

Vervoerplan 2027

Concessie Amstelland - Meerlanden



Ingaande 13 december 2026*

Eindversie, 2 juni 2026, versie 4.1

connexxion 

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
Korte samenvatting van wijzigingen in Vervoerplan 2027	4
Vervoerplan 2027	5
1. Algemene inleiding.....	5
2. Voorgestelde wijzigingen nieuwe dienstregeling	10
2.1 Voorstellen R-net	10
2.2 Voorstellen Schipholnet	14
2.3 Voorstellen overig lijnennet	18
3. DRK-effecten.....	24
Bijlagen.....	25
Bijlage 1: Wensen per stakeholder uit de ophaalrondes.....	25
Bijlage 2: Bedreigingen voor de dienstuitvoering 2027	39
Bijlage 3: Advies van de RAR.....	41
Bijlage 4: Advies van de Adviescommissie gemeenten	47
Bijlage 5: Frequentietabellen	50
Bijlage 6: Invoering GOW-30 in AML	51
Bijlage 7: Proces lijn 287 extra halte	53
Bijlage 8: Effecten vervangen diesel- door ZEvoertuigen.....	59

Voorwoord

Voor u ligt de Eindversie van Vervoerplan 2027. Het Vervoerplan is tot stand gekomen op basis van de inbreng van participerende gemeenten en de consumentenorganisatie, middels hun eindadviezen die gebaseerd zijn op het eerdere Eindconcept. Daarnaast is de inbreng van de concessie verlenende autoriteit, de Vervoerregio Amsterdam opgenomen.

Wij merken wellicht ten overvloede op dat bij het opstellen van het Vervoerplan 2027 is uitgegaan van de geprognosticeerde mobiliteitsbehoefte van inwoners, bezoekers en passanten binnen de concessiegrenzen van het concessiegebied Amstelland-Meerlanden. In afstemming met de Vervoerregio zijn er zorgvuldig afwegingen en keuzes gemaakt ten behoeve van de toename van het productieniveau. Hierdoor draagt dit vervoerplan zorg voor het geven van voldoende invulling van de huidige en verwachte vervoersvraag voor het jaar 2027. Significante veranderende financiële componenten zullen invloed hebben op de planvorming zoals deze nu voorligt. Indien majeure veranderingen en hun impact op de concessie zich voordoen, treden de Vervoerregio en Connexxion met elkaar in gesprek om te bepalen hoe er om dient te worden gegaan met de veranderende situatie. Tevens merken wij op dat ook 2026 en 2027 jaren zijn die gekenmerkt worden door grote, langdurige infrastructurele werkzaamheden die een effect hebben op de dienstverlening van Connexxion. Het staat niet vast dat er door omleidingen en afsluitingen, al dan niet van lange duur, aanpassingen worden doorgevoerd die reizigers zullen raken. Op voorhand kunnen wij niet ingaan op eventualiteiten en zullen u dan ook op de juiste momenten en wijze informeren over aanpassingen die wij noodzakelijk achten.

Het verder 'vergroenen' van de busvloot brengt met zich mee dat de kritische grens van de beschikbare energie, het vermogen dat beschikbaar is om bussen te voorzien van energie in de batterijen, naderbij is gekomen. Voor de dienstregeling jaren na 2027 is de verwachting dat er beperkingen zullen gaan ontstaan met betrekking tot de beschikbare hoeveelheid energie en kan dit leiden tot aanpassingen in het netwerk. Op voorhand kunnen wij niet ingaan op eventualiteiten en zullen u dan ook op de juiste momenten informeren over aanpassingen die wij noodzakelijk achten.

Wij willen u erop attenderen dat er nog een aantal aspecten zijn die van invloed zullen gaan zijn op het definitieve vervoerplan. Een en ander heeft te maken met de volgende elementen:

- De ontwikkelingen van de reizigersinkomsten in de komende periode en verder, welke nu gebaseerd zijn op ramingen
- De uitkomsten van de gesprekken met de Vervoerregio met betrekking tot de gevolgen van de vele grote infrastructurele projecten (A9, A10) op het netwerk voor 2027 en verder
- De positie van de ov-bedrijven op de arbeidsmarkt om het personeel- en voertuigtekort het hoofd te kunnen bieden, blijft ook m.b.t. 2027 een zorg.

In dit Vervoerplan wordt gebruikgemaakt van reizigersaantallen die afkomstig zijn uit november 2025.

Korte samenvatting van wijzigingen in Vervoerplan 2027

Maatregelen per 13 december 2026*

- Lijn 163: In Rijsenhout twee haltenamen aanpassen
In Rijsenhout routewijziging via Grundel
- Lijn 164: Routewijziging in Buitenkaag
- Lijn 178: Routewijziging nabij station Amsterdam Zuid
- Lijn 191: Mogelijke routewijziging P80 op Schiphol Zuidoost
- Lijn 198: Routewijziging nabij station Amsterdam Zuid**)
- Lijn 244: In drukste spitsuur (-uren) van 4x naar 6x per uur
Routewijziging nabij station Amsterdam Zuid
- Lijn 287: Mogelijk extra halte op Beechavenue
- Lijn 300: Op werkdagen overdag naar 10x per uur en in drukste spits naar 12x per uur
Op zaterdag van 6x naar 8x per uur van ca. 22:00 tot 24:00 uur
- Lijn 346: In drukste spitsuur (-uren) van 10x naar 12x per uur
Routewijziging nabij station Amsterdam Zuid
- Lijn 357: Op zondag van 4x naar 8x per uur van ca. 12:00 tot 17:00 uur
- R-net lijnen: Elke R-net minimaal 4x per uur tot 24:00 uur op alle dagsoorten (muv 343)
- Lijn N30: Op vrijdag, zaterdag en zondag van 1x per uur naar 2x per uur
- Lijn N97: Op vrijdag, zaterdag en zondag van 1x per uur naar 2x per uur

*) Mogelijk wordt de ingangsdatum van dit vervoerplan uitgesteld naar begin januari tot maximaal begin februari 2027. Reden is de langdurige omleiding van 62-70 weken vanwege de afsluiting op de A9 van de afrit naar het Stadshart van Amstelveen. Aanvankelijk zou deze omleiding reeds op 3 mei 2026 zijn ingegaan, maar deze is fors uitgesteld naar een op dit moment nog niet zekere datum. Er zijn 2 scenario's op dit moment, namelijk 26 oktober 2026 of begin januari/begin februari 2027.

**) Mogelijk wordt lijn 198 opgeheven per 13 december 2026 of in verband met de omleiding Stadshart, op dit moment is niet bekend wanneer de omleiding Stadshart exact ingaat.

Vervoerplan 2027

1. Algemene inleiding

Met Vervoerregio Amsterdam is eind 2023 bepaald om vanaf 2024 tot en met 2029 elk jaar ca. 800.000 DRK toe te voegen (herijking vanwege COVID-19) aan het vervoersaanbod met als totaalaanbod in 2029 26,0 mio DRK (start is 21,4 mio DRK in 2024). Hierbij merken wij op dat er gelet op de verwachte beperkingen in financiële middelen niet op voorhand vaststaat dat in de komende jaren aanpassingen op de te leveren dienstverlening doorgevoerd zullen moeten worden.

In 2023 is afgesproken dat het DRK-volume na invoering van de voorgenomen aanpassingen in dit vervoerplan 2027 op ca. 24,5 mio DRK uit zou moeten komen.

Jaar	DRK toename	mei	juli	september	december
2023					21.400.000
2024	700.000		21.400.000	21.850.000	22.100.000
2025	800.000	22.900.000			22.900.000
2026	800.000				23.700.000
2027	800.000				24.500.000
2028	800.000				25.300.000
2029	700.000				26.000.000

Inmiddels zijn er redenen waarom dit volume in 2027 aangepast dient te worden.

1. In 2025-2026 is duidelijk geworden dat de toename van de dienstverlening, uitgedrukt in DRK's, zoals bepaald is in 2023 gedaan zijn op basis van aannames. Vorig jaar leidde dat alleen tot een inhoudelijke afwijking. Er is wel voldaan aan de toename van DRK's, maar niet één op één aan de lijnen die in 2023 voorzien waren (zie hoofdstuk 3). In 2027 zal dat ook het geval zijn. Uit de telcijfers blijkt dat de reizigersgroei stagneert. Reden is dat voormalige reizigers vooral op de zwaarste R-net lijnen weer zijn gaan reizen de afgelopen jaren en in veel mindere mate op andere lijnen zijn gaan reizen. De grafiek vertoont dus niet meer een evenredige opgaande lijn, maar een inmiddels afvlakkende lijn. Op de volgende pagina's worden de telcijfers en de redenen verder toegelicht. Gevolg is dat het toevoegen van het reguliere volume zoals bedacht, niet meer per definitie zal leiden tot een toename van het aantal reizigers.
 - o In de achterliggende jaren is er een toename van de dienstverlening doorgevoerd die passend was bij de vervoersvraag en aansluiting heeft gevonden op de gemaakte afspraken. Het feit dat de vervoersvraag stagneert, maakt dat er wederom een passend aanbod voor 2027 is opgenomen in het vervoerplan, zij het met een beperktere aanpassing op het productieniveau dan eerder voorzien. Derhalve wordt in dit vervoerplan uitgegaan van ca. 600.000 DRK, omdat dit volume aansluiting vindt bij de vervoersvraag die verwacht mag worden in deze tijd. Het DRK-volume in 2027 resulteert in 24,3 mio DRK.
 - o Bij het maken van de Herijkingsafspraken was er een jaarlijkse toename met 800.000 DRK op jaar niveau tot en met 2029 van de dienstverlening voorzien. Er was geen toename van de dienstverlening voorzien in de latere jaren van de concessieperiode. Met de huidige inzichten is het voorstel de dienstverlening voor 2027 toe te laten nemen met 600.000 DRK. Deze toename is passend voor de verwachte vervoersvraag in 2027. Dit maakt dat er ook in de latere jaren van de concessieperiode ruimte is om invulling te realiseren bij een groeiende vervoersvraag. Het totaal van het dienstverleningsniveau 2032 van 26 miljoen DRK blijft hierbij uitgangspunt.

Vervoerplan Amstelland-Meerlanden 2027

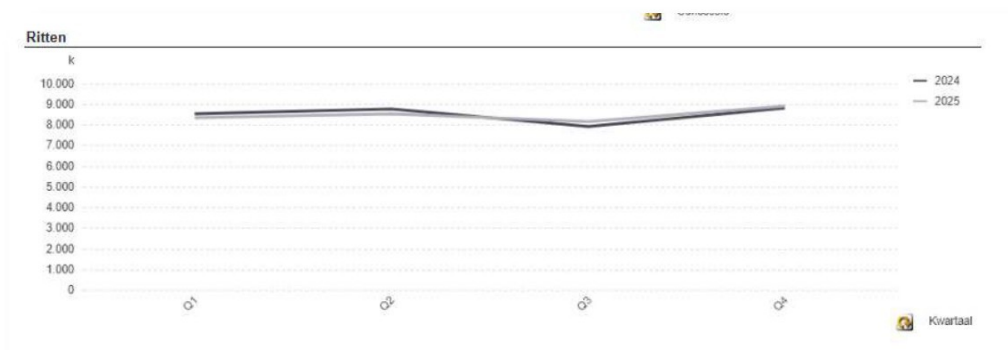
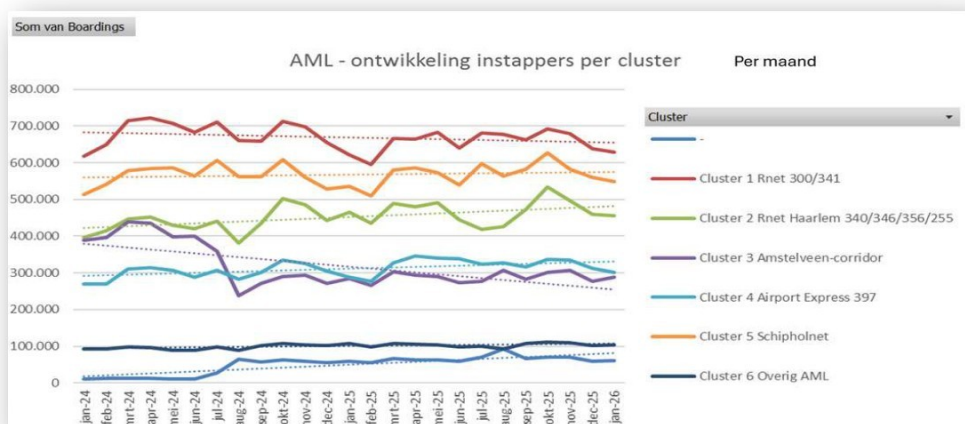
Jaar	DRK toename	mei	juli	september	december
2023					21.400.000
2024	700.000		21.400.000	21.850.000	22.100.000
2025	800.000	22.900.000			22.900.000
2026	800.000				23.700.000
2027	600.000				24.300.000
2028	PM				PM
2029	PM				PM
2030	PM				PM
2031	PM				PM
2032	PM				26.000.000

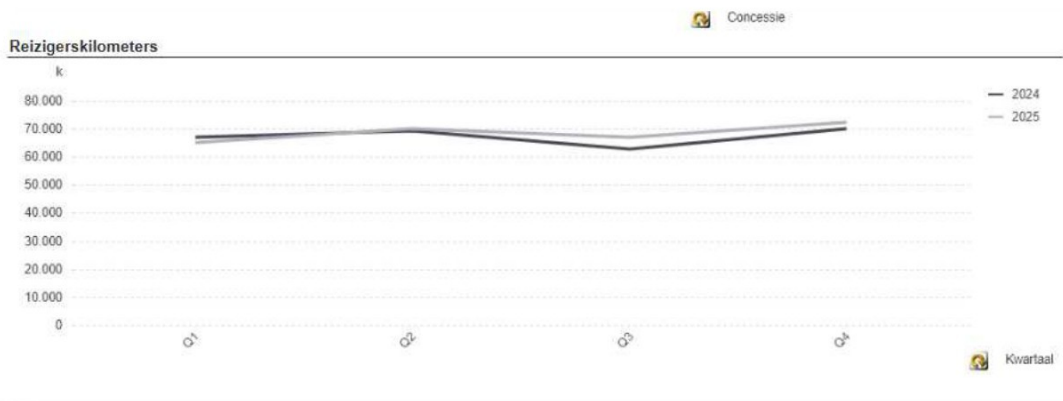
- In overleg tussen Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio is de financiersgrens van lijn 244 aangepast, waardoor DRK's die voor Corona aan de concessie Amstelland-Meerlanden toevielen nu aan de concessie Haarlem-IJmond vallen. De grens is verschoven van Haarlem Station naar de toekomstige locatie van het nieuwe OV-knooppunt 'Spaarnepoort' (waar nu halte Schipholweg ligt). Afhankelijk van hoeveel ritten er op lijn 244 rijden betreft dit ca. 50-100K DRK op jaarbasis.
 - Het volume komt daarmee op 24,2 mio DRK in 2027

Op basis van de check-in en -uit gegevens is in dit vervoerplan een vergelijking gemaakt met de voorgaande periode.

