

Per mail 12/3/2020:

h.jut@connexxion.nl

Connexxion Openbaar Vervoer

De heer H. Jut

Sr. Vervoerkundige Amstelland Meerlanden

Europalaan 2

3526 KS UTRECHT

*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

Datum 11 maart 2020

Uw kenmerk

Ons kenmerk 20200311/RAR-AML-preadvies

Onderwerp Pre-advies RAR op concept
Vervoerplan AML 2021

nlichtingen rar@vervoerregio.nl

Bijlagen

Geachte heer Jut,

De Reizigers Advies Raad heeft van Connexxion het document Contouren Vervoerplan Amstelland-Meerlanden 2021 versie 1.2, 25 februari 2020, ontvangen. Op 3 maart jl. heeft hierover een overleg plaatsgevonden met Connexxion en de Vervoerregio Amsterdam.

De RAR spreekt wederom haar waardering uit voor de uitgebreide documentatie en toelichting die wij van Connexxion krijgen.

Het AML-lijnnennet vervult een steeds belangrijker functie in Haarlem, waarbij ook eisen gesteld moeten worden aan infrastructuur en halteplaatsen. Gegeven deze grote verwevenheid verzoeken wij Connexxion om het eindconcept ook voor advies voor te leggen aan de gemeente Haarlem, het ROCOV Noord-Holland en de Provincie NH.

Hieronder vindt u het pre-advies van de RAR op basis van deze versie 1.2.

Algemeen

De RAR heeft waardering voor de duidelijkheid van het concept, in het bijzonder waar het gaat om knelpunten en bedreigingen, maar ook kansen voor de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto. Ook is het concept-vervoerplan duidelijk in het standpunt met betrekking tot enerzijds R-net lijnen en anderzijds fijnmazigheid. Connexxion geeft hiermee een duidelijk signaal aan de concessieverlener, wegbeheerders en gemeenten.

Wij richten ons in dit advies op die aspecten van het vervoerplan 2021, die in onze visie nog aangepast zouden moeten worden. Indien geen commentaar, dan zijn we in principe akkoord met de voorstellen.

De RAR heeft vorig jaar een stevig standpunt ingenomen t.a.v. de toen door Connexxion geschetste consequenties van verdere uitbreiding van de Elektrische vloot. Tot ons genoegen constateren wij dat veel van onze bezwaren zijn ondervangen in het voorliggende plan. Lijn 300 wordt niet in drieën geknipt en ook andere R-net lijnen worden niet geknipt. Ook komen er extra laadpunten op of in de directe nabijheid

van eindpunten van lijnen. Daardoor vermindert het grote aantal loze laadritten aanzienlijk en dat is goed voor het milieu, de congestie en de efficiency.

De RAR constateert wel dat de elektrificatie toch nog beperkingen oplevert voor de ontwikkeling van het lijnennet. Zo is de wens tot het doortrekken van lijn 397 naar Lisse, het verlengen van lijn 192 in Hoofddorp en het verder verlengen van lijn 199 in Amstelveen tot voorbij het busstation niet mogelijk vanwege de accu-capaciteit en laadlogistiek. De RAR vindt het jammer dat de actieradius in deze gevallen de vervoersstrategie blokkeert waardoor de reiziger extra moet overstappen; dat kost altijd klanten. Wij dagen Connexxion uit om hier toch oplossingen voor te vinden.

Een ander gevolg van de inzet van elektrische bussen is dat door de kortere bussen een aantal lijnen met versterking moet rijden. Een hogere frequentie is voor de reiziger uiteraard een voordeel, maar gezien de bestaande en verwachte problemen op de routes en knooppunten in Haarlem is het wenselijk om in het definitieve vervoerplan de versterking op deze lijnen te specificeren en eventuele knelpunten te benoemen.

Opmerkingen per lijn:

Lijn 340/342

Frequentie 342 graag afstemmen met lijn 130 van Syntus, zodat op de bundel Mijdrecht-Uithoorn een gelijkmatig vervoersaanbod ontstaat.

Lijn 341

De RAR is nog steeds van mening dat lijn 341 meer nut zou hebben door tussen Hoofddorp NS en Schiphol de oude route te rijden via Polaris Avenue en P30. De huidige route is al ruim overbediend en leidt ook tot congestie bij de haltes en de Abdijtunnel.

