn 356 is het (hoogfrequente) alternatief dat slechts 5 minuten langere reistijd heeft
287	(Tijdelijk) opheffen	nihil effect	0,0	2	Cirkellijn is alternatief en er blijven ook spitsritten rijden
300	Frequentie werkdagen altijd 6 minutendienst	nihil effect	0,0	1	Blijft met elke 6 minuten zeer hoogfrequent
300	Frequentie zaterdag altijd 10 minutendienst	nihil effect	0,0	1	Blijft met elke 10 minuten zeer hoog frequent
340	Blijft rijden vanuit Mijdrecht	nihil effect	0,0	0	Blijft rijden
340	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uur dienst	beperkt effect	3,5	1	De avonden zijn niet druk
341	Lagere frequentie tussen Hfd Station en Airport	nihil effect	0,0	1	Lijn 300 en lijn 397 zijn het zeer hoogfrequente alternatief
341	Lagere frequentie in dal tussen Hfd Spaarne en Station	beperkt effect	3,6	1	Lastig te voorspellen wat effect is, maar inschatting is, dat het beperkt is de ritten die niet op de trein aansluiten, er uit kunnen in de dal en die zijn het minst druk
341	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uur dienst	beperkt effect	2,2	1	De avonden zijn niet druk
342	(Tijdelijk) opheffen	beperkt effect	beperkt	2	Na HOVASZ project is lijn 340 het hoogfrequente alternatief, maar met hoogfrequente overstap, maar het is lastig om dit effect te voorspellen
346	In spits lagere frequentie	beperkt effect	0,0	2	Lijn 244 is alternatief, maar omdat deze nog niet bij Haarlem Station halteert, zal dit alternatief nog niet helemaal volwaardig beschouwd worden door de reiziger, maar in principe zou het effect nagenoeg 0 kunnen zijn
346	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uur dienst	beperkt effect	5,4	1	De avonden zijn niet druk
347	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uur dienst + fijnafstemming	beperkt effect	10,1	1	De avonden zijn niet druk
N47	Alleen nog rijden op donderdag t/m zaterdag	nihil effect	3,0	2	Alternatief is er niet
348	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uur dienst + fijnafstemming	beperkt effect	4,0	1	De avonden zijn niet druk
356	Lagere frequentie in dal (10:00 - 15:30)	beperkt effect	beperkt	1	Lastig te voorspellen wat effect is, maar inschatting is, dat het beperkt is.
356	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uur dienst	beperkt effect	5,2	1	De avonden zijn niet druk
357	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uur dienst + fijnafstemming	beperkt effect	4,0	1	De avonden zijn niet druk
358	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uur dienst + fijnafstemming	beperkt effect	3,1	1	De avonden zijn niet druk
397	R-net lijn 397 om 21:00 uur naar kwartierdienst	beperkt effect	5,7	1	De avonden zijn niet druk
397	Frequentie in ochtendspits naar 8x per uur (ipv 11x)	nihil effect	0,0	1	Alternatief is een rit 2 minuten eerder of later
397	Frequentie zondagen altijd 10 minutendienst	nihil effect	0,0	1	Blijft met elke 15 minuten op zondag hoogfrequent
640	Opheffen schoolrit	nihil effect	0,0	1	Lijn 340 is het alternatief op dezelfde tijd
Totaal	van alle bezettingen 2020 opgeteld van op te heffen lijnen/ritten per half uur	100,0%	55,6	55	Totaal aantal ritten/half uur dat wordt opgeheven
Totaal	Gecorrigeerd naar Corona bezettingen	~50,0%	39,0	1,2	Gemiddelde bezetting per op te heffen rit

Ad 2. De implementatie ZE voertuigen per 2021

Ten behoeve van de dienstregeling behorende bij het vervoerplan 2021, is Connexxion bezig met de tweede fase van de ZE implementatie. Het is bekend dat de effecten van de huidige crisis doorwerken in de levering van de ZE voertuigen. In goed overleg met VRA is er een plan van instroom opgesteld, waarbij de laatste voertuigen in week 12 worden geleverd, waarna Connexxion het ombouwproces kan voltooien. Het ombouw proces bestaat uit het demonteren van de onboard apparatuur uit de uitstromende dieselveertuigen en het inbouwen in de nieuw ingestroomde ZE voertuigen. De ombouw wordt gestart na ontvangst van een voertuig en is een continu proces.