Het najaar 2025 (november) laat ten opzichte van najaar 2024 een marginale reizigerstoename zien.

Op clusterniveau is er een duidelijke stagnatie van het aantal reizigers zichtbaar. Zoals de bovenstaande grafiek laat zien, is er een lichte toename van reizigers op de bestemming Haarlem-Amsterdam. De afname van de bundel 300/341 wordt hier grotendeels door gecompenseerd.





In de jaren voor de pandemie was er jaarlijks een sterke toename te zien van het aantal reizigers met bijbehorende toename van de reizigerskilometer en opbrengsten. Het toevoegen van reismogelijkheden bracht eigenlijk automatisch met zich mee dat er een toename van reizigers op gang kwam.

Wat opvalt uit de vergelijking van de jaren is het feit dat er een nagenoeg vlakke lijn in de ontwikkelingen te zien is. Het generieke beeld dat zich nu aftekent tempert sterk de optimistische verwachtingen zoals aangenomen in de herijkingfase.

Doordat het aantal mensen dat gebruik wil maken van het vervoersnetwerk met de geboden vervoersmogelijkheden achterblijft, nemen de financiële middelen uit reizigersinkomsten niet toe zoals geprognosticeerd. Dat maakt dat Connexxion/Transdev goed rekenschap moet nemen van de betaalbaarheid, realiseerbaarheid en maakbaarheid van het vervoersaanbod. De samenhang tussen mobiliteitsvraag, beschikbare productiemiddelen, personeel en financiële middelen staat dan ook onder druk.

De uitgangspunten van de herijking lijken optimistischer te zijn geweest dan inmiddels door de ontwikkelingen is gebleken. Dat maakt dat er kritisch gekeken is in het vervoerplan naar het laten toenemen van het aantal vervoersmogelijkheden.

Rekening houdend met de hierboven beschreven situatie en een blik naar de toekomst, is er gekeken naar mogelijkheden om gemaakte afspraken gepast gestand te doen. Zo zijn er uitbreidingen binnen het netwerk die een verwachte vraag naar mobiliteit kunnen opvangen en soms zelfs vraag kunnen stimuleren.

Hieronder een overzicht in krimp-/groeicategorieën; (Lijnen met een groei/krimp tot 10% worden niet benoemd, hieronder de lijnen die meer dan 10% krimpen en groeien).

Lijnen met afnemende reizigersaantallen (krimp):

- Lijnen/trajecten met een krimp tussen de 10 en 20%; 185, 200, 274
- Lijnen met meer dan 20% krimp; n.v.t.

Er zijn uiteraard ook lijnen met toenemende reizigersaantallen (groei):

- Lijnen/trajecten met een groei tussen de 10 en 20%; N30, 178, 357, 244/346
- Lijnen met meer dan 20% groei; 171, 174, 191, 300

Bij het opstellen van het vervoerplan 2026 was in het kalenderjaar 2025 een verwachte toename van het aantal reizigers voorzien. Dit is inderdaad het geval geweest. Opvallend is wel dat alle buslijnen binnen het verzorgingsgebied van tramlijn 25 een min of meer onverwachte groei hebben laten zien (de *cursief* gedrukte lijnen in het overzicht hierboven). Een mogelijke verklaring is dat tram en bus elkaar versterken. Gelet op de ontwikkelingen van de tramverbindingen die verder stad inwaarts zijn doorgetrokken, is er voor 2027 nog geen inzicht over de reizigersontwikkelingen. Verder laten de R-netlijnen 300 en 346 wederom een relatief grotere groei van het aantal reizigers zien. De uitbreiding van het voorzieningenniveau op deze lijnen is in de afgelopen jaren een verstandige keuze geweest en de verwachting is dat dit zich voort zal blijven zetten. Echter op de meeste lijnen, lijkt de reizigersgroei na de pandemieperiode af te vlakken.

Vervoerplan Amstelland-Meerlanden 2027

Rijttijdanalyse heeft ook dit jaar weer plaatsgevonden. Gelet op de volle agenda van de infrastructurele werken is er druk komen te staan op een realistische rijttijd. Gebruikelijk is dat de vervoersdata van begin maart wordt geanalyseerd om de rijttijden van 2027 vast te stellen. Ook dit jaar bleek het lastig om een zogenaamde 'schone' dataweek te vinden. Bedoeld wordt dat er geen vervuiling is de zuivere rijttijd door omleidingen, events, afsluitingen etc. Alleen de 2^{de} week van maart 2026 heeft de meest representatieve resultaten kunnen opleveren (7 – 15 maart).

In het Vervoerplan is aan het eind van ieder hoofdstuk een paragraaf opgenomen met de halte/infrastructuur effecten, zodat gemeenten c.q. wegbeheerders op tijd aanpassingen kunnen doorvoeren om tot een succesvolle operatie te kunnen overgaan. De gemeenten c.q. wegbeheerders die niet in een adviesorgaan deelnemen, krijgen het Vervoerplan 2027 eveneens toegestuurd met het verzoek om hun wensen (geen advies) kenbaar te maken, waarbij wij opmerken dat de noodzakelijke weginfrastructuur tijdig beschikbaar moet worden gesteld. Op verzoek van de gemeente Haarlem heeft er in december 2025 wederom een inventarisatie van hun wensen plaatsgevonden. Dit is (en wordt) geen onderdeel van de formele vervoerplanprocedure, maar is gezien besluitvormingsprocessen binnen de gemeente (herstructurering Openbaar Vervoer binnenstad, nieuwe knooppunt Haarlem Spaarnepoort) gewenst. Dit vindt zijn oorsprong in het feit dat een aanzienlijk deel van het lijnennet binnen de concessie Amstelland-Meerlanden de gemeente Haarlem en aanpalende gemeenten van openbaar vervoer voorziet.

Procedure

De "ophaalronde", die Connexxion jaarlijks organiseert, heeft zoals gebruikelijk ook dit jaar plaatsgevonden. In bijlage 1 treft u daarvan een weergave per stakeholder aan, evenals een reactie van Connexxion op de ingediende wensen, voor zover deze niet in hoofdstuk 2 worden behandeld.

In onderstaande overleggen/afstemming is het Vervoerplan 2027 hoofdonderdeel van de agenda geweest met als doel de wensen te inventariseren en afspraken te maken over de inhoud van het Vervoerplan, de bedreigingen en het proces/voorwaarden waarbinnen het plan tot stand komt.

• Reizigers Adviesraad (RAR; werkgroep):	9 dec, 3 mrt, 29 apr, 19 mei,
• Ouder-Amstel:	15 dec,
• Schiphol:	18 dec,
• Uithoorn:	15 dec,
• Aalsmeer/Amstelveen:	22 dec,
• Haarlemmermeer:	9 dec,
• Gemeenten adviescommissie:	4 mrt, 21 apr, 18 mei,
• Haarlem:	16 dec,
• Amsterdam:	12 mrt,
• VRA:	17 feb, 19 mrt,
• GVB:	25 feb,
• Qbuzz:	25 feb,
• NS:	21 jan

Bedreigingen op de dienstuitvoering in 2027

Mogelijk gaat er een zwaarwegende reden ontstaan om de ingangsdatum uit te stellen naar begin januari tot uiterlijk begin februari 2027.

Aanleiding is de langdurige omleiding van 62 - 70 weken vanwege de afsluiting op de A9 van de afrit naar het Stadshart van Amstelveen. Aanvankelijk zou deze omleiding reeds op 3 mei 2026 zijn ingegaan, maar deze is fors uitgesteld naar een op dit moment nog niet zekere datum. Er zijn 2 scenario's op dit moment, namelijk 26 oktober 2026 of begin januari/begin februari 2027. De dienstregeling zal niet op 26 oktober ingaan mocht dit scenario actueel worden, in dat geval blijft de ingangsdatum van alle voorstellen op 13 december 2026 staan.

Vervoerplan Amstelland-Meerlanden 2027

Verder blijft dat de impact van de maximumsnelheid beperkende maatregelen in de stedelijke omgevingen, in de volksmond 'van 50 naar 30' genoemd, sinds de eenzijdige invoering door de gemeente Amsterdam in december 2023 een zorgpunt voor het OV-netwerk in AML.

De Vervoerregio heeft om die reden sessies met gemeenten en Connexxion belegd, wat heeft geresulteerd in een gezamenlijk gedragen rapportage met de titel "*Snelheidsverlaging 50 naar 30 km/uur op busroutes*"

Deze aanpak neemt veel zorg weg, maar uiteraard blijft het van belang met elkaar scherp de ontwikkelingen in de gaten te houden (zie bijlage 6). De conclusie in het rapport is:

Op basis van deze analyse is de Vervoerregio voornemens om samen met de gemeenten en vervoerders sessies te gaan organiseren om gezamenlijk te kijken naar wat er gedaan kan worden op deze routes. Hierbij wordt gekeken naar of en welke mitigerende maatregelen er mogelijk zijn, wanneer deze nodig zijn en wat de gevolgen zijn als deze niet plaatsvinden. Voor het organiseren van deze sessies neemt de Vervoerregio de regie. Ook zijn er volop mogelijkheden vanuit de Vervoerregio om (financieel) bij te dragen aan de 30-projecten, zowel voor verkeersveiligheidsmaatregelen als voor de mitigerende maatregelen.

Gemeente Haarlem voorziet in 2027 geen invoering van 30 km/u op AML busroutes.

Daarnaast staan er significant ingrijpende omleidingen en veel werkzaamheden gepland aan de wegen in het concessiegebied. In bijlage 2 is de lijst geüpdatet met de verwachte (grote) infraprojecten en daaruit mogelijk voortvloeiende omleidingen.

Voor 2027 is er samen met de Vervoerregio gesproken over de mogelijke effecten die kunnen ontstaan als de bezuinigingen die de Rijksoverheid wenst door te voeren, daadwerkelijk worden geëffectueerd. Er is bepaald dat er voor alsnog geen financiële beperkingen zijn die een aanpassing in het voorzieningenniveau voorzien. Mocht blijken dat er op termijn toch beperkingen komen op de beschikbare middelen, dan zullen wij u op gepaste wijze informeren.

Noot vooraf

In dit Vervoerplan 2027 worden reizigersaantallen genoemd die veelal voortkomen uit OV check-in data afkomstig uit november 2025. Dit zijn de meest representatieve actuele reizigersaantallen. De afgelopen jaren zijn er naast de Chipkaart ook andere betalingsmethoden aangeboden waar gebruik van gemaakt wordt, zoals Tranzer, ticketbox en E-tickets. Dit heeft geleid tot een verdere teruggang van het gebruik van papieren betaalbewijzen, waardoor de telcijfers die u aantreft in dit vervoerplan voor 98% als representatief worden beschouwd, ongeacht op welke lijn er gereisd is. Kortom, werkelijke aantallen liggen dus ca. 2% hoger dan in dit vervoerplan gepresenteerd wordt. Er worden geen voorstellen gedaan op ritniveau, dit valt onder de vrijheid om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. In bijlage 5 treft u de frequentietabellen aan.

Bij lijnsgewijze voorstellen in dit Vervoerplan wordt gebruik gemaakt van lijnkleuren bij lijnen die over een lijnkleur beschikken. In AML worden lijnkleuren gehanteerd bij alle R-net lijnen, waarbij er een onderscheid gemaakt wordt tussen een groene, oranje, paarse en rode lijnkleur. De filosofie achter deze lijnkleuren is als volgt:

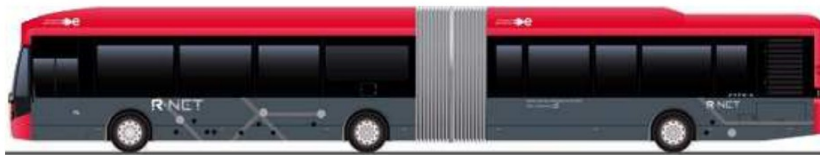
- Groen: R-net lijnen met begin-/eindpunt Amsterdam Zuid (Schiphol/Airport)
 - **341 346**
- Oranje: R-net lijnen met begin-/eindpunt Amsterdam Centrum
 - **357 397 N47 N57 N97**
- Paars: R-net lijnen met begin-/eindpunt Amsterdam Bijlmer ArenA
 - **300 356 N30**
- Rood: R-net lijnen met begin-/eindpunt Haarlem/Hoofddorp/Uithoorn
 - **340 343**

2. Voorgestelde wijzigingen nieuwe dienstregeling

In dit hoofdstuk zullen alle voorgestelde wijzigingen voor dienstregeling 2027 per productformule worden toegelicht; startend met R-net, gevolgd door Schipholnet en tot slot het overige lijnennet.

Voorstellen kunnen ingebracht zijn door de stakeholders via de jaarlijkse ophaalronde, maar ook voortkomen uit de door Connexxion geïnventariseerde reizigerswensen en reizigersgroei. Nieuwe wensen en voorstellen die tijdens de ophaalrondes gedaan zijn door de stakeholders worden in 2.1 t/m 2.3 opgenomen. In bijlage 1 treft u alle wensen en voorstellen aan die elke stakeholder naar Connexxion verzonden heeft naar aanleiding van de jaarlijkse ophaalronde. Elke wens en voorstel dat niet in dit hoofdstuk behandeld wordt, wordt in die bijlage beargumenteerd van wat de reden daarvan is.

2.1 Voorstellen R-net



Inleiding

Zoals gebruikelijk is het noodzakelijk afspraken te maken met de Vervoerregio over de inzet van passende voertuigen. Hierbij merken wij op dat op voorhand niet valt uit te sluiten dat deze voertuigen anders zijn dan de in de concessie gebruikelijke ZE voertuigen.

Lijngewijze voorstellen

(NB: eventuele telcijfers zijn gebaseerd op de maatgevende richting van de maand november 2025)

Lijn 300

Haarlem – Schiphol – Amsterdam Bijlmer Arena

- Voorheen was lijn 300 zeer hoogfrequent met in het drukste uur een 5'-dienst. Voorgesteld wordt om die situatie weer volledig te herstellen, dit betekent:
 - Op werkdagen overdag naar 10x per uur en in drukste spits naar 12x per uur
- Onze Service & Veiligheidsafdeling heeft heel goed zicht op de reizigersstromen tijdens evenementen. Met name in en rondom de Bijlmer Arena zijn er meer dan regelmatig events. We hebben op de wens van de evenementen organiserende locaties in het Bijlmer Arena gebied en ons personeel de afweging gemaakt om structureel de zaterdagavond na 22:00 uur gedurende enkele uren een hogere frequentie te geven op alleen lijn 300. We realiseren ons dat dit op de avonden dat er geen events zijn, wellicht een iets te hoge frequentie kan zijn, maar de afweging is dat per saldo er meer voor- dan nadelen zijn van deze maatregel, op jaarbasis.
 - Op zaterdag van 6x naar 8x per uur van ca. 22:00 tot 24:00 uur Leidend is richting Haarlem en richting Bijlmer wordt daar een afgeleide van.