Lijn 341/346/348/358/244

De RAR verzoekt een extra stop te maken op de hoek Boelelaan-Van Leyenburgweg waar deze lijnen nu langs rijden. Hier ligt al een (niet gebruikte) bushalte, in een ontwikkelingsgebied waar recent kantoren, hotels en woningen gebouwd zijn/worden. Dit gebied wordt alleen bediend door lijn 62 en de loopafstand tot station Zuid en halte VU is circa 800 meter. Met een R-net halte voor lijn 341, 346 en 348/358 en 244 wordt dit gebied rechtstreeks en hoogfrequent bediend vanuit Haarlem, Schiphol, Amstelveen, Uithoorn, Aalsmeer. Weliswaar is er geen 'tegenhalte', maar dat is geen bezwaar door de hoge frequentie en de korte omloop om station Zuid heen. Dit zou een welkome aanvulling zijn voor Buitenveldert Oost, wat toch al spaarzaam bediend is met OV.

Lijn 347-348/357-358

De RAR heeft eerder verzocht om deze bundel een gelijkmatiger frequentie te laten rijden. Nu rijden er de hele dag telkens 2 bussen pal achter elkaar, zowel in Noord- als Zuidrichting. Deze Noord-Zuidas is voor vrijwel geheel Amstelveen (vanaf de Sportlaan tot aan de VU) de belangrijkste overstaprelatie met de Oostwestlijnen (o.a. 300, 356, 171) en de GVB-lijnen 16, 24 en 62 en metro's 50/51. Vooral in de daluren is het doodzonde dat er nu feitelijk een kwartierdienst is, terwijl het een 7'5 min. dienst zou kunnen zijn (en moeten zijn vanwege R-net-kwaliteit). De RAR gaat samen met Connexxion op zoek naar een oplossing.

Lijn 356

De RAR zou graag zien dat lijn 356 ook een halte krijgt aan de Westkant van Badhoevedorp, zodat ook dat deel van het dorp en bedrijvenpark Lijnden bediend worden, ook gezien de nieuwe ontwikkelingen in dat gebied.

Kudelstaart-Leimuideren

De RAR waardeert het onderzoek van Connexxion naar de potentie van deze verbinding. Onzes inziens is er echter een grotere markt dan Connexxion veronderstelt; het gaat niet alleen om inwoners van

Leimuiden en Kudelstaart, maar om het verbinden van (R-net) lijnen op een concessiegrens. Zo kunnen ook reizigers uit Aalsmeer/Uithoorn met 1 overstap naar de grote steden Leiden of naar Alphen v.v. Gaarne dit bij de afweging betrekken.

Lijn 192/195

De RAR verbaast zich erover dat de gemeente Haarlemmermeer bij de centrumplannen Badhoevedorp klaarblijkelijk geen prioriteit geeft aan goede OV-verbindingen en daardoor bestaande busroutes laat verdwijnen. De RAR vindt het ongewenst dat bussen hierdoor onlogische en langere routes moeten rijden, wat onherroepelijk leidt tot minder en ontevreden reizigers.

De RAR verzoekt de Vervoerregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer en Connexxion om gezamenlijk tot een oplossing te komen die in het belang is van de OV-reizigers.

Lijn 199

De RAR is verheugd dat Connexxion de intentie heeft lijn 199 verder door te trekken in Amstelveen. De RAR is hier al jaren stellig voorstander van, en heeft een voorkeur voor de variant naar busstation Amstelveen, dat is met afstand de belangrijkste reizigersbestemming en OV-knoop van Amstelveen. Wij zien dan graag daaraan gekoppeld het huidige rondje van lijn 174. Op die manier ontstaat er een rechtstreekse bediening van vrijwel geheel Amstelveen met de diverse winkelcentra, het ziekenhuis, veel zorginstellingen, het busstation en stadshart, het raadhuis en het KLM hoofdkantoor. Dat is een must voor een groeigemeente als Amstelveen, met inmiddels meer dan 90.000 inwoners.

