

Aan: Connexxion Openbaar Vervoer,
ter attentie van de heer H. Jut
Kopie: DB Vervoerregio Amsterdam, directie GVB,
gemeente Amstelveen, gemeente Uithoorn

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

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

Datum 18 december 2023
Uw kenmerk CONCEPT
Ons kenmerk 20231218/RAR/VP-AML2024-2

Onderwerp Advies Vervoerplan AML 2024-deel2

Geachte heer Jut,

De Reizigers Advies Raad (RAR) dankt Connexxion voor toezending van het Vervoerplan AML 2024 deel 2 en het prettige gesprek dat wij hadden op 5 december j.l. De RAR waardeert het dat Connexxion ons altijd vroegtijdig betreft en openhartig zaken met ons bespreekt.

Hier onder volgt onze reactie op het plan 2024 deel 2. Wij beginnen met een korte terugblik op wat wij eerder bij het Vervoerplan AML 2024 deel 1 hebben ingebracht. Dit bevat aspecten die wij ook nu in het plan 2024-2 helaas niet doorgevoerd zien.

Loopafstanden niet conform programma van eisen:

De loopafstanden in Badhoevedorp en Aalsmeer Hornmeer, voldoen ook in het plan 2024/2 niet aan de kaders uit het programma van eisen. Ze liggen hier boven de 400 meter en in Hornmeer ook boven de 800 meter. We missen voorstellen of afwegingen om dit te wijzigen. Waarom heeft Connexxion hier blijkbaar vanuit de VRA goedkeuring dit te handhaven? Je zou toch als vervoerder dekkend voor het hele netwerk aan de minimum vereisten uit het PVE moeten kunnen voldoen? De RAR ziet graag in het plan 2024 deel 2 een toelichting op dit punt en uiteraard nog liever dat het wordt opgelost.

De frequentie van lijn 340:

De frequentie van lijn 340 met vier keer per uur in de daluren is naar de mening van de RAR geen HOV netwerkwaliteit. In het overleg van 5 december 2023 is door ons de suggestie gedaan om zolang er blijkbaar nog personele schaarste is, om dan desnoods lijn 356 in die periode van acht naar zes ritten af te schalen en de 340 er twee ritten bij te geven, liefst nu al per 10 december of kort daarna. De RAR verzoekt u om hier nog eens goed naar te kijken, want de bussen van de 340 zitten overvol en raken daardoor ook vertraagd. U geeft overigens aan wat betreft personeel in de loop van 2024 weer op sterkte te zitten. Dus wij hopen dan op een eerder, dus tussentijds herstel van de volledige R-net frequentie van lijn 340 tot 8 keer per uur.

Avondbediening:

Nu het chauffeurstekort naar u aangeeft bijna is opgelost, vindt de RAR het onacceptabel om het niet rijden van de “witte buslijnen” in de avonduren te laten voortduren tot de naar ons idee volstrekt onlogische datum van 6 oktober. Hiermee blijft dus in feite dit punt voor het grootste deel van het vervoerplan 2024-2 voortbestaan. Vorig jaar werd de RAR reeds verrast met deze afschaling, die zou zeer tijdelijk zijn. Daarom pleit de RAR om zo snel mogelijk in 2024 op te schalen, temeer daar het om maar een beperkt aantal DRK's gaat. Het gaat o.a. in Aalsmeer Noord en Bovenkerk om mensen die geen alternatief OV hebben. Uiterlijk met de start van dit vervoerplan 2024-2 per 21 juli 2024 zouden wat de RAR betreft meteen de witte bussen na 21 uur weer moeten gaan rijden. Mocht dit echt onhaalbaar zijn, dan stelt de RAR voor om dit na afloop van de zomer dienstregeling per begin september 2024 te doen. Wij missen een zichtbare drive om alles op alles te zetten om deze wanhoopsmaatregel van geen vervoer 's avonds in de wijk zo snel als het maar kan op te lossen. U heeft overigens bevestigd dat in ieder geval de lijn 174 met opening tram wel ook in de avond rijdt. Anders zou een deel van Uithoorn zonder openbaar vervoer komen te zitten.

Opening Uithoornlijn:

Het vervoerplan 2024 2 is vooral gerelateerd aan de opening van de Uithoornlijn. Daar wil de RAR het volgende over opmerken.

