

Per e-mail 18 februari 2021 verzonden aan:

Connexxion Openbaar Vervoer  
t.a.v. directie  
Postbus 224  
1200 AC Hilversum

*Reizigers Advies Raad voor de  
vervoerregio Amsterdam*

Postbus 626  
1000 AP Amsterdam

T 020 527 37 00  
E [rar@vervoerregio.nl](mailto:rar@vervoerregio.nl)  
W [www.rar-vervoerregio.nl](http://www.rar-vervoerregio.nl)

Datum 18 februari 2021  
Uw kenmerk 20210218RAR-CXX-2  
Ons kenmerk

Onderwerp RAR Advies Connexxion Vervoerplan  
2022 Amstelland en Meerlanden

Inlichting [rar@vervoerregio.nl](mailto:rar@vervoerregio.nl)

Bijlagen

Geachte directie,

De Reizigers Advies Raad (RAR) van de Vervoerregio Amsterdam heeft van Connexxion het verzoek ontvangen een advies uit te brengen over het Vervoerplan 2022 van Amstelland-Meerlanden. Het plan is toegelicht in een online vergadering met 3 leden van de RAR-werkgroep AML op 15 februari jl. De RAR realiseert zich dat er door de sterke terugval van reizigers ten gevolge van Corona helaas bezuinigd moet worden op de dienstregeling. Tegen die achtergrond geven wij onze opmerkingen op dit plan.

#### *Algemene opmerkingen*

De RAR constateert dat Connexxion AML in hoofdlijnen de kaders volgt die door de VRA zijn opgesteld n.a.v. de Coronacrisis. Op basis hiervan zijn eind vorig jaar ook al bezuinigingsvoorstellen gemaakt. Wij vinden dit goede kaders en het is ook verstandig dat deze lijn binnen de hele VRA-regio wordt aangehouden.

De RAR wil daarbij de volgende uitgangspunten toevoegen, resp. benadrukken:

- Wij vinden het belangrijk dat de bezuinigingen zo zijn, dat bij groei meteen weer kan worden opgeschaald; hiervoor vragen wij goed te monitoren en ook duidelijke ijkpunten vast te stellen.
- Voorts vinden wij het belangrijk dat vooral tijdens de eerste periode van de wijzigingen goed gemonitord gaat worden of de voorgestelde bezuinigingen/lijnwijzigingen geen ongewenst reizigers(stroom) effect hebben dat niet is voorzien.
- Het is goed dat wordt gewerkt vanuit de in juni vorig jaar ook met onze instemming vastgestelde memo en dat de ontsluitende lijnen worden ontzien.
- De RAR vindt het van groot belang dat wordt vastgehouden aan de basis lijnennet opzet en dat dus wordt ingeteerd op frequenties in plaats van schrappen van lijnen. Op die manier wordt altijd gedacht vanuit de oorspronkelijke opzet van de exploitatie als basis om weer naartoe te werken als dat weer kan. Zo kun je immers direct weer opschalen bij voldoende reizigersgroei.

- De RAR dringt er op aan dat paralleliteit zoveel mogelijk wordt voorkomen: dat moeten vervoerders ook onderling goed afstemmen, evenals goede aansluitingen en overstapmogelijkheden. Wij verzoeken de VRA hier ook regie op te voeren.
- De RAR wijst op het gevaar dat bij te grote bezuiniging er een zichzelf versterkend effect kan optreden. Dan komen we in een neerwaartse spiraal die we niet willen.
- De RAR vraagt zich af of de extra Rijksbijdrage voor het derde kwartaal kan worden uitgesmeerd over zes maanden (dus iets extra interen). Wellicht wordt dit ook bedoeld met de 'flexibele maatregelen', maar de status daarvan is ons onduidelijk.  
Beter de pijn verdelen, dan dat er bij onverhoopt stopzetten rijkssubsidie in het 4e kwartaal gekozen moet worden voor doemscenario 4.

### *Scenario's*

Als RAR kunnen wij ons in de te korte adviestermijn geen goed oordeel vormen over de noodzaak tot bezuinigen versus de beschikbare Rijkssubsidie in relatie tot de scenario's. Wij begrijpen dat minimaal moet worden afgeschaald naar scenario 2, maar vermoedelijk scenario 3. Aangezien dit scenario als meest realistisch en toekomstbestendig wordt beschouwd lijkt het ons logisch daar op in te zetten. Stapsgewijs afschalen via scenario 2 naar scenario 3 lijkt ons ook ongewenst omdat de reiziger dan meerdere wijzigingen achter elkaar krijgt. De cursieve maatregelen zijn wat ons betreft alleen bespreekbaar als ze ook als eerste weer teruggedraaid worden als de reizigersgroei weer aantrekt.

Scenario 4 is wat de RAR betreft zeer ongewenst. De frequenties op de R-net lijnen gaan dan dermate omlaag dat het hele systeem onderuit wordt gehaald: dit is immers gebouwd op vaker overstappen en dus afhankelijk van aantrekkelijk hoge frequenties. Indien die frequenties zo laag worden als in scenario 4 zullen reizigers massaal afhaken en komt het hele systeem in een vicieuze cirkel terecht.

### *Opmerkingen bij wijzigingsvoorstellen Hoofdstuk 2*

Gezien de beperkte adviestijd geeft de RAR slechts enkele opmerkingen:

- Halteren 300/356 bij brug Ouderkerk. De RAR ziet dit als een verbetering vooral voor het oude centrum van Ouderkerk. Wij adviseren echter dit pas te doen als de nieuwe brug wordt aangelegd, zodat geen kapitaalvernietiging optreedt en de aanleg in 1 moeite door gaat. Er is behoorlijk wat infra nodig om een volwaardige Rnet halte te maken en de bijbehorende noodzakelijkerwijs grote fietsenstalling etc.
- De nieuwe halte Badhoevedorp west staat al lang op ons verlanglijstje en juichen wij toe. Graag goede grote fietsenstalling en i.o.m. gemeente en Prov. NH fiets-infrastructuur upgraden ook richting Lijnden en over de ringvaart naar Osdorp/De Aker, wat op fietsafstand ligt.
- Bij afkappen 347/348 bij Amstelveen busstation vragen wij om zoveel mogelijk overstapzekerheid te bieden van/naar 357/358. Wij begrijpen de prioriteit voor aansluiting op tram 25 bij Poortwachter, maar willen graag dat chauffeurs 357/358 instructies krijgen om niet weg te rijden richting Amsterdam als de 347/348 binnen 2 minuten aankomt, zij kunnen dat op de DRIS zien. De splitsing naar Zuid en Elandsgracht van de Aalsmeerbundel betekent voor veel reizigers namelijk een kwartierdienst en dan is een goede overstap erg belangrijk. Idem in v.v. richting natuurlijk. Tevens verzoeken we de mogelijkheid te creëren van een korte overstap van de 347/348 op lijn 5, bijvoorbeeld door de busverbinding iets door te trekken tot halte Stadstuinen. De loopafstand vanaf het busstation naar lijn 5 is nu te groot.

Met in achtneming van de in het Vervoerplan geschetste onzekerheden is dit ons globale advies op het Vervoerplan 2022 van Connexxion in Amstelland-Meerlanden.

Met vriendelijke groet,  
namens de Reizigers Adviesraad

Bart Drenth  
Voorzitter