



Reizigers  
Advies Raad

*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

Aan: directie Connexxion

**Datum** 28 mei 2026  
**Uw kenmerk** 20260528  
**Ons kenmerk**

**Onderwerp** RAR advies Vervoerplan 2027

Geachte directie,

Bij deze ontvangt u het officiële advies van de Reizigers Advies Raad over het Concept-Vervoerplan 2027. Wij danken Connexxion andermaal voor het zeer tijdige en uitgebreide proces, en de moeite die zij heeft genomen om de gemaakte keuzes uitgebreid toe te lichten en te onderbouwen. Het proces is voor ons prettig verlopen, en heeft ons in staat gesteld om goed en onderbouwd te kunnen adviseren. Het advies van de RAR bestaat ditmaal uit twee delen. Het eerste deel gaat in op enkele punten waarop wordt afgeweken van de status quo of van eerder gemaakte afspraken tussen de VRA en Connexxion. Wij richten ons in dit eerste deel dan ook nadrukkelijk tot zowel Connexxion als de VRA. De punten die wij hier bespreken gaan weliswaar niet direct over het lijnennet, maar hebben wel duidelijk impact op de vervoerplannen voor de periode 2027-2032.

Het tweede deel van het advies richt zich specifiek op het door Connexxion voorgestelde aanbod voor 2027, zoals met ons gedeeld in het Concept-Vervoerplan.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben, en kijken uit naar de publicatie van het definitieve Vervoerplan 2027.

Met vriendelijke groet,  
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth  
Voorzitter

## **Deel 1: Advies ontwikkelingen met impact op Vervoerplannen 2028-2032**

- **Bezuiniging AML**

Ten eerste de geplande bezuiniging. Volgens eerdere afspraken zou Connexxion van 2027 tot einde concessie nog 153,8 miljoen DRK rijden (24,5+25,3+26+26+26+26). Met het voornemen om komend jaar / komende jaren minder op te schalen, maar toch vast te houden aan een plafond van 26 miljoen DRK, wordt dat aantal niet gehaald. Wij hebben als RAR wel begrip voor 'opsparen' naar een jaar waar de DRK's effectiever kunnen worden ingezet, maar nu blijkt dat er de facto dus wordt bezuinigd.

Hier zijn wij als RAR niet mee akkoord, ook omdat er in deze concessie nogal een tekort is aan ontsluitende lijnen. Zeker in vergelijking met Zaanstreek-Waterland, waar het ontsluitende vervoer zelfs met de forse afschalingen van EBS de eerste jaren duidelijk beter op orde was. Het is zeer onwenselijk dat pas in 2032 begonnen kan worden met het oplossen van dit probleem. Dat dreigt wel te gebeuren: Connexxion geeft aan de kritiek van een minimaal ontsluitend netwerk te herkennen, maar binnen de mogelijkheden van het bestek niet anders te kunnen. Nu blijkt er dus echter toch iets over te blijven, maar wordt dat deels wegbezuinigd.

Daarbij wijzen wij vooral de VRA op haar verantwoordelijkheid. De provincie Utrecht had enkele jaren terug te kampen met een vergelijkbaar probleem. Toen is afgesproken dat alle opschalingen die uitgesteld werden, later extra terug moesten komen in de vorm van een 'pluspakket'. Die pluspakketten zijn in de vervoerplannen terug te vinden, en bevatten maatregelen die qua capaciteit niet noodzakelijk waren, maar wel gewenst. Veel van deze maatregelen zijn uiteindelijk ook doorgevoerd en een succes gebleken: de meesten rijden nog altijd.

Wij roepen de VRA en Connexxion op zich aan het totale afgesproken aantal DRK's tot 2032 te houden. Als die nu nog niet ingezet kunnen worden, dienen die aan het eind als 'pluspakket' terug te komen. Wij begrijpen de wens van Connexxion als commercieel bedrijf zeker, maar de VRA heeft zich rondom de coronaperiode - net als alle opdrachtgevers in het OV - al flexibel opgesteld. Het lijkt ons niet wenselijk dat de VRA zich nu in dit geval soepeler opstelt dan andere opdrachtgevers. Bovendien: juist door de nu nog niet ingezette DRK's later terug te laten komen (2030-2032) kan het vermoedelijke gat naar de nieuwe concessie verkleind worden, en daarmee is dan het probleem van de 'gouden bergen' aan de voorkant al deels ondervangen.

- **Materieelkeuze elektrificatie kleinschalig netwerk**

Afgelopen bijeenkomst hebben wij voor het eerst vernomen dat het nieuwe materieel voor de 'witte lijnen' volledig zal bestaan uit 12-meterbussen. Dit vinden wij als RAR een slechte zaak, omdat het enkele gewenste ontwikkelingen tot 2032 lastiger of zelfs onmogelijk maakt.