De initiële planning van de ombouwplanning is geënt op de uitvoering van de dienstregeling 2021, maar door de voorgenomen aanpassingen van de dienstregeling zal het proces van ombouwen niet veranderen, maar wordt de instroom van voertuigen op lijnniveau wel beïnvloed.

Uitgangspunt bij het opstellen van het nieuwe instroomplan is dat alle nieuwe voertuigen worden ingezet in de concessie AML, waarbij er ook wordt gekeken naar de voorgenomen tijdelijke dieselveertuigen die ingezet worden op de Uithoorn bundel. Deze voertuigen hebben een beperkte inzetduur, vanwege de aanstaande ingebruikname van de volledige Amsteltram.

Daarnaast ontstaat door de afname van de totale hoeveelheid in te zetten voertuigen in het vervoerplan 2021 B, er mogelijkheden om, al dan niet tijdelijk, ook andere lijnen die in vervoerplan 2021 nog met dieselveertuigen zouden worden geëxploiteerd, te voorzien van ZE voertuigen.

Op dit moment wordt er een nieuwe planning opgesteld.

3. DRK-effecten 2021

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.

De met de opdrachtgever jaarlijks afgesproken -1,5% DRK, blijft gealloceerd voor omleidingen, zijnde circa -425.000 DRK op jaarbasis. Met Connexxion was aanvankelijk afgesproken om conform offerte in 2021 in totaal 28.721.478 DRK te leveren. Na correctie van de hierboven genoemde -1,5% DRK wordt dit dan ca. 28.300.000 DRK op jaarbasis.

Voor uw beeld, dit is een delta van ca. +800.000 DRK meer op jaarbasis dan het DRK volume van 2020. In het reeds vastgestelde vervoerplan heeft Connexxion vanwege de ontwikkelingen door Corona gevraagd in ieder geval deze 800.000 DRK (grotendeels) ter discussie te stellen.

DRK overzicht, effect plannen Vervoerplan 2021

Lijn	Totaal DRK
161 Opheffen op zaterdag	-29039
163 Omzetten AML flex in vaste lijn in middagspits	13018
180/181 Strecken Boeingavenue	-41438
192 Andere route vanwege centrumhalte B'dorp	-3707
195 Andere route vanwege centrumhalte B'dorp	-76754
195 Routewijziging in Amsterdam Sloten	6426
199 Verlengen tot Amstelland ziekenhuis/busst	120722
242 Opheffen tbv extra 342 en extra ritten lijn 274	-68463
244 Bredere spits en hogere frequentie in spits	136344
255 Meer ritten in spits	211669
274 Spitslijn Uithoorn Meerwijk - Amsterdam Zuid	65237
287 Meer ritten in spits	44453
340 Inkorten tot Uithoorn	-161665
342 Route via Aalsmeer (via N201/Middenweg/Zwarteweg)	+ 232026
342 Doortrekken naar Mijdrecht	161665
342 Kwartierdienst overdag naar Mijdrecht v.v.	83383
346 Frequentie verhogen op zondag	77346
356 Extra spitsritten vanwege kleinere voertuigen	7423
358 Beginpunt bij rotonde Dreef (lange slagen)	-27523
358 Beginpunt bij rotonde Dreef (korte slagen)	-13587
401 Inkorten spits tot Spaarne en hogere frequentie	562
Substantieel DRK' verhogende maatregelen	656300
Totaal	738098

NB: Geel gearceerd treft u de maatregelen aan die een invulling kunnen zijn met betrekking tot genoemde 800.000 DRK. (t.o.v. Plan A, wijken deze DRK enigszins af vanwege een dubbeltelling richting Mijdrecht en het nu ook meetellen van de spitslijnen en het wel door laten gaan van lijn 199 naar Amstelveen Busstation).

Naast bovengenoemde 800.000 DRK is het noodzakelijk verder te gaan, gelet op de mobiliteitsvraag en de betaalbaarheid van het OV systeem in de concessie AML. Hieronder treft u een overzicht aan van alle, volgens Connexxion verantwoord te nemen extra maatregelen en voorstellen als gevolg van "Plan B".