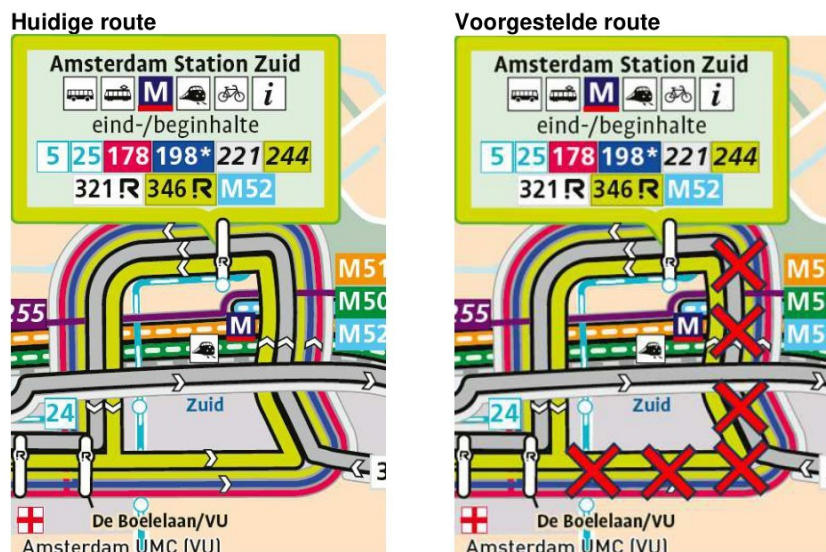
Lijn 244/346 Haarlem – Amsterdam Zuid

- Lijn 346 zit weer bijna aan de maximale frequentie om de overlast in het centrum van Haarlem binnen het afgesproken niveau te houden. Om die reden werd lijn 244 destijds in het leven geroepen om daarin te ondersteunen. Beide lijnen zijn afgelopen jaar uitgebreid en de groei houdt aan. Om die reden worden ook per 2027 frequentieverhogingen voorgesteld, te weten:
 - Lijn 244 in drukste spitsuur(-uren) van 4x naar 6x per uur (niet zomer)
 - Lijn 346 in drukste spitsuur (-uren) van 10x naar 12x per uur (niet zomer)
- De Minervapassage op Station Amsterdam Zuid wordt eind 2026 opgebroken en vervangen door de meer westelijk gelegen Brittenpassage. Dit rechtvaardigt een tijdelijke nieuwe uitstaphalte op de Parnassusweg tot mei 2030. Mogelijk is de Brittenpassage eerder in gebruik, voordat de nieuwe uitstaphalte gereed is. Reizigers krijgen hiermee een kortere looptijd, wat de overstap op metro en trein verbetert. Om te profiteren van deze verbetering is het noodzakelijk om de route van alle AML-buslijnen op Amsterdam Zuid aan te passen, waaronder ook lijn 244/346. De aanpassing van de route is als volgt:
 - Komende van de Boelelaan/VU wordt niet via de Beethovenstraat naar Amsterdam Zuid gereden, maar via de Parnassusweg
 - Vertrekkende van Amsterdam Zuid verandert de route niet want die route is reeds via de Parnassusweg

De RAR heeft het verzoek om ook een tegenhalte tijdelijk in gebruik te nemen. De projectorganisatie heeft dit onderzocht en komt tot de conclusie dat dit helaas niet inpasbaar is.

Planning is dat de halte Parnassusweg in november 2026 gereed is.

Hieronder de situatieschets van de huidige route en de voorgestelde route.



Lijn 356 Haarlem – Schiphol – Amsterdam Bijlmer Arena

- Gemeente Haarlemmermeer heeft de wens om te onderzoeken of een nachtlijn op R-net 356 in te voeren. Connexxion heeft ervaring met het invoeren van nieuwe nachtlijnen. Bij start van de concessie in 2017-2018 zijn de lijnen N42 en N95 als nachtlijnen ingevoerd en deze hebben beiden na een paar jaar geen bestaansrecht kunnen opbouwen. De vervoersvraag die een nachtlijn rechtvaardigt blijft structureel achter, wat

maakt dat het inleggen van nachtlijnen ten koste zal gaan van het invullen van kansrijkere verbeteringen in het lijnennet. Ook het feit dat de nog wel bestaande nachtlijnen qua reizigersaantallen niet de hele nacht een halfuurdienst rechtvaardigen, is meer dan een indicatie dat er geen markt is voor de gewenste nachtlijnen. De hiervoor benoemde redenen maken de invoering van de gewenste nachtbediening op lijn 356 dan ook niet opportuun.

Lijn 357

Aalsmeer – Amsterdam Elandsgracht

- De RAR heeft de wens uitgesproken om de frequentie van lijn 357 te verhogen. Alvorens op de inhoud van de wens in te gaan, wordt eerst een analyse beschreven van mogelijke redenen dat de lijn een significante reizigersgroei laat zien.
 - De groei is er vooral op een deel van het traject, namelijk tussen Amstelveen Sacharovlaan en Metrostation Amstelveenseweg. Het lijkt geen toeval dat dit te maken heeft met de tegenvallende nieuwe overstapfunctie die de Sacharovlaan zou moeten vervullen. Met het invoeren van de Amsteltram en het verplicht opheffen van de R-net lijnen van Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam Centrum/Zuid, is de halte Sacharovlaan de meest voor hand liggende halte om over te stappen. Dit geldt dan met name voor reizigers uit Uithoorn die met de tram naar Amstelveen reizen en op de Sacharovlaan overstappen op R-net 357 richting Amsterdam Centrum. Deze overstap lijkt goed gebruikt te worden.

Echter een dergelijke overstap is bij de invoering van Amsteltram ook voorzien op de Sacharovlaan vanuit Kudelstaart/Aalsmeer. Met de invoering van de Amsteltram is R-net 358 naar Amsterdam Zuid opgeheven ten behoeve van een verdubbeling van de frequentie op R-net 357. Hierdoor ontstond een rechtstreekse verbinding tussen Kudelstaart en Amsterdam Centrum en Aalsmeer kreeg 8x per uur een rechtstreekse verbinding met Amsterdam Centrum in plaats van 4x per uur. Uiteraard geeft dit een positieve impuls aan de aantrekkelijkheid van R-net 357 en is deels de verklaring van hogere reizigersaantallen.

Maar er speelt nog een effect, namelijk met het verdwijnen van R-net 358 waardoor middels een overstap de mogelijkheid om van Kudelstaart en Aalsmeer naar Amsterdam Zuid te reizen. Die overstap was voorzien op halte Sacharovlaan in Amstelveen omdat die reizigers die dan daar uitstappen, tegelijkertijd ruimte maken voor de reizigers uit Uithoorn die middels een overstap uit de tram, richting Amsterdam Centrum willen reizen. Deze 2 overstapstromen waren vooraf gezien als evenwichtig, waarmee de bezetting vanaf Sacharovlaan richting Amsterdam min of meer gelijk bleef qua aantallen.

Het vermoeden is dat reizigers uit Kudelstaart/Aalsmeer minder op de Sacharovlaan overstappen en doorreizen naar Metrostation Amstelveenseweg. Het gevolg is dan dat vanaf de Sacharovlaan er meer reizigers bij komen (uit Uithoorn) en het dus drukker is dan voorzien.

Andere reden kan zijn dat de halte Sacharovlaan wel een belangrijke overstapfunctie heeft maar helemaal niet die inrichting en uitstraling heeft. De halte komend van Amsterdam ligt niet heel dicht bij de tram. Ook is er geen droogloop. Dit stimuleert het overstappen niet.

- In de Algemene inleiding is een overzicht gegeven van de krimp en groei van AML-lijnen. R-net 357 is gecategoriseerd tussen de 10 en 20% groei. Geconstateerd is dat het op hierboven genoemd traject:
 - Op werkdagen het erg druk is (bezetting tussen 70 en 80) op de 2 opvolgende ritten rond 8:00 uur richting Amstelveenseweg. De

frequentie is op dat moment 8x per uur. Een hogere frequentie is niet mogelijk, dus als het te druk wordt met staanplaatsen, dan zullen versterkingsritten uitkomst moeten gaan bieden.

- Op zondag qua bezettingen steeds meer op de zaterdag gaat lijken, maar omdat de frequentie overdag niet hoger dan 4x per uur is, er ritten zijn die een hogere bezetting hebben dan op zaterdag, omdat op zaterdag er op dat moment deels 8x per uur gereden wordt. Voorstel is om op zondag de frequentie ook deels naar 8x per uur te brengen, namelijk van ca. 12:00 – 17:00 uur.

R-net lijnen: De lijnen 340, 341, 346 en 356

- Deze R-net lijnen hebben na 22:00 uur een lagere frequentie dan 4x per uur. In de kaders van de Amsteltram is bepaald dat R-net 357 (van Aalsmeer naar Amsterdam) minimaal 4x per uur rijdt op alle dagsoorten tot 24:00 uur. Vanuit eenduidigheid en vanzelfsprekendheid is het aan te bevelen om alle R-net dezelfde frequentie te geven in de avonden tot 24:00 uur. Verwachting is dat dit extra reizigers trekt want in deze Amsterdamse agglomeratie is er veel horeca en zijn er veel events. Helaas is het nog geen vanzelfsprekendheid dat voor een avondje uit het openbaar vervoer wordt gekozen. Met het bieden van juist deze hogere frequentie later op de avond, wordt gestimuleerd om vroeger in de avond de bus te nemen omdat later in de avond de frequentie hoog genoeg blijft om aantrekkingskracht te bieden om ook terug te reizen. Hiermee wordt het gebruik van de auto ontmoedigd, juist in een vrijetijdsbesteding waar alcohol een verleiding is.

Lijn		Aant MV		Aant Vak		Aant Zat		Aant Zon	
		A	B	A	B	A	B	A	B
340	Na 22:00 uur 4x/u alle dagen	2	2	2	2	4	3	4	3
341	Na 22:00 uur 4x/u alle dagen	4	5	4	5	6	4	8	9
346	Na 22:00 uur 4x/u alle dagen	1	0	1	0	5	4	5	4
356	Na 22:00 uur 4x/u alle dagen	3	2	3	2	3	2	4	2

Lijn **N30**

Haarlem – Schiphol – Amsterdam Bijlmer Arena

- Voorheen was nachtlijn N30 de hele week door een halfuurdienst. Voorgesteld wordt om die situatie op vrijdag, zaterdag en zondag te herstellen, de hele week is op dit moment nog niet maakbaar voor onze operatie, dit betekent:
 - Dat deels aan de wens (namelijk nachtlijn N30 naar een halfuurdienst) van de gemeente Haarlemmermeer voldaan kan worden.

Lijn **N97**

Nieuw-Vennep – Amsterdam Elandsgracht

- Voorheen was nachtlijn N97 de hele week door een halfuurdienst. Voorgesteld wordt om die situatie op vrijdag, zaterdag en zondag te herstellen, de hele week is op dit moment nog niet maakbaar voor onze operatie, dit betekent:
 - Dat deels aan de wens (namelijk nachtlijn N97 naar een halfuurdienst) van de gemeente Haarlemmermeer voldaan kan worden.

Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

Haltemutaties:

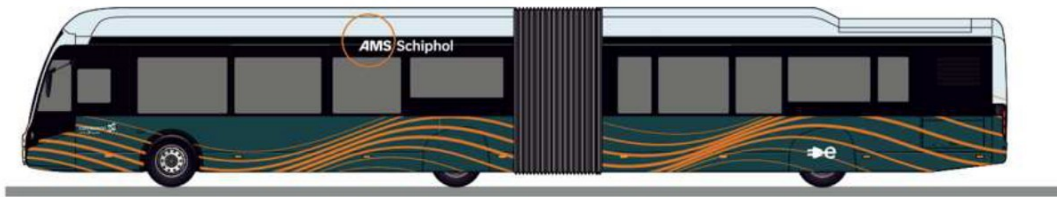
Lijn 244/346

- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
 - Halte Parnassusweg Oost (werknaam)

Aanpassingen aan infrastructuur

Nvt

2.2 Voorstellen Schipholnet



Inleiding

Het Schipholnet is sinds 4 mei 2025 grotendeels hersteld zoals ook aan het begin van de concessie in 2018 gold. De reizigersontwikkeling geeft in 2027 geen aanleiding tot aanpassing van het voorzieningenniveau. De voorstellen in dit hoofdstuk zijn vooral ingegeven door wensen die kenbaar geworden zijn vanuit de jaarlijkse ophaalronde.

De uiterlijke kenmerken van de bussen die gebruikt worden voor de uitvoering van het openbaar busvervoer op en rondom de luchthaven zal op verzoek van Schiphol aangepast worden, zodat aansluiting gevonden wordt met de nieuwe huisstijl van de luchthaven. Een en ander zal naar verwachting geen effect hebben op reizigers, anders dan een betere herkenbaarheid.

Lijnsgewijze voorstellen

(NB: eventuele telcijfers zijn gebaseerd op de maatgevende richting van de maand november 2025)

Lijn 191 Schiphol Knooppunt Noord - Schiphol Zuidoost

- Schiphol vraagt zich af of Connexxion met betrekking tot 2027 iets kan betekenen qua halte toegankelijkheid en voorzieningen op P80. Connexxion heeft dit onderzocht en wil graag de volgende mogelijkheid via 2 schematische plaatjes voorleggen. De route via de Anchoragelaan, Reykjavikweg en Ganderweg, is een kleine ring tegen de klok in, waarvan de inschatting is dat deze rijtijdneutraal is. Plaatje 1 laat de huidige lijnvoering zien, plaatje 2 een mogelijk voorstel (rood kruis is opgeheven halte, groen kruis is verplaatste halte en groen bolletje is nieuwe halte).

