

Aan:
Connexxion Vervoermaatschappij,
Vervoerregio Amsterdam,

Datum 30 mei 2024
Uw kenmerk
Ons kenmerk 20240530/RAR/VP-AML2025-2

Onderwerp Aanvullend advies AML
dienstregeling 2025

Geachte heren,

De Reizigers Advies Raad (RAR) dankt u voor het prettige overleg dat wij woensdag 22 mei jl. hebben gehad. Uw inzet, waarbij wij op 14 mei j.l. (kenmerk: 20240314/RAR/VP AML 2025) vroegtijdig onze reactie hebben kunnen geven op een eerste concept dienstregeling, werkt erg plezierig. De RAR is verheugd dat u de meeste aspecten uit deze eerdere reactie heeft kunnen overnemen in het nu voorliggende eindvoorstel dienstregeling 2025.

Zoals aangegeven zijn er toch nog een aantal aandachtspunten die wij u aanvullend daarop willen meegeven. Deze raken een aantal buslijnen, maar vooral ook aspecten waarvoor de VRA als opdrachtgever directe betrokkenheid heeft. Vandaar onze keuze om deze reactie in één brief gebundeld aan Connexxion en aan de Vervoerregio Amsterdam te zenden.

Handhaven bus 192:

De RAR begrijpt niet waarom u overweegt buslijn 192 te schrappen. Deze buslijn vormt naar onze overtuiging een essentiële schakel in het AML lijnennet. Het is immers de enige buslijn die inwoners van Badhoevedorp rechtstreeks verbindt met hun eigen gemeentehuis in Hoofddorp. Inwoners van Badhoevedorp hebben alleen alternatieve reismogelijkheden van/naar Hoofddorp centrum als zij bereid zijn diverse malen over te stappen. Dit terwijl deze reizigers nu een directe verbinding hebben. Wij houden dit pleidooi echter niet vanuit de huidige route over de N232. De waarde van lijn 192 ligt vooral ook in de bediening die deze kan bieden voor de kern Badhoevedorp.

Badhoevedorp voor de RAR grote zorg:

De RAR ziet dat de ontsluiting van de kern Badhoevedorp in uw voorstellen voor 2025 een zwakke schakel vormt. Wij verwachten dat u met de summiere bediening die nu is voorzien terecht komt in een neergaande spiraal. De loopafstanden zijn lang, de frequenties laag en het gevaar is groot dat mensen steeds minder snel bereid zullen zijn de bus te nemen. Het gevolg waarvoor de RAR vreest is dat u genooddaakt wordt om wat er nu nog rijdt als ontsluitende lijnen in een komende dienstregeling nog verder af te schalen. Dit moet echt worden voorkomen.

Connexxion stelt dat Badhoevedorp goed ontsloten is door 2 R-nethaltes en enkele ontsluitende lijnen. Dat geldt echter alleen voor de zuidwestkant. Uit onderzoek dat de Vervoerregio op verzoek van de RAR heeft gedaan blijkt duidelijk dat een flink deel van Badhoevedorp noord niet voldoet aan het PvE voor wat betreft de loopafstanden. Daar moet dus een oplossing voor komen.

Een mogelijkheid zou zijn om lijn 192 te handhaven en een route door de kern Badhoevedorp te geven. Voorts dringen wij aan op een overleg met de gemeente Haarlemmermeer, waarbij tot afspraken gekomen wordt over een toekomst gericht scenario voor het geheel aan openbaar vervoer in Badhoevedorp en de daarvoor benodigde infrastructuur. Wat er nu wordt voorgesteld biedt naar de mening van de RAR echt, ook in vergelijking met andere onderdelen in het AML vervoergebied, te weinig toekomstgerichtheid.

lijn 163:

Ook de bediening van de omgeving Schiphol-Logistic Park geeft de RAR blijvend aanleiding tot zorg. Wij blijven er op aandringen om creatief te kijken wat hier met de route van lijn 163 gedaan kan worden. Deze bus zou een aanzienlijke toegevoegde waarde krijgen door dit gebied te verbinden met station Hoofddorp. Dit punt blijft ieder jaar als een soort open punt staan en de vraag naar een betere bediening is hier echt groot.