Zo zijn wij na een schouw in Badhoevedorp tot de conclusie gekomen dat er met kleinschaliger materieel (maar mogelijk niet met 12-meterbussen of de 18-meterbussen van het Schipholnet) beter aan de concessie-eisen voldaan kan worden, zelfs met de beperkingen vanuit Haarlemmermeer. Wij erkennen dat dat voor 2027 niet gaat lukken, want dit moet in samenspraak met het GVB en de VRA geregeld worden, maar de materieelkeuze nu beïnvloedt niet alleen 2027, maar de gehele periode tot 2032 en zelfs daarna. Zelfs op de huidige routes zou met groter en zwaarder materieel een probleem kunnen ontstaan, zoals Connexxion aan de voorkant al goed geïdentificeerd heeft in Rijsenhout. Dit zou niet de eerste concessie zijn waar door klachten over extra trillingshinder bij de komst van (zwaardere) elektrische bussen ongepland busroutes sneuvelen.

Voorts stelt het ons teleur dat wij niet eerder in dit proces betrokken of tenminste ingelicht zijn over deze keuze en afweging. Wij hebben eerder onze interesse in dit onderwerp laten blijken, en bij bijvoorbeeld de aanschaf van het nieuwe trammaterieel van het GVB is de RAR wel van meet af aan uitgebreid betrokken geweest.

Wij adviseren dan ook Connexxion en de VRA, om toch ook deels voor kleiner materieel te kiezen, een keuze die Transdev in andere delen van het land wèl gemaakt heeft. Vooral vanuit de VRA lijkt ons dit een belangrijk punt, omdat deze keuze het minder waarschijnlijk maakt dat tot 2032 voldaan kan worden aan de concessievoorwaarden, èn omdat het materieel waarschijnlijk bij de nieuwe aanbesteding overgaat.

- **Discussie over groei**

Mochten de groeicijfers komend jaar weer onderwerp van discussie worden, zouden wij graag een overzicht uitgesplitst per lijn ontvangen in plaats van per bundel. Dit jaar was de discussie voor ons wat lastig te volgen bij gebrek hieraan.

Sowieso lijkt het ons goed om komend jaar nog eens terug te komen op dit punt, omdat het leek alsof de opening van de Uithoorntram toch een impact had.

## **Deel 2: Advies Vervoerplan 2027**

- **Nieuwe verbindingen**

Bij stagnerende groei vindt de RAR het jammer dat er niet meer actief gezocht wordt naar nieuwe reizigers. Het succes van bijvoorbeeld lijn 244 laat zien dat er nog prima potentie in deze concessie zit om nieuwe markten aan te spreken. Wij zien enkele mogelijkheden die niet de kop hoeven te kosten:

### *Aalsmeer - Schiphol*

Hoewel Aalsmeer en Schiphol vrijwel aan elkaar grenzen, is er geen directe verbinding tussen Aalsmeer en dit belangrijkste knooppunt van de regio. Connexxion geeft aan dit niet te kunnen realiseren zonder dat er geschrapt moet worden in lijn 340. Dat vindt de RAR ook niet wenselijk. Om hier echt tot een betere oplossing te komen, zal een bredere herziening van het lijnennet noodzakelijk zijn, dat is pas reëel met de nieuwe concessie.

Wel ziet de RAR kansen om de verbinding nu al in de spits terug te brengen. Dat kan door lijn 287, die in de 'tegenspitsrichting' toch al vooral dient voor overstappers uit de 340, in te richten als ringlijn: 's ochtends Schiphol NS > Schiphol-Rijk > N201 > N231 > Aalsmeer > Schiphol NS, 's middags andersom. Dit kost relatief weinig, is een forse impuls voor Aalsmeer, en omdat dit voor lijn 340 de spitsrichting is, verwachten wij dat die lijn voldoende reizigers overhoudt.

### *Nieuw-Vennep - Kudelstaart*

De RAR heeft regelmatig gepleit voor een experiment met deze verbinding, maar ziet op basis van dit vervoerplan ook een kans om deze vast goedkoop te testen. In het vervoerplan staat dat lijn 164 wordt gereden door een onderaannemer. Dit voertuig lijkt ieder uur een halfuur stil te staan op station Nieuw-Vennep (aankomst --:13, vertrek --:43). In dat halfuur zou een lijn 165 Nieuw-Vennep - Burgerveen - Kudelstaart passen. In Kudelstaart kan dan een lusje Herenweg > Bilderdamweg gereden worden.