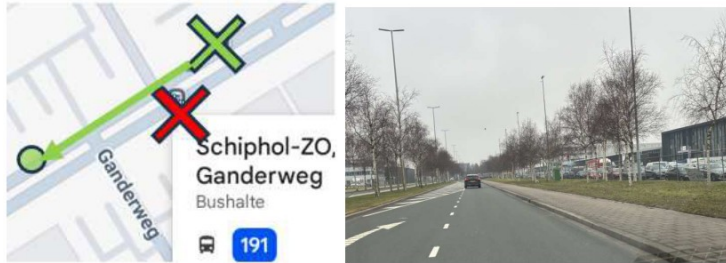


- Op plaatje 1 (scenario 2; huidige route) zijn 3 witte haltebolletjes zichtbaar, het gaat om de haltes (van west naar oost):
 - Halte Shannonweg
 - Halte Ganderweg
 - Halte Anchoragelaan
- Op plaatje 2 (scenario 1; mogelijke route) is de route via P80 zichtbaar en heeft de volgende halteconsequenties:
 - Halte Shannonweg blijft op dezelfde locatie (groene bolletje) maar wordt een eenzijdige halte aan de noordwestzijde van de Anchoragelaan, dus de tegenhalte wordt opgeheven (rode kruisje)

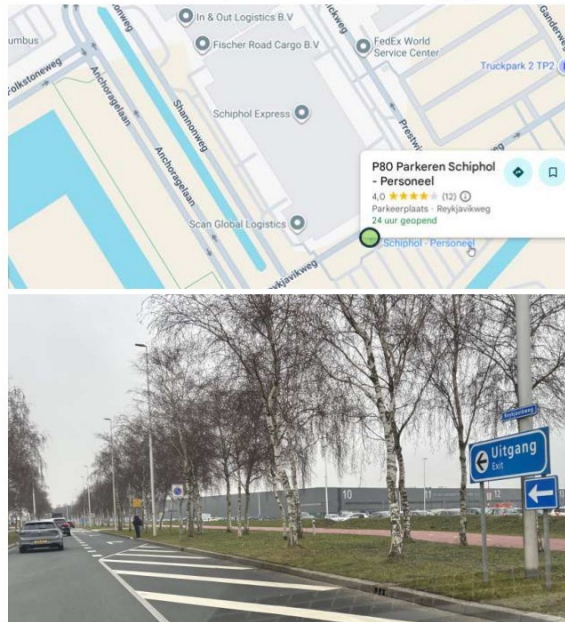
Vervoerplan Amstelland-Meerlanden 2027



- Halte Ganderweg blijft als halte maar verschuift iets zuidelijker (van groen kruisje naar groen bolletje, zie tevens de foto) en wordt ook een eenzijdige halte aan de Anchoragelaan, dus tegenhalte wordt opgeheven (rode kruisje).



- Eindhalte Anchoragelaan wordt opgeheven ten behoeve van een nieuwe eindhalte P80 op de Reykjavikweg (groen bolletje en foto)



- Doel van het schetsen van deze routemogelijkheid is om Schiphol de keuze te laten of bovenstaand voorstel (scenario 1) vastgesteld kan worden door de Vervoerregio of dat de huidige route blijft bestaan (scenario 2). In de maand juni 2026 is er ter plaatse een omleiding waardoor scenario 1 op haalbaarheid getoetst kan worden. Als na deze toets blijkt dat scenario 1 niet haalbaar is, zal de situatie ongewijzigd blijven (scenario 2).

Lijn 194

Amsterdam Matterhorn – Schiphol

- Gemeente Haarlemmermeer heeft de wens geuit om lijn 194 een andere (lees dieper de concessie Amsterdam in) eindhalte in Amsterdam (West) te geven. Deze wens is in het verleden in een iets andere vorm, al eens eerder geuit. De wens was toen dat lijn 63 door zou rijden vanuit

Amsterdam richting Badhoevedorp. In vervoerplan 2021 is dit in overleg met GVB destijds beoordeeld en zij zagen geen markt om die wens te honoreren, ze noemden juist onze lijnen 194 en 195 als goede lijnen tussen Amsterdam West en Badhoevedorp/Schiphol, waardoor een doorgetrokken lijn 63 nauwelijks toegevoegde waarde heeft. Ook spelen de paralleliteitsafspraken mee die in het vorige decennium gemaakt zijn in opdracht van de Vervoerregio tussen GVB en Connexxion. In die jaren waren er te veel parallelle trajecten en verbindingen, waardoor te veel bussen met een zeer lage bezetting rondreden, en een OV-netwerk als gevolg met onnodig hoge kosten. Het is bijvoorbeeld uit die periode dat lijn 195 (die toen lijn 145 heette en van Badhoevedorp rechtstreeks naar Amsterdam Elandsgracht reed) niet meer verder mocht rijden dan Amsterdam Lelylaan.

Kortom, er is in het recente verleden veel gebeurd op de concessiegrensggebieden van de stad Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Het netwerk zoals dat met de laatste concessie indeling en afspraken is ontstaan, biedt een goede balans waar de eigen markt sterk in is en zo laag mogelijke kosten, juist door een minimale paralleliteit. Standpunt van Connexxion is dat het niet gewenst is die balans te verstoren.

Lijn 198

Schiphol Airport – Amsterdam Zuid*)

- De Minervapassage op Station Amsterdam Zuid wordt eind 2026 opgebroken en vervangen door de meer westelijk gelegen Brittenpassage. Dit rechtvaardigt een tijdelijke nieuwe uitstaphalte op de Parnassusweg tot mei 2030. Mogelijk is de Brittenpassage eerder in gebruik, voordat de nieuwe uitstaphalte gereed is. Reizigers krijgen hiermee een kortere looptijd, wat de overstap op metro en trein verbetert. Om te profiteren van deze verbetering is het noodzakelijk om de route van alle AML-buslijnen op Amsterdam Zuid aan te passen, waaronder ook lijn 198. De aanpassing van de route is als volgt:
 - Komende van de Boelelaan/VU wordt niet via de Beethovenstraat naar Amsterdam Zuid gereden, maar via de Parnassusweg
 - Vertrekkende van Amsterdam Zuid verandert de route niet want die route is reeds via de Parnassusweg
- De RAR heeft het verzoek om ook een tegenhalte tijdelijk in gebruik te nemen. De projectorganisatie heeft dit onderzocht en komt tot de conclusie dat dit helaas niet inpasbaar is. Planning is dat de halte Parnassusweg in november 2026 gereed is. Hieronder de situatieschets van de huidige route en de voorgestelde route.

Huidige route



Voorgestelde route



*) NB: Per Vervoerplan 2026 is vastgesteld dat lijn 198 wordt opgeheven als op de A9 de afrit Stadshart wordt opgeheven (laatste planning najaar 2026) in verband met compensatie voor de ongunstige exploitatie effecten daarvan in AML. De werkzaamheden A9 zijn fors vertraagd, waardoor de kans bestaat dat lijn 198 ook in 2027 nog deels rijdt.

Lijn 287

Schiphol Airport – Schiphol Rijk (sneldienst)

- Per (her)invoering van lijn 287 op 4 mei 2025 is de dienstregeling iets veranderd ten opzichte van 2019. Reden is dat de komst van Knooppunt Schiphol Zuid noodzaakte tot een andere route, waardoor er halten opgeheven konden worden (o.a. halte Beechavenue) en juist ook door dit nieuwe knooppunt ontstond er een kans tot extra reis- en overstapmogelijkheden voor de reizigers. Toch bleken er ook nadelen te zijn voor reizigers, met name de reizigers rondom de opgeheven halte Beechavenue. Richport/Integlobe hebben deze nadelen onder de aandacht van Connexxion gebracht. Door de plaatselijke herinrichting van het gebied rondom die halte, bleek het nog niet zo eenvoudig om de halte in ere te herstellen, vandaar dat een haalbaarheidsonderzoek ingesteld is op initiatief van Connexxion met de diverse stakeholders. Op dit moment is er nog geen uitsluitsel. Bijlage 7 geeft inzicht in het overlegproces en de inhoud.
- Mocht gedurende deze vervoerplanprocedure er duidelijkheid te komen met betrekking tot de haalbaarheid, dan zal het een voorstel tot het heropenen van halte Beechavenue onderdeel worden van dit Vervoerplan.

Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

Haltemutaties:

Lijn 191

- Vervallen halte waar geen andere buslijn meer langskomt
 - Halte Anchoragelaan
 - Halte Ganderweg (ri Anchoragelaan)
 - Halte Shannonweg (ri Anchoragelaan)
- Bestaande halte waar deze lijn gaat halteren
 - Halte Ganderweg (ri Airport (eindhalte is tevens beginhalte))
- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
 - P80 (enkelzijdige halte tegen klok in)

Lijn 198

- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
 - Halte Parnassusweg Oost (werknaam)

Lijn 287

- Bestaande halte waar deze lijn gaat halteren
 - Halte Beechavenue (ri Airport)
- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
 - Halte Beechavenue (ri Schiphol Knooppunt Zuid)

Aanpassingen aan infrastructuur

Op Schiphol Zuidoost zal halte Ganderweg verplaatst dienen te worden om de in de hierboven beschreven route bij lijn 191 mogelijk te maken.

2.3 Voorstellen overig lijnennet



Inleiding

Connexxion en de Vervoerregio zijn op dit moment met elkaar in overleg om de dieselveertuigen op het ontsluitend net (lijn 169, 174 en 178) en het basisnet (lijn 160, 161, 162 en 163) te vervangen door ZE voertuigen. ZE voertuigen gedragen zich anders in het verkeer en op de beschikbare infrastructuur, dan dieselveertuigen, dit kan mogelijk effect hebben op de routevoering of leiden tot aanpassingen van de infrastructuur op de bestaande routes. Er is een inventarisatie gedaan welke in bijlage 8 wordt geschetst. Mogelijke aanpassingen op de route worden in dit hoofdstuk beschreven met betrekking tot de lijn(en) waar dit voor geldt.

De verwachting dat deze voertuigen worden vervangen door Zero Emissiebusen is in het eerste kwartaal van 2027. Door het aanpassen van de voertuigen zal er een verdere vergroening van de concessie ontstaan en kan er een positief effect zijn op de beleving bij reizigers. De nieuwe bussen kunnen door het 'nieuw' effect een aantrekkingskracht hebben op de twijfelende OV-reiziger. Dit effect is op voorhand niet te voorspellen en derhalve buiten beschouwing gelaten.

Lijnsgewijze voorstellen

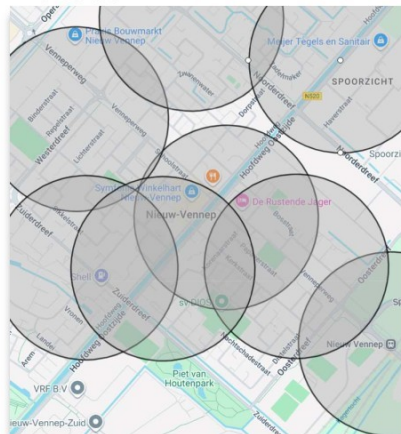
(NB: eventuele telcijfers zijn gebaseerd op de maatgevende richting van de maand november 2025)

Lijn 162

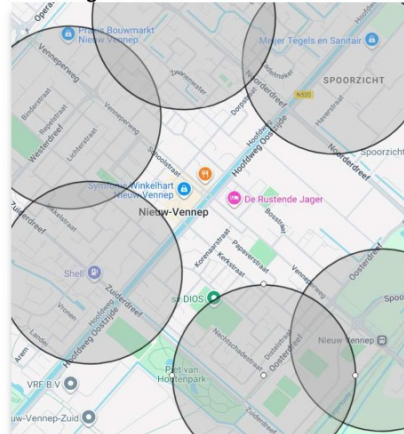
Lisse(rbroek) – Nieuw-Vennep Station – Hoofddorp Station

- Gemeente Haarlemmermeer heeft de wens dat lijn 162 via het (oude) Centrum van Nieuw-Vennep rijdt en niet via de Dreef om het centrum heen, zoals dat al vele jaren gebeurt. Als aan de wens voldaan wordt, dan vervalt er 1 halte, namelijk halte Oosterdreef. Hieronder is de halte afdekking (400 meter loopafstand) te zien van beide varianten (1. Is voldoen aan de wens met de vervallen halte en 2. Is de huidige situatie).

1. Via Centrum



2. Huidige situatie



De beide plaatjes hierboven geven interessante informatie.

- Plaatje 2 laat zien dat er inderdaad een groot 'gat' lijkt te zijn in de loopafstanden, want heel het oude centrum lijkt buiten de 400 meter halteafdekking te vallen.
- Plaatje 1 laat zien dat het hele centrum goed is gedekt met maximaal 400 meter loopafstand. Echter, Qbuzz lijn 22 rijdt door dit centrum en daarmee is de halteafdekking wel geborgd om bijvoorbeeld naar het station te willen reizen. Connexxion is juist met buslijn 162 heel aanvullend want de woningen aan de "Dreven" hebben juist daar een betere loopafstand. Gesteld kan worden dat juist de 2 verschillende routes die beide lijnen bieden, gezamenlijk de beste halteafdekking bieden. Als lijn 162 ook via het Centrum gaat bieden dan ontstaat juist een 'gat' in de halteafdekking aan de zuidwestkant van de 'Dreven'.

De reizigersaantallen op halte Oosterdreef zijn per werkdag.

Per rit, richting en halte het dag-gemiddelde (totaal incl. geschat)					
Dagsoort (DR)			Total		
Ri	Vlr	Naam	Gem. bez. Tot.	Gem. CI Tot.	Gem. CO Tot.
1	12	Nieuw-Vennep, Oosterdreef	65,9	11,8	2,9
2	17	Nieuw-Vennep, Oosterdreef	56,2	0,5	12,5

Selection Status:

kalender_jaar	2025
kalender_maand	nov
kalender_dagsoort_dienstregeling	Werkdag
lijn_publieks_en_routenummer	162 (M162)
concessie_gebied_naam	Amstelland-Meerlanden
dr_haltenaam	Nieuw-Vennep, Oosterdreef

NB: de totale bezetting per richting (resp. 65,9 en 56,2) wordt veroorzaakt door alle halten op lijn 162. De checkin (CI) en checkout (CO) op halte Oosterdreef is een aandeel in die totale bezetting.

Connexxion heeft inmiddels intern overleg gevoerd met het rayon van waaruit lijn 162 gereden wordt. De medezeggenschap geeft aan dat de snelheid veel lager zal worden als de wens van de gemeente vervuld wordt, ergo, het gaat rijtijd kosten per richting. Lijn 162 kan die rijtijdtoename helaas niet aan, wat ertoe zal leiden dat er een extra voertuig aan de omloop toegevoegd zal moeten worden.

Het voorstel van Connexxion is om van onze lijn 162 en lijn 22 van Qbuzz de huidige complementaire functie te handhaven, zodat sprake blijft van de meest effectieve halte afdekking in Nieuw-Vennep tegen de laagst mogelijke exploitatiekosten.