Overstaptijden:

Zoals u bekend heeft de RAR eerder dit jaar gereageerd op de vervoerkundige uitgangspunten die de VRA heeft neergelegd voor de in gebruik name van de Uithoornlijn. Helaas is ons standpunt dat de Uithoornlijn net als de huidige R-net bundel een frequentie van acht keer per uur diende te houden, niet overgenomen. De tram rijdt overdag zes keer per uur en tot onze verbijstering in de zomerdienst zelfs vijf keer per uur. Wij dringen er op aan dat u met de VRA en GVB bespreekt dat de tram een goede start maakt en dan niet ook nog een lagere zomer frequentie rijdt en met goede aansluitingen op de buslijnen. Hoe gaat u hierop in de zomer de gegarandeerde bus aansluiting met de 357 en de 178 invullen? U heeft het over een maximale overstap wachttijd van vijf minuten. Wij dringen er op aan alles op alles te zetten om die overstap in tijdsduur, inclusief loopafstand zo optimaal mogelijk te maken. Alleen met een goede overstap, en dat mogen de VRA en het GVB zich ook aanrekenen, biedt de tram over het geheel genomen voor Uithoorn de beoogde openbaar vervoer verbetering.

Meerwijk en Zijdelwaard en afstand tot de tram:

Dit is ook voor u de frequentie van de tram een gegeven, maar geldt niet voor de manier waarop in Uithoorn de aanvoer van reizigers naar de tram wordt doorgevoerd. Hier bent u als Connexxion het die de DRK's inzet. U heeft met de opening Amsteltram en het opheffen van de R-net lijnen 347, 348 en 358, naar de mening van de RAR extra ruimte in financiële middelen die expliciet voor Uithoorn inzetbaar zijn. Waarom worden deze niet zichtbaar voor Uithoorn aangewend? Wij zijn er niet van te overtuigen, dat alleen met lijn 274 in de spits als toevoeging op lijn 174 binnen de gemeente Uithoorn, voor de bewoners van Zijdelwaard en Meerwijk de nadelen die deze nu ondervinden met het schrappen van de R-net lijnen, afdoende te compenseren zijn. Onze nadrukkelijke oproep blijft om lijn 274 als een soort ringlijn ter versterking van lijn 174 binnen Uithoorn de hele dag door te laten rijden, wat volgens ons goed kan met kleine bussen. Dat moet tenminste tot een kwartierdienst leiden over een groot deel van de dag.

De RAR heeft overigens voor de naar uw idee relatief dure lijn 274 ook alternatieven gesuggereerd, door met een aantal ritten van lijn 340 een korte lus door de wijk Zijdelwaard te rijden en weer terug naar het busstation. Dat kan, nu deze lijn in Uithoorn eindigt, en de R-net formule hier dus verder niet door wordt aangetast. Ook is door ons nog opgeworpen om in plaats van lijn 340, de lijn 130 een lus door de wijk te laten rijden en daar afspraken met Syntus over te maken. Hier wreekt zich naar onze stellige overtuiging het nadeel van twee gescheiden concessies. Wij dringen er op aan om hierover het gesprek met de VRA en de provincie Utrecht aan te gaan.

Ons resteert dus nu niet anders dan vast te houden aan het advies om de door u voorgestelde spitslijn 274 ook buiten de spits om te laten rijden. Zo mogelijk met klein materieel. Het kader van de Vervoerregio Amsterdam over een halfuursdienst op lijn 174 betreft de gehele lijn, dus vooral het stuk naar Amstelveen. Dat bepleiten wij niet en het staat u vrij om binnen Uithoorn wel vaker te rijden. Het blijft ongelofelijk hoe sober deze kaders zijn gesteld zijn en hoe als een nieuwe tramlijn in gebruik genomen wordt om dan het aanvullend busnet maximaal af te knippen. En zelfs na opening van de tram in te teren op het programma van eisen voor de concessie AML in dit gebied.

Bus 178:

De RAR is verheugd dat u deze buslijn nu als ontsluitende lijn inricht die alle haltes in Amstelveen bedient. Zoals besproken zien wij graag dat de halte Koenenkade in Buitenveldert (nabij de Bosbaan) ook kan worden bediend. De afstand tussen de halte Amsterdamse Bos en de halte VU is met 1,15 kilometer te groot als loopafstand. Er ligt hier een voormalige halte die zo weer benut kan worden. U heeft toegezegd dit te willen bezien. Ook hebben wij gesproken over het belang voor de reiziger uit Amstelveen om deze buslijn 178 op station Zuid aansluiting te geven op de Intercity treinen naar en van de richtingen Almere/Lelystad en Amersfoort, die in een halfuursdienst rijden en 3 minuten na elkaar vertrekken. De bus zou hiertoe om circa .05 en .35 op Zuid dienen aan te komen. Een aansluiting op de treinen naar Utrecht is niet nodig want die rijden vaker en men zal uit Amstelveen ook eerder de bus naar Bijlmer Arena pakken. U heeft aangegeven deze wens te begrijpen, maar wijst er op dat ook de gegarandeerde aansluiting op de tram moet worden gerealiseerd en bij voorkeur ook een logische frequentie interval opbouw in combinatie met lijn 357. Dat laatste lijkt ons niet zo urgent, want de passagiers uit Aalsmeer kunnen op Sacharovlaan overstappen op de tram, evenals passagiers uit het westen van Amstelveen, die ook van lijn 357 gebruik maken. Lijn 357 rijdt bovendien frequenter dan lijn 178. Wij hebben afgesproken dat u onderzoekt of beide uitgangspunten, aansluiting tram en aansluiting trein, door te voeren zijn.