Vervoerplan Amstelland Meerlanden 2021

DRK overzicht, effect Plan B

Lijn		Totaal DRK
194	Alleen op werkdagen en tot 19:00 uur	-91278
198	Tijdelijke lijn	432771
N95	Opheffen, dus alleen nog op Kerntraject	-34354
244	Opheffen, en lijn 346 wel wat extra ritten toevoegen	-248965
255	Opheffen	-830395
287	Opheffen	-77769
300	Frequentie werkdagen 6 minutendienst, zateren 10'dienst	-151464
340	Blijft rijden vanuit Mijdrecht	161665
340	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst	-45397
341	Lagere frequentie tussen Hfd Station en Airport	-135827
341	Lagere frequentie in dal tussen Hfd Spaarne en Station	-119672
341	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst	-13983
342	Opheffen	-905782
346	In spits lagere frequentie	-97072
346	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst	-29243
347	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst + fijnafstemming	-106080
N47	Alleen nog rijden op donderdag t/m zaterdag	-72616
348	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst + fijnafstemming	-3137
356	Lagere frequentie in dal (10:00 - 15:30)	-203982
357	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst + fijnafstemming	43603
358	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst + fijnafstemming	29902
356	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst	-62736
397	R-net lijn 397 om 21:00 uur naar kwartierdienst	-66151
397	R-net lijn 397 op werkdagen naar 7/8'-dienst	-9866
397	R-net lijn 397 op zondag naar kwartierdienst	-105437
640	Schoolrit (versterkingsrit lijn 340)	-580
Totaal		-2743845
Percentage voorzieningenniveau dat aangepast wordt per 3 jan 2021		-10,0%
Totaal aantal DRK in 2021 komt dan op		24778420

Conclusie Plan B (ten opzichte van Plan A)

Ervan uitgaande dat besloten wordt dat de uitbreiding van 800.000 DRK niet door hoeft te gaan en de maatregelen in dit vervoerplan Plan B zijn ook akkoord, dan is het totaal aan besparingen op jaarbasis ruim 2,7 mio DRK (= -10,0%) op jaarbasis (volume 2021 wordt: 24.778.420 DRK op jaarbasis).

Nawoord

Zodra de definitieve dienstregeling tabellen gemaakt zijn, is een definitief inzicht mogelijk in de DRK-mutaties. Verwachting is dat in november 2020 het inzicht volledig is.

Bijlagen

Bijlage 1: Afwijkingen ten opzichte van 'Plan A' (=Vervoerplan 2021)

Hieronder treft u het overzicht aan met alle aanpassingen en verbeteringen van Plan B ten opzichte van Plan A. Beide zijn naast elkaar gezet.

De lijnen die in de Plan A **geel** gearceerd zijn, zijn voorstellen waarvan de kans aanwezig was dat vanwege Corona deze plannen niet door zouden gaan in 2021. Geen van de adviesorganen heeft daar een negatief advies op gegeven. Integendeel, voorstellen die niet genoemd zijn in het advies, kunnen als 'akkoord' beschouwd worden.

U ziet dat de (**gele**) voorstellen in Plan B, grotendeels overeenkomen met de voorstellen in Plan A.

PLAN A			PLAN B		
DRK overzicht, effect plannen Vervoerplan 2021			DRK overzicht, effect plannen Vervoerplan 2021		
Lijn		Totaal DRK	Lijn		Totaal DRK
161	Opheffen op zaterdag	-29039	161	Opheffen op zaterdag	-29039
163	Omzetten AML flex in vaste lijn in middagspits	13018	163	Omzetten AML flex in vaste lijn in middagspits	13018
180/181	Strekken Boeingavenue	-41438	180/181	Strekken Boeingavenue	-41438
192	Andere route vanwege centrumhalte B'dorp	-3707	192	Andere route vanwege centrumhalte B'dorp	-3707
195	Andere route vanwege centrumhalte B'dorp	-76754	195	Andere route vanwege centrumhalte B'dorp	-76754
195	Routewijziging in Amsterdam Sloten	6426	195	Routewijziging in Amsterdam Sloten	6426
199	Verlengen tot Amstelland ziekenhuis/busst	120722	199	Verlengen tot Amstelland ziekenhuis/busst	120722
242	Opheffen tbv extra 342 en extra ritten lijn 274	-68463	242	Opheffen tbv extra 342 en extra ritten lijn 274	-68463
244	Bredere spits en hogere frequentie in spits	136344	244	Bredere spits en hogere frequentie in spits	136344
255	Meer ritten in spits	211669	255	Meer ritten in spits	211669
274	Spitslijn Uithoorn Meerwijk - Amsterdam Zuid	65237	274	Spitslijn Uithoorn Meerwijk - Amsterdam Zuid	65237
287	Meer ritten in spits	44453	287	Meer ritten in spits	44453
340	Inkorten tot Uithoorn	-161665	340	Inkorten tot Uithoorn	-161665
342	Route via Aalsmeer (via N201/Middenweg/Zwarteweg)	232026	342	Route via Aalsmeer (via N201/Middenweg/Zwarteweg)	232026
342	Doortrekken naar Mijdrecht	161665	342	Doortrekken naar Mijdrecht	161665
342	Kwartierdienst overdag naar Mijdrecht v.v.	83383	342	Kwartierdienst overdag naar Mijdrecht v.v.	83383
346	Frequentie verhogen op zondag	55346	346	Frequentie verhogen op zondag	55346
356	Extra spitsritten vanwege kleinere voertuigen	7423	356	Extra spitsritten vanwege kleinere voertuigen	7423
358	Beginpunt bij rotonde Dreef (lange slagen)	-27523	358	Beginpunt bij rotonde Dreef (lange slagen)	-27523
358	Beginpunt bij rotonde Dreef (korte slagen)	-13587	358	Beginpunt bij rotonde Dreef (korte slagen)	-13587
401	Inkorten spits tot Spaarne en hogere frequentie	562	401	Inkorten spits tot Spaarne en hogere frequentie	562
	Substantieel DRK verhogende maatregelen	656388		Substantieel DRK verhogende maatregelen	656388
Totaal		738098	Totaal		738098