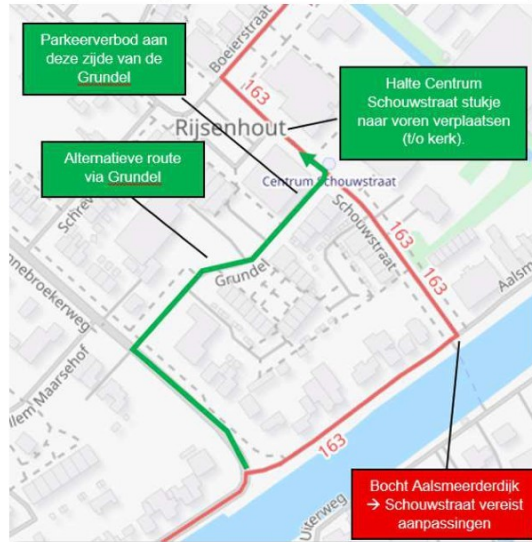
Lijn 163

Rijsenhout - Hoofddorp

- Gemeente Haarlemmermeer heeft de wens dat er vanwege 400 extra woningen in Rijsenhout een hoger voorzieningenniveau geboden gaat worden. Op het totaal van ca. 1800 woningen zijn de extra woningen een toename van 22%. Ervanuit gaande dat de bewoners van de nieuwe woningen eenzelfde modal split krijgen dan de bestaande woningen, mag verwacht worden dat de bezetting met eenzelfde percentage zal gaan toenemen. De hoogste bezetting per rit zonder de extra woningen is 20,4 en de gemiddelde bezetting over alle ritten is 4,5. Met de 400 extra woningen mag dus verwacht worden dat dit stijgt naar respectievelijk 25 en 5,5 reizigers. Procentueel is de groei best nog groot, maar in absolute zin is het effect zo klein, dat de toename nog steeds heel veel lege zitplaatsen zal laten blijven zien. Connexxion ziet op grond van deze inzichten geen aanleiding om de frequentie aan te passen.
- Ook heeft de gemeente het verzoek om op lijn 163 de haltenamen van 2 halten aan te passen. Het gaat om halte Centrum Schouwstraat en halte

Leimuiderdijk 42. Verzoek is om die respectievelijk halte Centrum en halte Leimuiderdijk te noemen. Connexxion neemt dit verzoek over.

- In de inleiding van dit hoofdstuk is aangegeven dat er mogelijk effecten zijn op busroutes vanwege de vervanging van diesel voertuigen door ZE voertuigen. Op lijn 163 geldt dit en het gaat om de volgende routewijziging.



In bijlage 8, waar deze effecten worden geïnventariseerd, treft u de uitgebreidere toelichting aan.

Lijn 164

Buitenkaag – Nieuw-Vennep

- Gemeente Haarlemmermeer heeft de wens dat lijn 164 (zowel de vaste lijndienst als OV-op-maat) vanaf halte Abbenes A44 de Hoofdweg Westzijde blijft volgen waardoor de halte Buitenkaag Hoofdweg Westzijde bediend kan worden. Gesteld wordt door de gemeente dat de route niet langer is en dus kostenneutraal zou zijn. Hieronder zijn beide varianten te zien (1. Is de huidige situatie en 2. Is voldoen aan de wens).

1. Huidige situatie



2. Voldoen aan de wens



De snelheid op de gewenste route lijkt vergelijkbaar. De afstand lijkt nagenoeg gelijk, maar is toch bijna 200 meter korter, dit komt omdat richting Buitenkaag er een extra lusje wordt gereden door het dorp om de halte Emmastraat ook op de heen route te kunnen bedienen. Als het voorstel door gaat, vervalt dus de halte Emmastraat wel richting Buitenkaag, maar niet richting Nieuw-Vennep. De voorgestelde route krijgt een extra halte op de Hoofdweg westzijde (die nu door lijn 723 van Qbuzz bediend wordt). Connexxion heeft onderzocht of de gewenste route zonder meerkosten door Atax, onze onderaannemer, te exploiteren is. Deze heeft onlangs aangegeven dat dit inderdaad het geval, dus wordt de wens overgenomen, voor zowel de lijndienst als de oproepdienst.

Lijn 171

Aalsmeer – Amstelveen – Amsterdam Bijlmer

- De RAR vraagt zich af hoe de OV-ontsluiting van nieuwbouwwijk Buitenveen wordt gerealiseerd? Buitenveen is een nieuwe woonwijk (850 woningen) sinds 2024 in aanbouw in Aalsmeer, gelegen tussen de Legmeerdijk, Aalsmeerderweg en de bestaande wijk Nieuw Oostende. Het is een groen en waterrijk gebied met diverse woningen en voorziet in sociale huur, koop en huur, en huisvesting voor starters, gezinnen en senioren.



In het kaartje hierboven is de nieuwe wijk geprojecteerd in de haltecirkel dekking van lijn 171 en R-net 357. Globaal komt het erop neer dat 90-95% wordt afgedekt met de huidige haltes. De westkant is dan met name afgedekt door lijn 171 en de oostkant door R-net 357. Standpunt van Connexxion is dat deze wijk vanaf de bouw van de eerste woningen een goede adequate OV-voorziening wordt geboden.

Lijn 174/274 Uithoorn – Amstelveen

- De gemeente Amstelveen heeft de wens om de route van lijn 174 altijd of in de avonden/weekend via Oranjebaan te laten rijden in verband met een overstap op R-net 356 bij Langerhuize.

Wens Gemeente Uithoorn



Huidige route



De wens van de gemeente levert een langere route op die per richting 7 minuten extra tijd kost. De overstap op lijn 356 op Langerhuize levert niet veel reistijd op ten opzichte van de overstap op de halte Ouderkerkerlaan, voordeel is wel dat de weg niet overgestoken hoeft te worden. Uiteraard zijn er op de Oranjebaan meerdere haltes en ook scholen, echter alle doorgaande reizigers uit Uithoorn en het Amstellandziekenhuis naar het centrum van Amstelveen, het busstation en de koppeling met de stadslijn die lijn 174 via het Raadhuis en Rembrandtlaan biedt, krijgen een toename in hun reistijd van 7 minuten. Ook de kosten van de reis zullen veranderen. Lijn 174 is sinds het de enige buslijn is die Uithoorn met Amstelveen centrum en het busstation verbindt met 50% in reizigers gegroeid. Oorzaak is dat R-net 347 en 348 die voorheen via de Zijdelwaard reden (Romeflat), zijn opgeheven en lijn 174 daarvoor in de plaats gekomen is. Veel reizigers nemen vanuit deze wijk lijn 174, die weliswaar wat langzamer is dan de R-net lijnen waren, maar dat nog acceptabel vinden naar Amstelveen. Als er 7 minuten bij komt zullen minder reizigers gebruikmaken van de dienstverlening, dan dat de extra gewenste route gaat opleveren.

Kortom: Connexxion stelt voor om de route van lijn 174 niet te wijzigen.

- Gemeente Uithoorn geeft aan dat lijn 274 niet veel reizigers vervoert en vindt dat jammer, want wil de lijn graag behouden. In het afgelopen Vervoerplan 2026 is om die reden al een verbetermaatregel beschreven. Als desondanks in september 2026 er geen of nauwelijks ontwikkeling te zien is en de aantallen niet minimaal gemiddeld 2 reizigers per rit laat zien, is vastgesteld dat lijn 274 per december 2026 zal worden opgeheven, mits er een evaluatie heeft plaatsgevonden op de Amsteltram. Deze evaluatie heeft, voor zover Connexxion bekend is, nog niet plaatsgevonden. Dus is het nog niet mogelijk om lijn 274 per 2027 op te heffen.

Lijn 178 Amstelveen – Amsterdam Zuid

- De Minervapassage op Station Amsterdam Zuid wordt eind 2026 opgebroken en vervangen door de meer westelijk gelegen Brittenpassage. Dit rechtvaardigt een tijdelijke nieuwe uitstaphalte op de Parnassusweg tot mei 2030. Mogelijk is de Brittenpassage eerder in gebruik, voordat de nieuwe uitstaphalte gereed is. Reizigers krijgen hiermee een kortere looptijd, wat de overstap op metro en trein verbetert. Om te profiteren van deze verbetering is het noodzakelijk om de route van alle AML-buslijnen op Amsterdam Zuid aan te passen, waaronder ook lijn 244/346. De aanpassing van de route is als volgt:

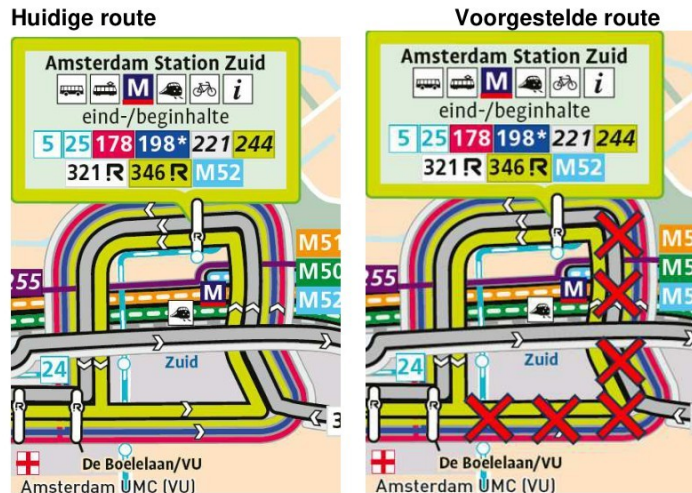
Vervoerplan Amstelland-Meerlanden 2027

Komende van de Boelelaan/VU wordt niet via de Beethovenstraat naar Amsterdam Zuid gereden, maar via de Parnassusweg
Vertrekkende van Amsterdam Zuid verandert de route niet want die route is reeds via de Parnassusweg

De RAR heeft het verzoek om ook een tegenhalte tijdelijk in gebruik te nemen. De projectorganisatie heeft dit onderzocht en komt tot de conclusie dat dit helaas niet inpasbaar is.

Planning is dat de halte Parnassusweg in november 2026 gereed is.

Hieronder de situatieschets van de huidige route en de voorgestelde route.



Samenvatting haltemutaties en infrastructuurconsequenties

Haltemutaties:

Lijn 163

- Vervallen halte waar geen andere buslijn meer langskomt
 - Halte Rijsenhout Centrum Schouwstraat
- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
 - Halte Rijsenhout Centrum Schouwstraat

Lijn 164

- Vervallen halte waar geen andere buslijn meer langskomt
 - Halte Buitenkaag Eimerstraat (ri Buitenkaag)
- Bestaande halte waar deze lijn gaat halteren (halte van Qbuzz)
 - Halte Buitenkaag, Hoofdweg Westzijde

Lijn 178

- Nieuwe halte waar deze lijn gaat halteren
 - Halte Parnassusweg Oost (werknaam)

Aanpassingen aan infrastructuur

Halte Centrum Schouwstraat ligt nu precies op de driesprong. Daar is vanuit de Grundel komend niet te halteren. Deze halte moet ca. 50m verder in de Schouwstraat worden gesitueerd, tegenover de kerk (zie bijlage 8).

3. DRK-effecten 2027

Noot vooraf

Er zijn in dit stadium geen definitieve tabellen gemaakt, waardoor het aantal DRK (dienstregeling kilometers) per lijn nog niet exact te berekenen is. DRK-aantallen in dit hoofdstuk zijn grotendeels voorcalculatie en dus bij benadering.

Alle maatregelen zijn dus voorcalculatorisch doorerekend qua DRK-effect. Voorstellen die wel behandeld zijn in dit Vervoerplan, maar niet in onderstaande tabel staan, zijn in principe DRK-neutraal.

Connexxion gaat uit van een totaal van ca. 24,2 mio DRK in 2027. In de algemene inleiding is dit nader toegelicht. Ook is aangegeven dat de inhoudelijke inschatting op lijnniveau in 2023 niet geheel te voorspellen bleek en dat reizigers anno 2027 hun prioriteit anders leggen, gezien hun reisgedrag. In 2023 waren tijdens de herijkingsinschattingen de onderstaande maatregelen voorzien:

<i>DR 2027; December 2026 (naar 24,5 mio DRK op jaarbasis)</i>		
o Lijn 244: herinstructie met een kwartierdienst.		266K
o Nachtlijn N30 Van 1x naar 2x per uur		120K
o Nachtlijn N97 Van 1x naar 2x per uur		100K
o Pm (wellicht eerste fasering BRT (zie paragraaf hieronder)		
	Totaal	+800K

DRK-aantallen Vervoerplan 2027

Lijn 244:	In drukste spitsuur(-uren) van 4x naar 6x per uur	73K
Lijn 287:	Extra halte op Beechavenue	0K
Lijn 300:	Op werkdagen overdag naar 10x/u en in drukste spits naar 12x/u	119K
	Op zaterdag van 6x naar 8x/u (van ca. 22:00 tot 24:00 uur)	17K
Lijn 346:	In drukste spitsuur (-uren) van 10x naar 12x/u	43K
Lijn 357:	Op zondag van 4x naar 8x/u (van ca. 12:00 tot 17:00 uur)	60K
Lijn N30:	Op vrijdag, zaterdag en zondag van 1x per uur naar 2x/u	51K
Lijn N97:	Op vrijdag, zaterdag en zondag van 1x per uur naar 2x/u	42K
R-net lijnen:	Op lijn 340, 341, 346 en 356 alle dagsoorten na 22:00 uur 4x/u	195K
	Totaal	600K

Conclusie

Met het pakket maatregelen dat er nu ligt, blijven wij binnen de 'marge' van plus en/of min 30.000 DRK op jaarbasis en het doorvoeren van de voorstellen.

Nawoord

Zodra de definitieve dienstregeling tabellen gemaakt zijn, is een definitief inzicht mogelijk in de DRK-mutaties. Verwachting is dat in oktober 2026 het inzicht volledig is.

Bijlagen

Bijlage 1: Wensen per stakeholder uit de ophaalrondes

In AML is sprake van twee formele adviesorganen, te weten: de gezamenlijke AML-gemeenten (Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn) en de RAR (Reizigersadviesraad). Deze beiden zijn ingesteld door de Vervoerregio Amsterdam om eindadvies te geven op het vervoerplan. De gemeente Haarlem is en blijft geen onderdeel van deze beide organen.

Vanaf Vervoerplan 2026 is nieuw dat aan de gemeente Haarlem gevraagd wordt haar wensen door te geven. Reden is dat Haarlem na de 5 formele AML-gemeenten tot de belangrijkste niet AML-gemeenten behoort voor wat betreft reizigers die van en naar AML reizen.

Achter de betreffende wens wordt, indien van toepassing, hieronder per stakeholder aangegeven of er verwezen wordt naar:

- A.** Vervoerplan 2026 of eerder
- B.** Vervoerplan 2027, hoofdstuk 1 en 2.1 t/m 2.3.
- C.** Vervoerplan 2028 of later
- D.** De wens is geen onderdeel van de vervoerplanprocedure
- E.** Conform bestek, offerte, kaders en/of herijkingsafspraken

Amstelveen/Aalsmeer ophaalronde (22 december 2025)

Aalsmeer

Vanuit wethouder/gemeenteraad:

Graag geven wij u onderstaande input mee ten aanzien van het Vervoerplan 2027. Deze input is gedeeld met onze regiораadsleden en gemeenteraad en kent dus een breed politiek draagvlak.