Wij verzoeken om een goede afstemming met de frequentie van lijn 174 zodat vanaf Middenhoven tot het busstation weer een kwartierdienst kan ontstaan. Dit is vooral van belang omdat GVB-lijn 55 binnenkort weer ophoudt.

Lijn 244

Leuk om te zien dat deze lijn al snel succesvol is. De extra stops bij Haarlem NS en Reinaldapark juichen wij toe en zullen dit succes versterken; ze helpen bovendien de te grote drukte op busstation Haarlem en lijn 346 te verminderen.

Mede gezien de lopende procedure voor reconstructie van de betreffende kruising (voorbereiding Voorlopig ontwerp kruising Schipholweg – Prins Bernhardlaan/Amerikaweg) is het wenselijk om in het vervoerplan de gewenste situatie te verduidelijken met een situatieschets.

Lijn 255

De RAR vraagt zich af of lijn 255 niet net als lijn 244 via Noordzijde Haarlem NS naar Delftplein kan rijden. Op die manier kunnen forensen die in de Bijlmer wonen rechtstreeks naar Haarlem Noord en andersom. Ook dit zou helpen de congestie op Haarlem busstation te verlichten.

Gewenste nieuwe Lijn “266”

Bij R-net lijn 346 wordt na jaren van groei een lichte krimp geconstateerd, die echter positief wordt beoordeeld vanwege de leefbaarheidseffecten van de dubbeldekkers op bewoners van de Haarlemse binnenstad. De pilot met lijn 244 heeft daarbij een positief effect gehad op het remmen van de groei van lijn 346. Naast de groei op lijn 244 wordt een forse toename geconstateerd op de (potentieel R-net waardige) lijn 255. Dit roept de vraag op of ook op de relatie Heemstede - Haarlem Schalkwijk - Amsterdam Zuid een kansrijke pilot te overwegen is met gebruikmaking van de afname van DRK op lijn 346. In verschillende moties in Haarlem is inmiddels gevraagd om een dergelijke verbinding. Hiermee zou tevens tegemoet gekomen worden aan het recente besluit van de Haarlemse gemeenteraad om samen met de provincie en de vervoerregio te onderzoeken welke nieuwe busroutes het station en de binnenstad ontlasten en tegelijkertijd andere delen van de stad (met name de ontwikkelzones) beter ontsluiten. Het is wenselijk om in het vervoerplan hierop nader in te gaan.

Contouren 2024

De RAR denkt graag mee over deze contouren, alvast een korte reactie. Wat betreft de lijnenbundel uit Uithoorn zal er veel veranderen. De RAR is van mening dat versterkingsritten op de westbundel Poortwachter Keizer-Karelweg VU *niet* naar station Zuid zouden moeten gaan, maar naar centrum Amsterdam omdat er anders een te geringe bediening is van Amsterdam West en vooral ook vanwege de gunstige overstap op de metro Amstelveenseweg die nu al zeer populair is (dus '347' handhaven i.p.v. '348'). Dit beperkt ook de congestie op en rond station Zuid, die nu al groot is en waar het de komende tien jaar een gigantische bouwput wordt. Bij gebrek aan budget zou overwogen kunnen worden deze nieuwe '347' in te korten tot het Haarlemmermeerstation.

De verwachte ingebruikname van het knooppunt Schiphol Zuid is mede van belang voor de reizigers uit Haarlem en Heemstede, die aldaar kunnen overstappen van R-net 340 op de cirkellijn van het Schiphol net. Uit eerdere studies (MIRT-onderzoek NowA) blijkt op deze relaties een zeer beperkt OV-aandeel. Na het gebleken succes van de lijnen 244 en 255 (potentieel R-net) in de vervoersrelatie tussen de westkant en het centrum van de metropoolregio is het wenselijk om in de contouren 2024 een beschouwing op te nemen over het effect van het knooppunt Schiphol Zuid op R-net lijn 340.

De RAR hoopt met dit advies een bijdrage te leveren aan de verdere verbetering van het definitieve Vervoerplan AML 2021.

Hoogachtend,
namens de consumentenorganisaties in de Reizigers Advies Raad,

M.C. Waalewijn
Voorzitter Werkgroep Vervoerplan AML 2021
gemandateerd door de RAR op 5 maart 2020