*) De blauwe voorstellen gaan niet door vanwege niet beschikbare infrastructuur

Toelichting per lijn op de afwijkingen van Plan B ten opzichte van Plan A:

- Lijn 244, 255 en 287 zijn spitslijnen, aanvankelijk is voorgesteld deze uit te breiden, dat gaat niet door in Plan B. Na Corona is de inschatting dat er voldoende capaciteit is, dus zijn de lijnen (tijdelijk) overbodig en kunnen dus worden opgeheven.
- Lijn 340 blijft toch ongewijzigd en zal niet worden ingekort tot Uithoorn. Reden is dat voorgesteld is in Plan B om lijn 342 (die in Plan A doorgetrokken zou worden naar Mijdrecht), op te heffen.
- Lijn 342 wordt zolang het HOVASZ project niet gereed is, tijdelijk vervangen door een nieuwe lijn 198 die rijdt van Schiphol Airport naar Aalsmeer Hortensiaplein. Dus Aalsmeer blijft een verbinding houden met Schiphol. Maar ook Uithoorn heeft door het inleggen van lijn 198 altijd elk kwartier (middels een overstap van/naar R-net 340), een snelle verbinding met Schiphol.

Bijlage 2: Voorstellen plan B gerangschikt binnen kaders VRA

	<i>Volgordelijke uitgangspunten VRA</i>	<i>Lijn</i>	<i>Voorstel in Plan B</i>	<i>DRK- effect</i>
1	Dagdekkend HOV netwerk	300	Frequentie werkdagen 6 minutendienst, zateren 10'dienst	-151464
		341	Lagere frequentie in dal tussen Hfd Spaarne en Station	-119672
		341	Lagere frequentie tussen Hfd Station en Airport	-135827
		346	In spits lagere frequentie	-97072
		356	Lagere frequentie in dal (10:00 - 15:30)	-203982
		397	R-net lijn 397 op werkdagen naar 7/8'-dienst	-9866
		397	R-net lijn 397 op zondag naar kwartierdienst	-105437
2a	Opheffen van spitslijnen	244	Opheffen, en lijn 346 wel wat extra ritten toevoegen	-248965
		255	Opheffen	-830395
		287	Opheffen	-77769
		640	Schoolrit (versterkingsrit lijn 340)	-580
2b	Aanpassingen nachtnet	N47	Alleen nog rijden op donderdag t/m zaterdag	-72616
		N95	Opheffen, dus alleen nog op Kerntraject	-34353
3	HOV verbindingen ipv HOV lijnen	342	Opheffen	-905782
Subtotaal binnen kaders				-2993781
	Niet vallend binnen kaders	194	Alleen op werkdagen en tot 19:00 uur	-91278
		198	Tijdelijke lijn tot 1 mei 2021	432771
		340	Blijft rijden vanuit Mijdrecht	161665
		340	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst	-45397
		341	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst	-13983
		346	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst	-29243
		347	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst + fijnafstemming	-106080
		348	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst + fijnafstemming	-3137
		356	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst	-62736
		357	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst + fijnafstemming	43603
		358	R-net lijnen om 21:00 uur naar half uurdienst + fijnafstemming	29902
		397	R-net lijn 397 om 21:00 uur naar kwartierdienst	-66151
Subtotaal niet binnen kaders				249936
Eindtotaal Plan B				-10,0% -2743845