In theorie hoeft dat dus geen extra voertuig te kosten, behalve dat de chauffeur van het voertuig dan geen pauze meer heeft. Mogelijk is dit te ondervangen met chauffeurswissels, of door bijvoorbeeld buiten de spits een 'om-het-uurdienst' te rijden. Dan blijft er op genoeg momenten een pauze over. Een uurdienst en zeker 'om-het-uurdienst' met een taxibusje heeft niet veel potentie. Aan de andere kant: als het voertuig er toch al staat, Burgerveen ermee een OV-verbinding kan krijgen, en er mogelijk toch wat reizigers uit Kudelstaart baat bij hebben, waarom niet als experiment proberen?

- **Ontsluitende lijnen**

Hoewel de RAR het standpunt van Connexxion begrijpt dat het bestek van de huidige concessie weinig ruimte laat voor meer ontsluitende lijnen, vinden wij het vervoersaanbod op dit vlak dusdanig tekort schieten, dat wij blijven pleiten voor enkele 'eerste stappen' op dit vlak. Omdat we al laat in het planproces zitten zijn deze suggesties ook met het oog op de volgende vervoerplannen. Daarbij denken wij vooral aan:

### *Lijn 160/163 Hoofddorp Centrum - Arnolduspark - Hoofddorp NS – Rijsenhout*

Lijn 160 en 163 bedienen - als de woningbouw in Rijsenhout gereed is - ieder zo'n 5000 inwoners die niet binnen de dekking vallen van trein of HOV. De huidige uursdienst is dan ondermaats, en loopt in toenemende mate achter bij de rest van de Vervoerregio en de Randstad als geheel. Geen van beide gebieden heeft voor zover wij kunnen vinden ooit een dagbrede halfuurdienst gehad, dus er ligt vermoedelijk onbenutte potentie. De vele wegopbrekingen de komende jaren bieden een goede kans om huidige automobilisten in deze gebieden de bus in te krijgen.

### *Ontsluiting Hornmeer in Aalsmeer*

Het ontbreken van een ontsluitende lijn in Aalsmeer in aanvulling op lijn 340 betreuren wij. Het succesvolle samenspel tussen lijn 174 en de Uithoorntram laat zien dat ontsluitend en HOV elkaar niet uit hoeft te sluiten, maar juist goed samen kan gaan. Wij begrijpen de tekeningen en berekeningen van Connexxion, maar de reiziger heeft te maken met de werkelijkheid, en die is dat ongeveer de halve wijk meer dan 800 meter moet lopen naar het busstation.

We hebben dit meermaals besproken en vinden het jammer dat er geen oplossing komt. Het 'omleggen' van lijn 357 blijft voor ons voor de hand liggen, ook andere oplossingen (met lijn 171, een tijdelijk pendelbusje of zelfs een tijdelijke buurtbus zoals in Almere Nobelhorst) zijn voor ons prima bespreekbaar. Zolang deze wijk maar weer binnen de dekking van het OV komt te vallen.

#### *Ontsluiting Badhoevedorp*

In Badhoevedorp wordt niet aan de concessie-eisen voldaan. Connexxion en de VRA geven daarbij aan dat dit niet mogelijk is vanwege infra-beperkingen die zijn opgelegd door de gemeente Haarlemmermeer. Hoewel de RAR de frustratie hierover deelt, zijn wij bij een recent bezoek aan Badhoevedorp tot de conclusie gekomen dat er wel degelijk dingen mogelijk zijn, zelfs binnen de beperkingen van de gemeente.

Wij zien het liefst dat dit opgepakt wordt in samenspraak met het GVB en andere partijen zoals de gemeente. De 'herijking' van 2011, waarnaar regelmatig wordt verwezen, is in onze ogen niet meer actueel, en behoeft een update. De RAR-werkgroepen AML en Amsterdam komen binnenkort gezamenlijk met een aanzet om hier richting Vervoerplan 2028 aan te kunnen werken.

- **Buitenveen**

De RAR maakt zich zorgen over de ontsluiting van het nieuwbouwgebied 'Buitenveen'. Hier zijn 850 nieuwe woningen gepland, dus circa 2000 potentiële busreizigers. Lijn 357 stopt in de buurt, maar vanaf die halte zal het al 800 meter lopen zijn naar de ingang van de wijk. Lijn 171 kan een alternatief bieden, maar dit behoeft optimalisatie:

#### *Prioriteit: toegankelijke halte Tuincentrum Het Oosten*

Vooralsnog wordt dit de enige halte van lijn 171 bij de nieuwbouwwijk. De halte richting Amstelveen is toegankelijk, maar in de tegenrichting rol je met je rolstoel, rollator of kinderwagen zo de sloot in. Een oplossing zoals bij de halte Kerkweg is hier noodzakelijk. Liefst wordt deze halte dan direct bij de ingang van de wijk geplaatst.