- Het voor Aalsmeer inzake openbaar vervoer van groot belang is dat snel en frequent het dichtstbijzijnde (intercity-)treinstation snel en rechtstreeks kan worden bereikt. In ons geval is dit NS-station Schiphol. Door Corona en personeelstekort is door uw DB jaren geleden ontheffing verleend op de PvE-eis, dat Uithoorn en Aalsmeer rechtstreeks verbonden zijn met Schiphol. R net buslijn 342 verzorgde deze directe verbinding. Hiermee verviel de van belang zijnde directe snelle verbinding met Schiphol als intercitystation. Voor ons heeft het dus de grootste prioriteit dat de directe frequente busverbinding Schiphol-Aalsmeer in ere wordt hersteld. AMBTELIJK AFGESTEMD à Hierin vinden wij steun van de gemeente Uithoorn, zij geven aan dat dit niet ten koste mag gaan van de frequentie die buslijn 340 biedt.
 - Toelichting Connexxion: Wij begrijpen het standpunt en de wens. De vervoerplanprocedure is in het leven geroepen door de Vervoerregio Amsterdam om te toetsen en vast te stellen door het DB dat alle voorstellen in lijn zijn met het bestek, de offerte en later de herijkingsafspraken. Het verbinden van Aalsmeer met een Intercitystation is daar geen onderdeel van, om die reden wordt deze wens niet uitgewerkt in hoofdstuk 2 van dit vervoerplan (**E**).
- Daarnaast horen wij veel geluiden van onze inwoners dat een OV-voorziening in het dorp wordt gemist.
 - De R net bushaltes liggen op grotere/te grote afstand. Wij vragen u onderzoek te doen naar kleinschalig OV dat periodiek het dorp ontsluit als lijnvoorziening. Uiteraard willen we dit onderzoek gezamenlijk met u oppakken en ons streven is dat dit resulteert in een pilot in 2027.
 - Toelichting Connexxion: Deze wens is in Vervoerplan 2021 behandeld en krijgt nu een iets andere lading omdat u vraagt naar een onderzoek. Ondanks een plan hiertoe in Vervoerplan 2021 is er door u besloten om niet in te zetten op het doortrekken van lijn 171 naar het Driekolommenplein en uiteindelijk gekozen door het ANWB-concept 'Het AutoMaatje'. Dit is een prima fijnmazig concept dat goed aansluit op het OV-systeem met bussen op knooppunten. Standpunt van Connexxion is dat het OV-netwerk in en

rondom Aalsmeer overeenkomstig is met de OV-visie Aalsmeer van 2015 dat destijds het startsein was voor de latere forse HOVASZ-investeringen voor de busbaan die Uithoorn, Aalsmeer snel en zeer hoogfrequent (8x per uur) met Schiphol-Zuid verbindt. Deze HOV-voorziening voorziet met haltecirkels van 800 meter tevens voor de oppervlakte ontsluiting van Aalsmeer dorp (A).

- Hetzelfde vragen wij over de verbinding Kudelstaart-Leimuiden, een ontbrekende schakel in het OV-netwerk waarover wij ook contact zullen opnemen met de betreffende aangrenzende concessiehouder.
 - Toelichting Connexxion: Deze wens is in Vervoerplan 2021 behandeld en de argumentatie van destijds is ook nu (6 jaar later) onveranderd (A).
- Wij verzoeken u ten slotte de frequentie van R net buslijn 357 tussen Kudelstaart en Aalsmeer te blijven monitoren en in relatie hiermee de ruimtelijke ontwikkelingen in Kudelstaart scherp in het oog te houden. Wij verwachten nog steeds kansen voor een 4 x per uursfrequentie in de daluren overdag.
 - Toelichting Connexxion: Wij monitoren elk jaar alle lijnen in relatie tot de ontwikkelingen per gemeente. De reizigersaantallen zijn al jaren stabiel met betrekking tot Kudelstaart. De verwachting is niet daar in 2027 verandering in komt, mocht dit onverwacht wel zo zijn, en in die mate dat een halfuurdienst leidt tot structureel te volle voertuigen, dan is invoering van een 4 x per uursfrequentie inderdaad te overwegen. Maar zoals aangegeven, er is al jaren geen aanleiding toe om dat te verwachten (E).

Amstelveen

- Lijn 174 wellicht altijd of in de avonduren/weekend via Oranjestraat? (mooie overstap op 356 Langerhuizen)
 - Toelichting Connexxion: Deze wordt behandeld in hoofdstuk 2 (B).
- KLM hoofdkantoor scenario + 'tijdelijke' afsluiting A9-afrit'
 - Toelichting Connexxion: Deze wens is in Vervoerplan 2026 behandeld. Uiteraard is het van het grootste belang dat de doorstroming op de omleidingsroute voor het OV gegarandeerd is en blijft gedurende die 62 weken. Hier ligt een taak voor de wegebeheerders op de omleidingsroute, ergo, RWS en de gemeente Amstelveen (A).
- Gemeentesecretaris: verbinding NS Station A'dam Zuid-Oude Dorp Amstelveen (KLM/Raadhuis) -
 - Toelichting Connexxion: Wij begrijpen het standpunt en de wens. De vervoerplanprocedure is in het leven geroepen door de Vervoerregio Amsterdam om te toetsen en vast te stellen door het DB dat alle voorstellen in lijn zijn met het bestek, de offerte en later de herijkingsafspraken. Het verbinden van Amstelveen met Amsterdam Zuid is conform de verplichte kaders van de Vervoerregio Amsterdam via lijn 178 tot stand gekomen. Om die reden wordt deze wens niet uitgewerkt in hoofdstuk 2 van dit vervoerplan (E).
- R net haltes Legmeerdijk en Amstelbrug
 - Toelichting Connexxion: Terecht punt dat deze haltes benoemd worden om eindelijk een keer aangelegd te worden. Jaren geleden zijn deze haltes in de Vervoerplannen voorgesteld. Wij ondersteunen de wens (D).
- Aandacht voor de 149
 - Toelichting Connexxion: Er is aandacht voor lijn 149, de operatie van deze lijn is uitbesteed en is niet altijd robuust. Wij zijn in overleg met de onderaannemer op dit punt (D).
- Aandacht voor RO zuidwest zijde Amstelveen en verbinding met Schiphol vanuit Westwijk
 - Toelichting Connexxion: Lijn 199 voorziet elk half uur in een goede dagelijkse rechtstreekse verbinding op gewenst traject. Mochten de reizigersstromen aanleiding geven voor hogere frequenties, dan is daar zeker aandacht voor vanuit Connexxion. Wij monitoren die jaarlijks en er is ook in 2027 geen aanleiding om het voorzieningenniveau uit te breiden. Dus Connexxion beschouwt deze wens als een wens voor 2028 of later (C).
- Integratie AutoMaatje? (over een paar weken maar eens keer verkennen)
 - Toelichting Connexxion: Dit is buiten het kader van de vervoerplanprocedure (D).

Schiphol ophaalronde (18 december 2025)

- Kunnen we voor 2027 iets betekenen qua halte toegankelijkheid en voorzieningen op P80? Erg ambitieus denk ik, maar wellicht niet onmogelijk. En kan hier dan een toevoeging op het vervoersplan 2027 voor komen?

- Dit wordt uitgewerkt door Connexxion in hoofdstuk 2 **(B)**
- Ander puntje voor het vervoersplan; Staat er jaarlijks ook een pagina met gedoogde lijnen dacht ik. Ik zie graag een opmerking voor de lijn 858, Keukenhof express. Dit betreft een gedoogde lijn van Qbuzz. Echter hebben wij voor 2027 geen ruimte de lijn af te handelen. Het zou fijn zijn als dat voor 2027 niet opnieuw een discussie wordt.
 - Reactie van Connexxion: Het AML Vervoerplan is helaas niet het formele podium om gedooglijnen van Qbuzz te regelen op Schiphol. Advies is om daar de vervoerplanprocedure van de Provincie Zuid-Holland voor te gebruiken **(D)**.
- Op dit moment is er niet direct sprake van een frequentere buslijn 191 naar de Anchoragelaan, echter meer om de betrouwbaarheid van de dienstregeling die men in de steek laat. Hier moeten we echt iets mee.
 - De betrouwbaarheid heeft begin januari onder druk gestaan. Dit was incidenteel en inmiddels onder controle **(D)**

Ouder-Amstel ophaalronde (15 december 2025)

- De gemeente heeft aangegeven dit jaar geen wensen in te brengen

Haarlemmermeer ophaalronde (9 december 2025)

- Pilot Halte Koekoekslaan
 - Toelichting Connexxion: In de Vervoerplannen 2022 en 2023 is uitgebreid aandacht besteed aan het verzoek om de halte te herinvoeren, nu wordt de wens geuit om dit als pilot wederom te proberen. Gezien de lage te verwachten aantallen is toen beide keren geconcludeerd om niet tot structurele herinvoering van halte Koekoekslaan over te gaan. Er is geen aanleiding vanuit gebiedsontwikkeling of anderszins dat de te verwachten aantallen afwijken van het geconcludeerde in 2022 en 2023, dus de conclusie om niet tot invoering over te gaan, blijft staan. Echter als er een groot event georganiseerd wordt op of dicht bij het golfterrein, dan is er zeker een uitzondering mogelijk op de dagen die dan van toepassing zijn (bijvoorbeeld KLM open). In de afgelopen jaren heeft een dergelijke situatie zich al meerdere tot grote tevredenheid voorgedaan, dat zal in de toekomst ook blijven kunnen. Kortom, een vaste R-net halte gaat halte Koekoekslaan niet worden, maar bij grote events is het mogelijk om incidenteel te halteren, daar is geen pilot voor nodig. Kortom, deze wens wordt verder niet behandeld in hoofdstuk 2 **(A)**.
- Lijn 194 ook in avonden en in het weekend
 - Toelichting Connexxion: In het onlangs vastgestelde Vervoerplan 2026 is uitgebreid aandacht besteed aan deze wens. Er is op basis geconcludeerd dat er niet voldoende reizigersaanbod is om een dergelijke uitbreiding van het voorzieningenniveau te doen. Er zijn in het afgelopen jaar geen ruimtelijke ontwikkelingen geweest of anderzijds redenen om aan te nemen dat in die conclusie een verandering is gekomen. Kortom, deze wens wordt verder niet behandeld in hoofdstuk 2 **(A)**.
- Lijn 194 andere eindhalte in Amsterdam
 - Toelichting Connexxion: Dit is een nieuwe wens, deze wordt in hoofdstuk 2 behandeld **(B)**.
- Onderzoek lijn 195 naar een hogere frequentie
 - Toelichting Connexxion: In Vervoerplan 2023 is uitgebreid aandacht besteed aan de wens om een hogere frequentie in te zetten op lijn 195. Destijds is met telcijfers onderbouwd dat de huidige bediening van 2x per ruim volstaat. Ook de telcijfers van november 2025 geven geen enkele aanleiding om naar een hogere frequentie over te gaan. De lijn komt bijvoorbeeld ook niet voor in het overzicht in de Algemene Inleiding van dit vervoerplan waar het overzicht is getoond met krimp- en groeilijnen. Kortom, deze wens wordt verder niet behandeld in hoofdstuk 2 **(A)**.
- Lijn 162 bediening Centrum Nieuw-Vennep
 - Toelichting Connexxion: Dit is een nieuwe wens, deze wordt in hoofdstuk 2 behandeld **(B)**.
- Hogere frequentie in Rijsenhout vanwege 400 extra woningen en 2 andere haltenamen
 - Toelichting Connexxion: Dit is een nieuwe wens, deze wordt in hoofdstuk 2 behandeld **(B)**.
- Lijn 164 andere route en extra halte nabij Buitenkaag
 - Toelichting Connexxion: Dit is een nieuwe wens, deze wordt in hoofdstuk 2 behandeld **(B)**.

- Een nachtlijn op lijn 356
 - Toelichting Connexxion: Dit is een nieuwe wens, deze wordt in hoofdstuk 2 behandeld **(B)**.
- Huidige nachtlijnen N30 en N97 naar halfuurdienst
 - Toelichting Connexxion: Dit is een nieuwe wens, deze wordt in hoofdstuk 2 behandeld **(B)**.



gemeente
Haarlemmermeer

Concept advieslijsten Haarlemmermeer met betrekking tot de Vervoerplannen 2027

Concessie Amstelland-Meerlanden – (Connexxion – Vervoerregio Amsterdam)

Bediening Nieuwe Meer en Badhoevedorp Oost

Nu de Oude Haagsebrug is vervangen voor een nieuwe brug zijn er weer veel bussen onderweg van Schiphol naar Amsterdam en terug. Graag ziet de Buurtvereniging Nieuwe Meer dat een van bussen stopt bij de halte Koekoekslaan. Door het A9ompad! zou de halte ook zeer goed bereikbaar zijn voor Badhoevedorp-Oost.

In de tussenevaluatie VSP Badhoevedorp is er verzocht tot een pilot voor dezelfde halte. De halte heeft een verbeterde bereikbaarheid gekregen vanuit Badhoevedorp-Oost en de wijk Schuildehoeve. Deze halte zorgt voor de behoefte om een snelle verbinding tussen Badhoevedorp en Amsterdam. Met een pilot biedt de mogelijkheid om reizigersstromen, gebruik en haalbaarheid in kaart te brengen en zo onderbouwd te besluiten over structurele aanpassingen.

Advies: Wij nemen de wens voor een pilot met de halte Koekoekslaan mee in de definitieve advieslijst.

Bediening Badhoevedorp

In Badhoevedorp is een uitgebreide tussenevaluatie geweest van het verkeersstructuurplan (VSP), waar het openbaar vervoer als één van de onderdelen is besproken. Vanuit deze tussenevaluatie zijn er duidelijke wensen naar voren gekomen omtrent de bediening van Badhoevedorp.

Het gebrek aan de juiste verbindingen op de juiste momenten zorgt voor weinig alternatieven voor de auto. Lijn 194 kan een belangrijke functie voor het dorp vervullen door in de avonden en weekenden te rijden en door deze door te trekken naar Dijkgraafplein in Amsterdam. Zo wordt deze lijn verbonden met tram 17 en 27 waardoor er een directe verbinding met Amsterdam Centrum mogelijk is.

Advies: Wij nemen deze wens op in ons advies richting Connexxion met het verzoek de vershralling van het openbaar vervoer in Badhoevedorp verder tegen te gaan door lijn 194 ook in de avonden en weekenden aan te bieden en te onderzoeken naar een alternatieve eindhalte die beter aansluit bij de behoefte richting het centrum van Amsterdam. Verder verzoeken wij de vervoer om te onderzoeken of de frequentie van lijn 195 omhoog kan.

Bediening Badhoevedorp zuid

In de tussenevaluatie van het VSP er verzocht om aan de zuidzijde van Badhoevedorp een fijnmaziger netwerk te realiseren rondom het openbaar vervoer.

Door de verschillende zorgfuncties en commerciële instellingen is er een grote behoefte aan openbaar vervoer voor dit gedeelte van het dorp. Er is verzocht om te kijken naar een alternatieve lijnvoering via de Zeemanlaan en een aanvullende halte op kruising Schipholweg Sloterveg bij lijn 356.