Bijlage 3: Adviezen van de adviesorganen

Hieronder treft u de adviezen aan van beide adviesorganen, de gemeenten en de reizigers adviesraad (RAR). In het voorwoord is reeds aangegeven tot welke aanpassingen deze adviezen geleid hebben in deze eindversie 4.0 ten opzichte van de conceptversie 3.2.1 van het Vervoerplan B. In deze bijlage gaan wij specifieker in op beide adviezen, ook met name als we adviezen niet overgenomen hebben. We proberen dan goed en duidelijk uit te leggen wat onze motieven daarvoor zijn. Er is met betrekking tot beide adviezen een overlap te constateren, omdat beide adviesorganen met betrekking tot sommige voorstellen min of meer tot een gelijklopende reactie zijn gekomen. Ook zijn er reacties die uniek zijn per adviesorgaan. Om die reden bestaat onze reactie uit een algemeen en een specifiek deel.

Algemeen

Connexxion heeft in Plan B de kaders gevolgd, dat betekent dat we eerst plannen zijn gaan uitwerken met betrekking tot HOV lijnen (kader 1), daarna de spits-/nachtlijnen (kader 2a en 2b) en tot slot de HOV verbindingen (kader 3). Bij het beoordelen van de adviezen is daarom ook naar deze volgorde gekeken. Dat betekent dat plannen die binnen het kader alleen in aanmerking kwamen als de eerste 2 kaders geen voorstellen meer opleverden, ook als eerste weer in aanmerking komen om in te trekken. Allebei de adviesorganen hebben het inkorten van HOV-verbinding 347/348 genoemd om niet door te voeren zoals het is voorgesteld. Met name het voorkomen van extra overstappen bij het opheffen van HOV verbindingen wordt als waardevol gezien door beiden. Om die reden heeft Connexxion besloten om deze twee lijnen qua route niet te veranderen. De lijnen 347/348 blijven dus rijden naar respectievelijk Amsterdam Elandsgracht en Amsterdam Zuid. Om dezelfde reden (vallend binnen kader 3) is ook besloten om lijn 341 niet in te korten. Deze lijn blijft dus qua route ook ongewijzigd, het eindpunt is en blijft Amsterdam Zuid. Lijn 342 zal wel verdwijnen, ook daar geldt een extra overstap, maar met de komst van de versnelling door het HOVASZ project en dus Schiphol Knooppunt Zuid, zal lijn 340 met een dubbele frequentie ten opzichte van lijn 342, ondanks een overstap, toch een betere voorziening blijken dan lijn 342 die lager frequent rechtstreeks rijdt.

Specifiek per adviesorgaan

Gemeenten:

- Lijn 194 is een Schipholnet lijn. Deze lijn valt niet onder de 2 fijnmazige netwerken, het ontsluitende net (lijn 169, 171 en 174) en de basismobiliteit (Flex en de 160-serie lijnen). De lijn is op genoemde dagdelen en dagsoorten na 7 jaar, nog steeds zeer laag bezet (2 reizigers per rit gemiddeld). Daarbij is er voor het grootste deel van de dagdelen en dagsoorten een hoogfrequenter alternatief middels de GVB sneltram 1 en overstap GVB R-net 69, naar Schiphol. Connexxion beschouwt dit voorstel daarom ook niet als aantasting van de fijnmazigheid.
- Lijn 198 rijdt in het voorstel elk kwartier op alle dagsoorten van en naar Aalsmeer Hortensiaaplein om daar met 2 minuten overstaptijd aan te sluiten op elke rit van lijn 340. Het doorrijden van lijn 198 naar Uithoorn in een lagere frequentie is nauwelijks een meerwaarde en past ook niet in het toekomst perspectief dat Uithoorn middels een hoogwaardige overstap op Knooppunt Schiphol Zuid een hoogfrequente verbinding krijgt.

RAR

- De suggestie wordt (opnieuw) gedaan om lijn 63 een rol te laten spelen om het aanpassen van lijn 194 te ondervangen. In het Vervoerplan 2021 (Plan A) is Connexxion uitgebreid ingegaan op deze suggestie (pagina 36). Conclusie is dat zowel GVB als Connexxion geen meerwaarde zien in het doortrekken van lijn 63.
- Lijn 397 na 21:00 uur naar een kwartierdienst in plaats van na 22:00 uur is een verantwoorde maatregel. De reizigers aantallen zijn dermate laag dat een kwartierdienst ruim voldoende is. Het komt er op neer dat reizigers in dat uur de bus of 5 minuten eerder of 5 minuten later kunnen nemen. Dit zal een zeer gering effect hebben op de uiteindelijke bezetting is de inschatting van Connexxion.