30 km maatregelen:

De RAR is niet tegen 30 kilometer per uur maatregelen. Ook de RAR ziet dat dit bij steden in ons land, met nu in onze regio Amsterdam en Haarlem als voorlopers, een beweging is die maatschappelijk niet tegen te houden is. Maar het heeft ontegenzeggelijk negatieve gevolgen voor het openbaar vervoer: in Amstelveen is al een buslijn opgeheven omdat door de langere rijtijden het meer materieel en chauffeurs vergt en dus extra geld kost. Vooral voor R-net (HOV) buslijnen speelt dit, omdat die hoogfrequent rijden en snelheid als uitgangspunt hebben.

In het Vervoerplan 2025 is voor een aantal voorstellen ook zichtbaar dat Connexxion in de toerekening van rijtijden en dienstregeling uren, rekening houdt met rijtijd vertraging ten opzichte van de huidige situatie. Rijtijd vertraging en daarmee toename in exploitatie lasten, dient naar overtuiging van de RAR voorkomen te worden. Vandaar dat wij er vooral richting de Vervoerregio op aandringen om met Amsterdam en Haarlem om de tafel te gaan zitten om zogenaamde mitigerende maatregelen voor de betreffende buslijnen door te voeren. Bijvoorbeeld voor het traject van de lijnen 300, 346, 356 en 340 in Haarlem en voor de route van de 397 en de 357 tussen Kalfjeslaan en Elandsgracht in Amsterdam. Dit zodanig dat Connexxion weet waar het aan toe is en hier voor komende dienstregeling beter dan nu het geval is op kan inspelen. Ook adviseert de RAR in meer bredere zin een actieve rol van de Vervoerregio Amsterdam om ook met andere gemeenten in gesprek te gaan over 30 km beleid en een goede en vlotte doorstroming van het OV te waarborgen.

Infrastructuur:

De RAR constateert dat de jaarlijkse vervoerplannen soms een aantal aanpassingen van de infrastructuur en haltes vereisen en dat Connexxion op basis van informatie van wegbeheerders rekent op tijdige realisatie. Die aanpassingen worden echter niet altijd (tijdig) gerealiseerd, terwijl de Vervoerregio dan toch al het desbetreffende vervoerplan heeft goedgekeurd. Daarom adviseert de RAR de Vervoerregio Amsterdam om een proactieve rol op te pakken om in overleg met gemeenten en de provincie Noord-Holland als wegbeheerder deze wenselijke aanpassingen tijdig tot stand te brengen.

Concessie grenzen:

De AML lijnen dringen diep door in de concessie Haarlem/IJmond. Sterker nog, voor Haarlem Zuid en Centrum is 60 procent van het openbaar vervoer, vooral de R-net lijnen, de directe verantwoordelijkheid van de Vervoerregio Amsterdam. De RAR dringt aan op een verbeterde afstemming tussen Vervoerregio, de Provincie NH en gemeente Haarlem over de nieuwe Haarlem/IJmond concessie. Vooral ook het realiseren van doorgaande lijnen over Station Haarlem heen, dus een koppeling van bijvoorbeeld de 300 aan de 385, biedt naar de mening van de RAR betere vervoermogelijkheden voor de passagiers, alsmede ook een oplossing voor het krappe stationsplein van Haarlem waar eigenlijk geen plek is voor stationnement.

Nu hebben de beide concessies met Connexxion nog dezelfde vervoerder. Dat hoeft zoals u bekend is in de toekomst niet blijvend het geval te zijn. Wij willen graag dat de afstemming hier zodanig structureel wordt, dat ook indien een andere vervoerder hier gaat rijden, blijvend sprake is van een samenhangend lijnennet. Dat vergt dus ook dat dergelijke 'grensoverschrijdende' opties worden mogelijk gemaakt in het PvE voor de nieuwe concessie Haarlem-IJmond van de Provincie NH.

Ook aan de andere kant van de concessie, ligt er een aandachtspunt. Dat is de koppeling van een Connexxionlijn aan de BRU lijn 130 naar Breukelen. De overstap in Uithoorn is onlogisch en hier wreekt zich echt de concessiegrens.

Wij hopen dat u voornoemde aspecten nog kunt betrekken bij uw eind voorstel voor de komende dienstregeling.

De RAR ziet met belangstelling uw reactie op dit advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth
Voorzitter

Afschriften van dit advies worden verzonden aan:

- het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam
- de Wethouders Verkeer van de gemeenten Amsterdam, Haarlem en Haarlemmermeer