Advies: wij nemen deze wens niet mee in ons advies richting Connexxion. Door de

ontwikkelvrijheid kan Connexxion zelf de routing bepalen van het openbaar vervoer. Voor de aanvullende halte is er geen mogelijkheid doordat dit deel al binnen het bedieningsgebied van beide haltes aan de Schipholweg valt.

Nieuw-Vennep Centrum

Vanuit ondernemers uit Nieuw-Vennep Centrum komt de vraag om medewerkers en klanten makkelijker naar het centrum te laten reizen vanuit onder andere station Nieuw-Vennep. Momenteel rijdt er geen buslijn van de vervoerder naar de halte Nieuw-Vennep centrum en zijn de uitstaphaltes van lijn 162 voor het ouder wordende publiek op een te grote afstand van het centrum.

Advies: Wij verzoeken de vervoerder te onderzoeken of er een mogelijkheid is tot bediening van Nieuw-Vennep centrum vanuit de concessie Amstelland-Meerlanden.

Rijsenhout

Er is een gebiedsperspectief Rijsenhout vastgesteld door de raad. Door de vernieuwing en toevoeging van 400 woningen is het onduidelijk of het huidige aanbod van openbaar vervoer nog voldoet en zijn er kansen tot een verbetering in Rijsenhout.

Advies: wij verzoeken de vervoerder om na te denken over de bediening van Rijsenhout met de toevoeging van 400 woningen.

Abbenes/Buitenkaag

Om meer gebruik te maken van de bediening in Buitenkaag zou lijn 164 vanaf halte Abbenes A44 de Hoofdweg Westzijde kunnen blijven volgen waardoor de halte Buitenkaag Hoofdweg Westzijde meegenomen kan worden in de bediening. Verder zou er door de beperkte bediening op deze halte ook gebruik gemaakt kunnen worden van OV-op-maat. Deze route is niet langer dan de huidige en kan dus in principe kostenneutraal voor de vervoerder.

Advies: Wij verzoeken de vervoerder te onderzoeken of deze halte meegenomen kan worden in de lijnvoering en in het OV-op-maat netwerk.

Bediening Hoofddorp Noord

De wijkraad Hoofddorp Noord aangegeven dat met name 's avonds en in de weekeinden er grote afhankelijkheid is van lijn 340 die enkel op de Kruisweg rijdt. Dit terwijl er ook woningbouwplannen zijn in Hoofddorp-Noord.

Voor het Vervoerplan 2024 (deel 1) hebben wij de vervoerder al verzocht om uitbreiding van de lijnen 161 en/of 192 of herrouting van lijn 160 vanwege de woningbouwontwikkelingen in Hoofddorp Noord. Destijds werd door de vervoerder in het vervoerplan aangegeven dat Lijn 161 en Lijn 192 gezamenlijk (doordeweeks) 2x per uur Hoofddorp Noord aan doen en daarmee voorlopig voldoende bediening bieden.

Sinds Vervoerplan 2025 is bekend dat Lijn 192 per mei 2025 wordt opgeheven. Hierdoor gaat het eerdergenoemde argument niet meer op. Daarom hebben wij bij het Vervoerplan 2026 de vervoerder nogmaals verzocht te onderzoeken om de bediening van Lijn 161 naar 2x per uur te brengen en in de (gehele) avond en weekend 1x per uur te rijden.

Advies: Wij dienen hiervoor geen verzoek in bij de vervoerder. Dit verzoek is voor vervoerplan 2026 reeds afgewezen, omdat lijn 161 nog voldoende capaciteit heeft om de 600 nieuwe bewoners van Het Nieuwe Noord op te vangen.

Nachtlijnen

De nachtlijnen vormen een belangrijk onderdeel van het OV in Haarlemmermeer, mede vanwege de continuïteit op Schiphol. Daarom willen wij een verzoek doen op het gebied van de nachtlijnen.

Wij verzoeken de vervoerder te onderzoeken naar een nachtlijn voor lijn 356 tussen Haarlem en Amsterdam Bijlmer Arena. Idealiter 2x per uur, maar wij kunnen ons voorstellen dat de vervoerder in eerste instantie begint met 1x per uur enkel op vrijdag-, zaterdag- en zondagnacht.

Advies: Het verzoek tot de start van een nachtlijn voor lijn 356 wordt meegenomen in het advies. Daarnaast verzoeken wij nogmaals de mogelijkheid tot intensivering naar 2x per uur van de huidige nachtlijnen.

Oude Meer

Vanuit Oude Meer zijn er meerder vragen gesteld over het openbaar vervoer bij het bedrijvenpark en de voortgang van verschillende projecten rondom het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Er is momenteel gebrek aan een voorloper van dit project waardoor er een gebrek is aan openbaar vervoer in het bedrijven gebied. Er wordt gevraagd of hier op korte termijn actie kan worden ondernomen.

Advies: Er is in de nieuwe dienstregeling voor 2026 al ruimte gemaakt voor een spitslijn bij het bedrijvenpark om dit probleem op te lossen. Wij zullen deze wens niet meenemen, maar het bedrijvenpark hierover informeren.

Concept advieslijst Haarlemmermeer met betrekking tot Vervoerplan 2027

Concessie Haarlem-IJmond – (Connexxion – Provincie Noord-Holland)

Geen wensen kenbaar gemaakt. Voorgaande wensen blijven in beeld gebracht worden.

Concept advieslijst Haarlemmermeer met betrekking tot Vervoerplan 2027

Concessie Stadsvervoer Amsterdam (GVB – Vervoerregio Amsterdam)

Lijn 63 naar Badhoevedorp:

Vanuit de tussenevaluatie VSP Badhoevedorp is er een wens uitgebracht om extra openbaar vervoer naar het centrum van Badhoevedorp te faciliteren en is er de wens om een betere verbinding met Amsterdam te realiseren. Door lijn 63 door te trekken naar Badhoevedorp centrum komt er een geheel nieuwe verbinding tussen Amsterdam en Badhoevedorp.

Advies: Het verzoek om te onderzoeken of lijn 63 doorgetrokken kan worden naar Badhoevedorp centrum wordt meegenomen in de adviezen.

Concept advieslijst Haarlemmermeer met betrekking tot Vervoerplan 2027

Concessie Zuid-Holland Noord (Qbuzz – Provincie Zuid-Holland)

HOV-brug Lissebroek-Noord:

Nu de komst van de nieuwe HOV-brug en de nieuwbouwontwikkelingen in Lissbroek-Noord dichterbij komen is het noodzakelijk dat de bediening via de HOV-brug een uitgangspunt wordt. Met het Noordwijk-Schiphol tracé als uitgangspunt voor de nieuwe HOV-brug is het wenselijk dat lijn 361 via de te bouwen brug en nieuwbouwontwikkeling Lissbroek-Noord gaat rijden.

Advies: het verzoek om in te zetten op een bediening van de HOV-brug en de nieuwbouwontwikkeling Lissbroek wordt meegenomen in de adviezen.

Nieuw-Vennep / Leimuiden:

Voor een verbinding tussen de verschillende woon- en werklocaties van de bollenstreek en de Haarlemmermeer is er een frequentere bediening nodig in de kleinere kernen waar HOV niet beschikbaar is of niet naar de juiste locatie rijdt. Om dit mogelijk te maken zou lijn 22 vaker in de avondspits en tot later in de avond moeten rijden.

Verder ontbreekt er een verbinding tussen Nieuw-Vennep en Leimuiden, waardoor er veel autoverkeer richting Nieuw-Vennep station gaat.

Advies: Het verzoek om uit te zoeken of lijn 22 2keer per uur in de avondspits kan rijden, langer door kan rijden en door kan rijden tot Leimuiden worden meegenomen in de adviezen.

Verder wordt ook verzocht om uit te zoeken of lijn 366 doorgetrokken kan worden tot Nieuw-Vennep station.

Rijsenhout, Centrum Schouwstraat	Rijsenhout, Centrum	regulier	163	Toevoeging Schouwstraat is overbodig door vervallen van andere haltes nabij in 2017
Rijsenhout, Leimuiderdijk 42	Rijsenhout, Betonfabriek	regulier	163	Halte is in 2017 verplaatst en ligt nu tussen 60 en 69 thv de betonfabriek van Langhout, in Rijsenhout beter bekend als "De betonfabriek"

Voorstel: dan maar gewoon Leimuiderdijk (zonder nummers).

Uithoorn ophaalronde (15 december 2025)

De Amsteltram is op 21 juli 2024 gaan rijden. Met de kennis van 2023 is een onderliggend busnetwerk opgezet. In 2025 constateer ik dat:

1. Er toegezegd is dat er naar de onderliggende lijnen gekeken zal worden
 - o Toelichting Connexxion: Dat is correct, de Vervoerregio zal binnen 2 jaar na invoering (21 juli 2024) met een evaluatie komen. Wij gaan ervan uit dat de gemeente Uithoorn en Connexxion daarbij betrokken worden.
2. Er de wens is de halte Heijermanslaan weer in gebruik te nemen
 - o Toelichting Connexxion: Deze wens is in Vervoerplan 2026 behandeld en de argumentatie is ook nu (1 jaar later) onveranderd **(A)**.
3. De lijn 274 niet veel reizigers vervoert
 - o Toelichting Connexxion: In Vervoerplan 2026 is aangegeven dat de reizigersaantallen een gemiddelde bezetting van minimaal 2 dienen te geven gedurende de tijd dat de Amsteltram evaluatie door de Vervoerregio is afgerond (verwachting binnen 2 jaar na invoering). Omdat die 2 jaar gedurende deze Vervoerplanprocedure passeert, wordt deze wens in dit Vervoerplan opgenomen **(B)**.
4. Lijn 149 een probleem geeft bij de exploitatie en lijn 149 als bus, als openbaar vervoer, niet herkenbaar is
 - o Toelichting Connexxion: Er is aandacht voor lijn 149, de operatie van deze lijn is uitbesteed en is niet altijd robuust. Wij zijn in overleg met de onderaannemer op dit punt **(D)**.
5. Er de wens is om het bedrijventerrein bij de Amsterdamseweg beter te ontsluiten

- Toelichting Connexxion: Wij begrijpen de wens. De vervoerplanprocedure is in het leven geroepen door de Vervoerregio Amsterdam om te toetsen en vast te stellen door het DB dat alle voorstellen in lijn zijn met het bestek, de offerte en later de herijkingsafspraken. Het beter ontsluiten van het bedrijventerrein aan de Amsterdamsesweg is daar geen onderdeel van, om die reden wordt deze wens niet uitgewerkt in hoofdstuk 2 van dit vervoerplan **(B)**.
- 6. Een rechtstreekse verbinding met Schiphol is wenselijk maar mag niet ten koste gaan van de hoge frequentie van lijn 340
 - Toelichting Connexxion: Lijn 342 is tijdens Corona opgeheven en in die periode heeft lijn 340 (die 2x zo vaak rijdt) een halte bij Schiphol Zuid gekregen, waar 8x per uur overgestapt kan worden op de Cirkellijn naar Schiphol Airport. Vanuit Uithoorn is deze verbinding nagenoeg net zo snel als lijn 342 was. Herinvoeren van lijn 342 heeft wel een 'uithollende' werking op lijn 340. Dus voldoen aan het standpunt dat het "*niet ten koste mag gaan van de hoge frequentie van lijn 340*" is onmogelijk. Het is inderdaad zeer onwenselijk om 2 kwartierdiensten naast elkaar in te voeren die een andere eindbestemming hebben. De verwachting is dat de bezetting van 2 kwartierdiensten opgeteld lager gaat uitpakken dan het handhaven van 1 sterke 7,5 minuten-dienst op lijn 340 met 8x een overstap op Knooppunt Zuid. De te verwachten reizigersdaling op de 340 zal ongekend worden, terwijl die reizigers niet 1 op 1 in de 342 zullen zitten. Wat sterk meespeelt is dat met de invoering van lijn 287 per 4 mei 2025 er 4x per uur via een overstap een extra (bijna net zo snelle) verbinding met Schiphol Airport geboden wordt als de 342 was. En dit is dus extra op de 8x per uur dat de cirkellijn ook aansluit op de 340 uit Uithoorn en Aalsmeer. Alles overwegende is het zeer ongewenst om lijn 340 af te schalen, waarmee niet aan de wens is te voldoen tot het herinvoeren van lijn 342 en deze wens verder niet in hoofdstuk 2 wordt uitgewerkt **(E)**.
- 7. Een rechtstreekse verbinding met Amstelveen en Amsterdam centrum westkant is gewenst want de tram bedient straks de oostkant. Hier speelt vooral de onbetrouwbaarheid van lijn 25 een rol. Het doortrekken van lijn 178 zou al veel helpen.
 - Toelichting Connexxion: Wij begrijpen het standpunt en de wens. Het verbinden van Uithoorn met Amstelveen en Amsterdam Zuid is conform de verplichte kaders van de Vervoerregio Amsterdam via lijn 174 en 178 tot stand gekomen. De dienstuitvoering van de Amsteltram is iets om met GVB te bespreken en niet iets om op te lossen in de Vervoerplanprocedure AML. Om die reden wordt deze wens niet uitgewerkt in hoofdstuk 2 van dit vervoerplan **(E)**.

RAR ophaalronde (9 december 2025)

Wensenlijstje RAR-werkgroep, AML-vervoerplan 2027 d.d. 17 dec.

(Dit is een conceptversie die nog niet door de RAR is geaccordeerd).

Wensen voor Amstelveen:

- De frequentie van lijn 357 verhogen, de lijn is eigenlijk op alle uren hoog bezet, met veel staan en soms zelfs reizigers die niet mee kunnen. Dit geldt vooral in de spits richting Amsterdam, maar ook in de avond en weekendritten; dan wordt een kwartierdienst gereden, maar vaak puilen de bussen ook dan uit, vanwege uitgaan, concert, theater en shoppen in de stad. Mogelijkheid 10x/u in de spits en 8x/u in de avond en overdag ook op zondag? Of versterkingsritten Amstelveen busstation-HLMS vv. De route is vooral druk vanuit het zuiden tot Metro Amstelveenseweg; vanaf daar richting stad is voldoende capaciteit door ook de 397.
 - Toelichting Connexxion: Inderdaad laat lijn 357 een significant hoge groei zien in 2025, om die reden wordt hier aandacht aan geschonken in hoofdstuk 2 **(B)**.
- Bij afsluiting A9 stadshart vragen we met klem om de doorstroming op Amsterdamsesweg/Molenweg te garanderen door verkeersmaatregelen; dit ligt natuurlijk vooral bij Amstelveen, PNH en RWS als wegbeheerders. Bijvoorbeeld de burg. Colijnweg tussen rotonde schipholbrug en oude dorp op weekdays overdag in oostelijke richting af te sluiten voor personenauto's.
 - Toelichting Connexxion: Deze wens is in Vervoerplan 2026 behandeld. Uiteraard is het van het grootste belang dat de doorstroming op de omleidingsroute voor het OV gegarandeerd is en blijft gedurende die 62 -70 weken. Hier ligt inderdaad een taak voor de wegbeheerders op de omleidingsroute, ergo, RWS en de gemeente Amstelveen **(D)**.