AMSTELLAND-MEERLANDEN COMMISSIE

Aalsmeer • Amstelveen • Haarlemmermeer • Ouder-Amstel • Uithoorn

Dagelijks Bestuur
Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Secretariaat:
Raadhuis Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
Telefoon 0900 - 1852

Ons kenmerk:
AML 20201008

Uw kenmerk:
2020/14917/IdB

Bijlagen:
-

Onderwerp:
Advies Vervoerplan B 2021 i.v.m. COVID-19

Hoofddorp:
8 oktober 2020

Geacht bestuur,

Op 17 september 2020 ontvingen wij uw verzoek om te adviseren over de gewijzigde uitgangspunten voor Dienstregeling 2021, in verband met de gevolgen van het COVID-19-virus voor het openbaar vervoer. Op 5 oktober 2020 ontvingen wij de uitwerking van 'Vervoerplan B' voor dienstregeling 2021, waarin de maatregelen zijn genoemd die Connexxion voornemens is door te voeren.

Wij waarderen het dat u ons de gelegenheid heeft gegeven om te adviseren over deze uitgangspunten, en nu over Vervoerplan B. Wij blijven kritisch op het extreem korte tijdsad dat u ons hiervoor geeft. Hierdoor kunnen wij ons advies niet afstemmen met onze achterban.

Wij zullen de voorstellen toetsen aan de gewijzigde uitgangspunten, voor zover die delen van het Programma van Eisen van de concessie vervangen en refereren aan het advies dat wij u eerder uitbrachten over de gewijzigde uitgangspunten:

- Belangrijk aandachtspunt is dat reizigers straks niet twee keer of vaker moeten overstappen, als ze nu nog rechtstreeks kunnen reizen. Dat maakt het openbaar vervoer té onaantrekkelijk voor de bestaande reizigers.
- Wij zien graag dat wordt vastgehouden aan:
 - o doorgaande lijn Aalsmeer – Amsterdam Leidseplein e.o., v.v.;
 - o doorgaande lijn Uithoorn Amsterdam-Zuid, v.v., vooruitlopend op de Amsteltram-situatie (overigens de eis dat Amstelveen rechtstreeks met busbundel naar Zuid én Amsterdam Centrum bediend blijft);
 - o directe verbindingen met Schiphol waar die nu ook al zijn;
 - o een goede bediening van station Zuid én de metrohalte Amstelveenseweg (overstap metro);
 - o directe verbinding Westwijk-Ziekenhuis Amstelland-Busstation Amstelveen;

Volgvet: 2

- aandacht voor de directe verbinding vanuit Amstelland met Museum-/Leidseplein.
- Alle haltes blijven bediend en geen enkele halte vervalt. Het is namelijk belangrijk voor het behoud van vertrouwen van de reizigers, dat haltes niet opgeheven worden.
- Zolang de kwaliteit van de overstap op Station Zuid slecht is, vanwege hoogteverschillen en lange loopafstanden, is 'meer inzetten op metro' niet opportuun. Daarnaast vragen wij aandacht voor de doorstroming in de route voor bussen van en naar station Zuid.
- Daar waar R-net in frequentie verlaagd mag worden, ontstaat het risico dat de reizigers dichter bij elkaar zitten of staan en dat ook deze reizigers het OV de rug toekeren om deze reden. Wij adviseren u om goed rekening te houden met dit risico.

Wij benadrukken hoe dan ook dat alle maatregelen tijdelijk van aard zijn, en worden teruggedraaid als het aantal reizigers weer toeneemt, als voorwaarde voor een positief advies.

Ons advies:

Wij willen Connexxion allereerst complimenteren met de wijze waarop het netwerk en de fijnmazigheid goed overeind blijven en dat goed is omgegaan met de gewijzigde kaders, met uitzondering van het beperken van de bedieningstijden voor lijn 194 en de maatregel voor lijnen 347 en 348, zie hieronder.

Wij beseffen dat sommige maatregelen een aanzienlijke verslechtering van het openbaar vervoeraanbod inhouden, maar begrijpen de noodzaak vanwege de uitzonderlijke situatie waar we ons in bevinden. Een verwachte daling van ten minste 34% reizigersinkomsten voor de concessie Amstelland-Meerlanden (tegenover 22% landelijk) vereist helaas versoberingsmaatregelen.