lijn 357:

De RAR herhaalt het verzoek om lijn 357 in Aalsmeer weer de oude route te laten rijden door Hornmeer (halte Mozartlaan en/of Beethovenstraat). De 357 staat nu regelmatig in de file op de Legmeerdijk of moet daar langzaam rijden en kan ook de busbaan op de Burgemeester Kasteleinweg niet gebruiken.

Overige voorstellen:

Met uw voorstel om de scholierenrit 612 op te heffen kan de RAR, als inderdaad hier geen behoefte meer aan is, instemmen. Wel vragen wij ons af of het niet haalbaar is om de vrijval van DRK's te benutten om dan in de spits lijn 174/178 een extra slag te laten rijden ten behoeve van de scholen Startbaan (Amstelland college) en Van der Hooplaan (HWC), die door veel scholieren uit Uithoorn worden bezocht.

Infrastructuur

Tot slot willen wij graag aandacht vragen voor de relatie die uw voorstellen hebben met infrastructureel noodzakelijke maatregelen. Dat is vooreerst het belang van de halte Sacharovlaan als echt overstappunt. Ook u ziet dit graag. Wij zijn verheugd te zien dat u hierover richting de Vervoerregio en Amstelveen actief initiatief neemt om in deze halte 'beweging te krijgen. Deze halte is zo cruciaal in de opbouw van het nieuwe lijnennet, dat wij u voorstellen hierop samen met het GVB en de vervoerregio richting Amstelveen op te trekken om ieder geval al op korte termijn de halte richting Aalsmeer te verplaatsen direct naast de tramhalte.

Een tweede infrastructuurpunt betreft het busstation Uithoorn. Op 9 november heeft een delegatie van de RAR de nieuwe tramhaltes in Uithoorn bezocht, waaronder ook de halte uithoor busstation. Ons is daar opgevallen, dat reizigers komende uit de tram geen of nauwelijks overzicht van de informatie hebben over de plek waar de aansluitende bus vertrekt. Wij dringen er dan ook bij u op aan om in afstemming met de VRA en gemeente Uithoorn te bezien of goede overstap en verwijsinformatie op het busstation doorgevoerd kan worden. Daarbij dient deze informatie ook voor mensen met een visuele beperking bruikbaar te zijn.

Als derde is er de tramhalte Aan de Zoom in Uithoorn. Hier rijdt de ringlijn 274 aan voorbij, omdat halteren en keren hier niet mogelijk is. Dit kan als de ruimte die er is benut zou worden voor de realisatie van een keergelegenheid voor de bus bij een rotonde. Wij begrijpen dat u hierover met Uithoorn inmiddels het contact heeft. Vooralsnog is het helaas niet anders dat passagiers zullen moeten doorrijden met de 274 naar de halte busstation.

Mocht in de toekomst in Amstelveen de P&R bij de Loete, daar waar de trambaan de N201 kruist, voor de tram in gebruik genomen worden, waar al een reservering voor in de trambaan ligt, dan zou de ringlijn 274 hier kunnen eindigen en zo de directe aansluiting op de tram bieden in plaats van de halte in de Zoom.

Een ander punt, door de RAR eerder al bepleit, is om spoed te maken met het instellen van een halte in Ouderkerk bij de brug, zoals eerder was toegezegd.

Tot slot de openbaar vervoerbrug bij Lisse en Lissbroek voor de nieuwe R-net lijn Haarlemmermeer /Lisse. De RAR hoopt dat ook u bij zowel de Haarlemmermeer en de Vervoerregio er op wilt aandringen deze uiterst belangrijke schakel in het toekomstige R-net zo snel mogelijk in uitvoering te

Wij hopen u met het vorenstaande voldoende te hebben bericht.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad



Bart Drenth
Voorzitter