#### *Wens: tweede halte voor lijn 171*

Afgaande op het stedenbouwkundig plan wordt een tweede uitgang aan de Noordkant van de wijk richting de Aalsmeerderweg nog overwogen. Mocht deze er komen, dan is het de sterke wens van de RAR dat hier ook een halte komt. Immers, dan is het mogelijk vrijwel de volledige wijk binnen 400 meter van openbaar vervoer te voorzien, met alleen de huidige halte lukt dat niet. Naar onze inschatting is op een strookje van de parkeerplaats van het Tuincentrum vrij makkelijk een halte aan te leggen, uiteraard in overleg met de grondeigenaar, die dan als bonus een halte voor de deur van zijn tuincentrum krijgt.

#### *Bediening avond en zondag*

Op dit moment rijdt lijn 171 's avonds en op zondag slechts 1x/uur. De RAR stelt voor om lijn 171 vanaf de oplevering van de eerste woningen op te schalen naar 2x/uur de hele week door. Dit sluit aan bij het principe "de eerste paal is een haltepaal", die natuurlijk niet alleen over de paal zelf gaat, maar toch vooral ook om de bussen die er stoppen. Je kan maar één keer in eerste indruk maken, en met deze maatregel wordt voor nieuwe bewoners duidelijk dat deze wijk op ieder

moment van de dag goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

- **Infrastructuur**

Als werkgroep delen wij de frustratie van Connexxion en de VRA over het tempo waarmee geplande verbeteringen (niet) gerealiseerd worden. Wij zijn verheugd dat er schot lijkt te zitten in de haltes brug Ouderkerk a/d Amstel en SLP-West. De volgende punten blijven aandachtspunten voor ons:

- *Knooppunt Sacharovlaan*. Dit is een essentieel onderdeel van de Uithoornlijn, die zonder fatsoenlijke overstap hier niet z'n volle potentieel kan bereiken. Graag bushalte zuidwaarts dichterbij de tramhalte maken en waar mogelijk droogloop.
- *Badhoevedorp*. Wij roepen Connexxion op rekening te houden met de keuze voor nieuw ontsluitend materieel, en de gemeente Haarlemmermeer om te werken aan een nieuwe, begaanbare route voor de bus die heel het dorp ontsluit.
- *Aalsmeer*. Wij herkennen de zorgen voor veiligheid rondom de rotondes, maar maken ons zorgen dat onverantwoordelijk gedrag door medeweggebruikers leidt tot maatregelen die HOV-lijn 340 hinderen. Bovendien past het huidige ontwerp voor de bus in het HOV-concept en zijn eerder aanpassingen voor het overig verkeer gewenst.
- *Amstelveenseweg*. Deze zeer belangrijke overstaphalte met de metro dreigt door omlegging van de oprit A10 voor lijn 397 richting Nieuw-Vennep te verdwijnen. Dat vraagt maximale inzet van CXX en VRA om dit te voorkomen.
- *Parnassusweg*. Prima als de bussen daar in beide richtingen gaan halteren, dan wel goede haltes dichtbij tramhalte en treinopgang.
- *Omleiding A9 62 weken*: we maken ons zorgen over verkeerschaos op de omrijroute voor bus 300/356 door het te verwachten sluipverkeer. We pleiten voor een afsluiting voor autoverkeer vanaf de rotonde bij de Ringvaart van de Burg. Colijnweg in oostelijke richting. Ook is het gewenst de doorstroming van de bus te begeleiden met verkeersregelaars, op kosten van het A9 project.
- *Schiphol*: hoe staat het met de plannen rondom de aansluiting op de Fokkerweg bij Schiphol-Oost, en het aanpassen van de route van lijn 163? Ook horen wij zorgen over de capaciteit van de Abdijtunnel, is hier voldoende ruimte voor de geplande uitbreidingen op de R-netlijnen?

Tot slot is er nog het punt van de toenemende 30 km/u-zones. Wij weten dat het momenteel niet mogelijk is de kosten daadwerkelijk te verhalen op de wegbeheerders, maar vragen Connexxion wel om deze kosten goed te onderbouwen en onder de aandacht te brengen. Geef bij plannen voor afwaarderen expliciet aan bij de betreffende gemeente: dit gaat x extra kosten, dus tenzij de gemeenteraad het verschil dekt verdwijnt er y aanbod uit uw gemeente. We hebben het gezien bij Haarlemmermeer: gemeenten willen dolgraag goed OV en andere weginrichtingen, maar hebben niet altijd goed door hoezeer deze twee aan elkaar gelinkt zijn. Ook vraagt dit een proactieve opstelling van de VRA voor aantrekkelijk OV met goede doorstroming, waarbij dit niet ten koste gaat van het bestaande exploitatiebudget.