Beperken bedieningstijden lijn 194:

Deze maatregel valt buiten de kaders van de Vervoerregio, want het zorgt voor afname van de fijnmazigheid op momenten dat de bus niet meer gaat rijden (avonden en weekend). Buslijn 194 krijgt een functie in de bediening van de nieuwe woonwijk Quatrebras in het westen van Badhoevedorp. Om deze redenen adviseren wij negatief over deze wijziging.

Lijn 198:

Lijn 198 biedt met 4 x per uur een realistisch alternatief, onder voorwaarde dat deze buslijn rijdt gedurende alle dienstregelingsuren/-tijden van de huidige R-net lijn 342. Het laagfrequent doortrekken van lijn 198 naar Uithoorn in plaats van eindhalte Aalsmeer kan de pijn wat verzachten tot op 1-5-2021 de HOVASZ gereed is.

Frequentieverlaging lijn 341

Wij begrijpen de noodzaak van de frequentieverlaging. Dit betekent fors minder ritten via de Fanny Blankers-Koenlaan. Wel merken wij op dat de frequentieverlaging de evaluatie van de herstructurering in de Fanny Blankers-Koenlaan zal vertroebelen. Wij verwachten ook dat, als de frequentie in de toekomst weer wordt verhoogd, er weer reacties uit de wijk zullen komen.

Belangrijk is daarom om goed te communiceren dat de tijdelijke frequentieverlaging niet samenhangt met de maatregelen in de Fanny Blankers-Koenlaan, maar puur wordt doorgevoerd op basis van de reizigersafname ten gevolge van COVID-19.

Inkorten lijnen 347/348:

Wij gaan NIET akkoord met het inkorten van buslijn 347/348 tot de halte Poortwachter, lijnen 347/348 zullen op zijn minst moeten doorrijden naar Amstelveen Busstation. Wij zijn het eens met het DB-besluit van 1 oktober 2020 op dit punt.

- wij stellen dat halte Grote Beer gedurende de gehele dag bediend moet blijven worden met R-net;

Volgvet 3

- Connexxion gaat bij R-net altijd uit van knooppunt-knooppunt vervoer. Poortwachter is geen knooppunt;
- Wij zijn van mening dat R-net lijnen 347/348 (Uithoornbundel) moeten aantakken op R-netlijnen 357/358 (Aalsmeerbundel) en dat dat op een OV-knooppunt moet zijn met goede overstapvoorzieningen. Dat is 'op zijn vroegst' op knooppunt Busstation Amstelveen;
- Wij zien graag dat een directe verbinding behouden blijft middels (deels) 347/348 met Amsterdam.

Frequentieverlaging op R-netlijnen vanaf 21.00u

Van belang zijn goede aansluitingen voor de R-netlijnen waar de frequentie 's avonds al vanaf 21.00u omlaag gaat naar twee keer per uur. Met name als er vaker moet worden overgestapt vanwege paralleliteitsmaatregelen, is het belangrijk dat de reiziger ervan uit kan gaan dat hij zijn overstap haalt, zonder al te lang te hoeven wachten.

Voor het overige gaan wij akkoord met de maatregelen die wij niet specifiek in deze brief hebben genoemd. De maatregelen bestaan met name uit het schrappen van maatregelen uit het reguliere Vervoerplan 2021, het opheffen van paralleliteit, het opheffen van versterkingen die om capaciteitsredenen zijn ingevoerd en het opheffen van nachtnetlijnen.

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

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Adviescommissie van de concessie Amstelland-Meerlanden,
de voorzitter,



drs. M. Ruigrok

de secretaris,



P. van Soest



*Reizigers Advies Raad voor de
vervoerregio Amsterdam*

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

T 020 527 37 00
E rar@vervoerregio.nl
W www.rar-vervoerregio.nl

Per mail 11-10-20 verzonden aan h.iut@connexxion.nl

Connexxion
De Directie
Europalaan 2
3526 KS UTRECHT

Datum	11 oktober 2020	Onderwerp	Adviesaanvraag Vervoerplan AML 2021 Plan B, versie 3.2.1
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	20201011/JK/CXX-AML--RAR		
Inlichtingen	rar@vervoerregio.nl	Bijlagen	-/-

Geachte directie,

De Reizigers Adviesraad (hierna: RAR) heeft van Connexxion het document Vervoerplan Amstelland-Meerlanden 2021 plan B versie 3.2.1, 22 september, ontvangen. Op 5 oktober jl. heeft de RAR-werkgroep AML hierover een digitaal overleg gehad met Connexxion en de Vervoerregio Amsterdam.

De RAR realiseert zich terdege dat de Coronacrisis veel onzekerheden veroorzaakt voor het openbaar vervoer, zeker in AML, waar Schiphol en toerisme normaliter belangrijke vervoersstromen genereren. Net als concessiebeheerder en vervoerder maken wij ons ernstige zorgen over de positie van het OV de komende tijd. Wij begrijpen dat het noodzakelijk is om een plan B te maken en geven daarover onderstaand advies.

Algemeen

De RAR steunt de ingezette koers om het R-net op vrijwel alle lijnen overeind te houden en de frequenties zoveel mogelijk in stand te houden. Wij zijn ook positief over de keuze om het onderliggend lijnennet vrijwel intact te laten. Hier is de laatste jaren al veel in gesneden en het is vooral voor reizigers met een beperking erg belangrijk dat de loopafstanden niet te groot worden.

De keuze om vooral te bezuinigen op paralleliteit, de spits en de hoogste frequenties lijkt ons een logische en voor de reiziger het minst bezwaarlijk.

Voor alle wijzigingen die leiden tot overstappen verzoeken wij Connexxion om een gegarandeerde overstap te realiseren.

Verder verzoeken wij alle drie vervoerders en de Vervoerregio Amsterdam om, waar sprake is van paralleliteit c.q. overstappen, dit onderling goed af te stemmen.

De RAR stelt verder voor om de vervoercijfers wekelijks te monitoren, zoals het GVB dat ook doet en op basis daarvan te besluiten of en wanneer het invoeren van plan B werkelijk noodzakelijk is.

Vervoerplan Amstelland Meerlanden 2021

Verder vragen wij aan de Vervoerregio Amsterdam om in overleg met de adviesorganen en vervoerders ook duidelijke criteria af te spreken wanneer plan B kan stoppen en het oorspronkelijke vervoersaanbod weer kan gaan gelden.

Hieronder geven wij alleen voor die voorstellen waar wij opmerkingen over hebben, een opmerking per lijnnummer. Indien geen opmerkingen is de RAR akkoord.

Opmerkingen per lijn:

Lijn 194

Hier is o.i. overleg met het GVB noodzakelijk. Ons idee is om buslijn 63 van het GVB, die van De Aker naar Station Lelylaan loopt, door CXX te laten rijden met bussen van lijn 194, zodat je dus een doorgaande lijn krijgt van Schiphol via Osdorp naar Lelylaan, die voor veel bewoners van Osdorp een directe verbinding met Schiphol biedt en voor Badhoevedorp een directe verbinding met winkelcentrum Osdorp. Daar kan je bovendien weer overstappen op meer stadslijnen.

Lijn 347-348

De RAR is van mening dat het eindigen bij Poortwachter een slechte oplossing is. Dit biedt echt alleen een oplossing voor mensen die op station Zuid moeten zijn. Poortwachter heeft nauwelijks reizigersvoorzieningen en is bovendien geen knooppunt en voldoet in die zin ook niet aan de R-net gedachte. De keuze wordt ook niet gestaafd door vervoercijfers, want de meeste reizigers willen juist naar Amstelveen busstation voor stadshart of overstap, of richting Elandsgracht. Draaien bij Poortwachter is ook fysiek onmogelijk, dus de bus zal dan sowieso loze DRK's moeten gaan rijden om verderop te keren. De RAR pleit daarom met klem voor doorrijden naar busstation Amstelveen, met een gegarandeerde overstap op de 357/358 bundel, waardoor de voor Uithoorn belangrijkste schakel in het netwerk gewoon intact blijft.

Lijn 397

De RAR vraagt zich af of een kwartierdienst na 21.00u volstaat, zeker als het reizigersvervoer op Schiphol weer zou groeien. Dit speelt te meer daar de 347 bundel wegvalt, waardoor 397 op het deel Metro Amstelveenweg tot Elandsgracht dit moet ondervangen. Wij pleiten dan in ieder geval voor een afstemming in regelmaat met de 357, die dezelfde route rijdt.

De RAR hoopt met dit advies een bijdrage te leveren aan het zo goed mogelijk in stand houden van het OV in AML-gebied in 2021.

Hoogachtend,
namens de Reizigers Advies Raad

Lex Hendriksen
Waarnemend voorzitter

cc: Mw. S. Dijkema – DB Vervoerregio Amsterdam Portefuillehouder OV
C. Ceder – concessiebeheerder Vervoerregio Amsterdam
Mw. I. de Bruijn – beleidsadviseur Vervoerregio Amsterdam
W. Wieffering – gemeente Amstelveen