Vervoerplan Amstelland-Meerlanden 2027

- Snelle aanleg halte de Loeten en Ouderkerk-west (bizar dat een paar meter extra stoepranden en wat 30x30 stoeptegels jaren moet duren).
 - Toelichting Connexxion: Terecht punt dat deze halten benoemd worden om uiteindelijk een keer aangelegd te worden. Jaren geleden zijn deze halten in de Vervoerplannen voorgesteld. Wij ondersteunen de wens **(D)**.
- Hoe wordt OV-ontsluiting van nieuwbouwwijk Buitenveen gerealiseerd? Komt er een voetgangers/fietsdoorsteek bij halte 171 Tuincentrum en halte 357 Nieuw Oosteinde?
 - Deze wordt behandeld in hoofdstuk 2 **(B)**.

Wensen voor Aalsmeer:

- De wijk Hornmeer voldoet niet aan de criteria voor loopafstanden, vooral als je kijkt naar de werkelijke loopafstand, want je moet vanaf busstation 200 m teruglopen naar de rotonde en dan in de wijk zelf weer ook die 200 meter extra. Als je het uitmeet liggen de dichtstbijzijnde huizen op een werkelijke loopafstand van bijna 1 km. Vorig jaar was de conclusie dat Connexxion de 357 niet meer via halte Mozartlaan wil laten rijden, en dat een lusje met de 171 niet meer kan vanwege opladen. Wij pleiten toch opnieuw voor ontsluiting van zowel Hornmeer, als het oude dorp van Aalsmeer. Voor veel (oudere) reizigers is de loopafstand tot de 3 R-net haltes ondoenlijk, er is veel onvrede over. Wat betreft een kleinschalige optie: een route Aalsmeer Busstation - Hornmeer - Drie Kolommenplein - Rijsenhout - Burgerveen past perfect in een uursdienst. Een andere optie is een ringlijn binnen Aalsmeer, waarmee ook het gebied ten Noordoosten van de N196 bediend kan worden, dat is verslechterd door de verlegging van de route van bus 171. Wellicht liggen er kansen voor een pilot, waarbij de route een jaar apart gefinancierd wordt, en op basis van de reizigersaantallen besloten wordt. Er kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een invulling met AML Flex als op lijn 149, of bijvoorbeeld een buurtbus. Wij roepen de VRA, gemeente Haarlemmermeer en Connexxion op hier samen de mogelijkheden voor te verkennen en op papier te zetten.
 - Toelichting Connexxion: Deze komt regelmatig terug als wens. De Vervoerregio heeft daar op 2 oktober 2025 het volgende over bericht naar beide adviesorganen.
Vaststelling Vervoerplan Connexxion 2026

Ducro Vaillant <D.Vaillant@vervoerregio.nl>
Aan: Wierffing, Wilko; 'ves.dekkers@ouder-amstel.nl'; Pascal le Gras; Berg, Koen van den; Aragones de la Torre, Samantha; Zuidenwijk, Adam; Marinus de Jong; +4 andere personen
CC: Peter van Leeuwen; Jorian Oorburg; Jut, Herman
U hebt dit bericht doorgestuurd op 4-11-2025 09:45.

2026 Vervoerplan Eindversie AML_4.5_2.pdf
4 MB

Beantwoorden

Allen beantwoorden

Doorsturen



do 2-10-2025 16:44

Om die reden treft u deze wens in hoofdstuk 2 niet aan **(E)**.

- Enkele jaren terug is onderzoek gedaan naar verbinding Kudelstaart-Leimuiden. Met de groei van Kudelstaart is dit vermoedelijk een interessanter verbinding geworden voor Flex of een buurtbus. Kan dit onderzocht worden?
 - Toelichting Connexxion: Deze wens is in Vervoerplan 2021 behandeld en de argumentatie van destijds is ook nu (6 jaar later) onveranderd **(A)**.
- De ligging van de nieuwe haltes van lijn 171 op de Middenweg is heel ongelukkig; er liggen er 2 vlak bij elkaar, beide Noordoost van de N 201, en vervolgens tot aan de veiling bijna 2 km niets. Kan er een halte komen ter hoogte van de Floraweg/Andorraweg, waarbij je de bedrijven aldaar bedient en ook voor de bewoners van de Aalsmeerderweg, wier bushalte vorig jaar is opgeheven.
 - Toelichting Connexxion: De halteligging is destijds door Connexxion inderdaad anders voorgesteld, namelijk een halte aan de zuidzijde van de N201 en een halte bij het kruispunt Middenweg/Machine weg. Met name de halte bij de N201 is onverwacht aan de noordzijde gekomen. Het is niet wenselijk om extra halten op te nemen in de route. Hopelijk is de gemeente bereid om de halte te verschuiven **(D)**.

Wensen Uithoorn:

connexxion

33

- Is een rechtstreekse busverbinding Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol Plaza mogelijk en kan dit logisch ingepast worden met de 340? Anders graag naadloze aansluiting met bus 287 op knooppunt Zuid.
 - Toelichting Connexxion: Lijn 342 is tijdens Corona opgeheven en in die periode heeft lijn 340 (die 2x zo vaak rijdt) een halte bij Schiphol Zuid gekregen, waar 8x per uur overgestapt kan worden op de Cirkellijn naar Schiphol Airport. Vanuit Uithoorn is deze verbinding nagenoeg net zo snel als lijn 342 was. Herinvoeren van lijn 342 heeft wel een 'uithollende' werking op lijn 340. Het is zeer onwenselijk om bijvoorbeeld 2 kwartierdiensten (lijn 340 en 342) naast elkaar in te voeren (samen 8x per uur) die een andere eindbestemming hebben. De verwachting is dat de bezetting van 2 kwartierdiensten opgeteld lager gaat uitpakken dan het handhaven van 1 sterke 7,5 minuten-dienst op lijn 340 met 8x een overstap op Knooppunt Zuid. De te verwachten reizigersdaling op de 340 zal ongekend worden, terwijl die reizigers niet 1 op 1 in de 342 zullen zitten. Wat sterk meespeelt is dat met de invoering van lijn 287 per 4 mei 2025 er 4x per uur via een overstap een extra (bijna net zo snelle) verbinding met Schiphol Airport geboden wordt als de 342 was. En dit is dus extra op de 8x per uur dat de cirkellijn ook aansluit op de 340 uit Uithoorn en Aalsmeer. Alles overwegende is het zeer ongewenst om lijn 340 af te schalen, waarmee niet aan de wens is te voldoen tot het herinvoeren van lijn 342 en deze wens verder niet in hoofdstuk 2 wordt uitgewerkt **(E)**.
- Een lokale ringlijn die aansluit op de tram en buslijnen in het busstation, Aan de Zoom en Arthur van Schendellaan. Naast de reguliere ritten van de 174 uit Amstelveen en als vervanger voor de 274 een kleine pendelbus voor 8 personen laten rijden, zeker voor de avonden en weekeinden (evt. uit te besteden aan een onderaannemer, zoals ook bij lijn 149). Daarvoor heb je een gewoon rijbewijs nodig en gezien de korte rijtijden kan die vaker binnen Uithoorn heen en weer rijden, in aansluiting op de tram en wellicht ook op lijn 340.
 - Toelichting Connexxion: Wij begrijpen de wens. Het verbinden van Uithoorn met Amstelveen en Amsterdam Zuid is conform de verplichte kaders van de Vervoerregio Amsterdam via lijn 174 tot stand gekomen. Wij hebben zelfstandig daarbovenop al sinds 21 juli 2024 getracht om middels lijn 274 extra voor- en natransport te faciliteren om tegemoet te komen aan de lange loopafstanden voor kwetsbare doelgroepen. In Vervoerplan 2026 is aangegeven dat de reizigersaantallen van lijn 274 een gemiddelde bezetting van minimaal 2 dienen te geven gedurende de tijd dat de Amsteltram evaluatie door de Vervoerregio is afgerond (verwachting binnen 2 jaar na invoering). Omdat die 2 jaar gedurende deze Vervoerplanprocedure passeert, wordt deze wens in hoofdstuk 2 behandeld **(B)**.
- De RAR-werkgroep heeft vorig jaar een hergebruik van de bestaande bushalte Heijermanslaan bij de serviceflat in Uithoorn voorgesteld. Dat is voor die bewoners nog steeds belangrijk, dus wij verzoeken nogmaals de mogelijkheid te bekijken die in te passen in dienstregeling. Wellicht is de rijtijd gunstiger geworden.
 - Toelichting Connexxion: Deze wens is in Vervoerplan 2026 behandeld en de argumentatie is ook nu (1 jaar later) onveranderd **(A)**.
- Hoe zit het met de aansluiting op Uithoorn Busstation tussen tramlijn 25, lijn 130 en lijn 340, met name in de daluren?
 - Toelichting Connexxion: Wat betreft de Connexxion lijn 340 in relatie tot de tramlijn 25 is er ook in de daluren overdag op werkdagen sprake van respectievelijk zeer hoogfrequent (8x/uur) op hoogfrequent (6x/uur). Dat geldt als een goede aansluiting, echter blijft Connexxion benoemen dat de oorspronkelijk geplande frequentie van tramlijn 25 van 8x per uur, nog veel beter zou zijn, maar dat is letterlijk een gepasseerd station en dan is de huidige situatie meer dan acceptabel. In de weekenden is de frequentie met respectievelijk 4x en 6x per uur lastig, omdat de patronen niet gelijklopen en er niet op elke rit een korte overstap mogelijk is **(E)**.

Wensen Badhoevedorp:

- De ontsluiting van de Noordzijde, centrum en Zuidoostzijde van Badhoevedorp voldoen o.i. niet aan de normen voor loopafstanden uit het PvE. Wij vinden het onbegrijpelijk dat de gemeente niet zorgt voor een inclusieve bereikbaarheid van

de zorgcentra, winkels en voorzieningen in het centrum van het dorp. De afgelopen jaren zijn er nog meer verslechtingen gekomen, zoals het schrappen van lijn 192, het buitengebruik stellen van de routes over Sloterweg en Robert Kochlaan.

De RAR wil nu helderheid over de ontstane situatie en verzoekt om een formele berekening conform de normen uit het PvE, dus met haltecirkels, bereikbaarheid (ouderen)voorzieningen, zorg- en buurtcentra en de %norm bij inwoneraantallen. Zo is de loopafstand van Zorgcentrum de Meerwende tot de dichtstbijzijnde halte hemelsbreed meer dan 800 meter; de werkelijke loopafstand is meer dan een kilometer. We zien een steeds verdere afkalving van de OV-ontsluiting in Badhoevedorp en slechte bereikbaarheid van alle voorzieningen en vinden dit niet acceptabel.

- Toelichting Connexxion: Wij begrijpen het standpunt en de wens. De vervoerplanprocedure is in het leven geroepen door de Vervoerregio Amsterdam om te toetsen en vast te stellen door het DB dat alle voorstellen in lijn zijn met het bestek, de offerte en later de herijkingsafspraken. Het openbaar vervoer netwerk van Badhoevedorp doorstaat jaarlijks die toets door de Vervoerregio Amsterdam (E).

Wensen Hoofddorp:

- Het lijkt ons goed de rol van bus 343 te versterken. In afwachting van de busbaan naar Lisserbroek kan de meerwaarde van de 343 inmiddels wel in oostelijke richting worden uitgebouwd; is daar een logische kansrijke route te bedenken? Wanneer is de nieuwe brug over de ringvaart gereed en gaat er een R-net lijn rijden?

- Toelichting Connexxion: In Vervoerplan 2026 is een voorstel gedaan om de frequentie op lijn 343 overdag op werkdagen naar 4x per uur te brengen (nu is dat in de dalperiode 2x per uur) en daarbuiten naar 2x per uur (nu is dat 1x per uur). Dit is op het moment dat op de A9 het Stadshart wordt afgesloten (op dit moment lijkt dat medio juni 2026 te worden). De vraag over het moment van gereed zijn van de brug over de ringvaart en het doortrekken van lijn 343 van Hoofddorp naar Lisse is niet bekend, in ieder geval niet in 2027. Om die reden wordt de wens niet in hoofdstuk 2 opgenomen (D).

- Er komt een grote nieuwbouwwijk Cruquius. Wanneer wordt met de bouw gestart en komt er dan meteen OV? Dat zou een bestaande lijn in Hoofddorp kunnen zijn die via Zwaanshoek door die wijk naar de knoop bij het Ziekenhuis rijdt, of vanaf het ziekenhuis die wijk in steekt. En wat voor vervoersoriëntatie wordt verwacht vanuit die wijk: op Hoofddorp-station en Schiphol of ook op Haarlem centrum en Haarlem-station?

Ook zouden wij graag zien dat verkend wordt hoe een verlengde lijn 169 en de 'kleinschalige' lijnen van NHN (lijn 4 en 9) zo optimaal mogelijk op elkaar afgestemd kunnen worden. De RAR ziet graag dat de nieuwe ontwikkelingen aangegrepen worden om ook de bestaande bebouwing waar mogelijk mee te laten profiteren.

- Toelichting Connexxion: De Vervoerregio heeft Cruquius onderdeel gemaakt van de Next Level fasering (de eerste 5 jaar) binnen de OVAH studie (Openbaar Vervoer Amsterdam Haarlemmermeer). In de Adaptieve Agenda Mobiliteit Haarlemmermeer (pag. 13) wordt duidelijk dat tussen de 3.000 en 3.500 woningen, te bouwen zijn van 2028 tot 2040. Next Level werkt varianten uit van mogelijke ontsluitingsopties voor Cruquius, het is nu te vroeg om in hoofdstuk tot een concreet voorstel te komen. Wellicht in 2028 of de jaren erna (C).

- Kun je binnen Hoofddorp een halfuursdienst realiseren (die de gemeente graag wil), en vervolgens het ene halfuur door naar Zwanenburg en het andere halfuur naar Badhoevedorp/Osdorp? Die halfuursdienst zou de route van de 'oude' 161 kunnen volgen. Kost 1 voertuig extra, omdat de lijn naar Badhoevedorp hersteld wordt. Maar daarnaast krijg je op deze manier óók 2x/uur een ontsluitende route door de 'R-net loze' wijken van Hoofddorp. De 162 en de 163 (nu gekoppeld aan

de 160 en 161) zou je als alternatief aan elkaar kunnen koppelen. Je krijgt dan:
160 Hoofddorp Station - Arnolduspark - Centrum - Pax - Badhoevedorp - Osdorplein

161 Hoofddorp Station - Arnolduspark - Hoofddorp Centrum - Pax - Zwanenburg

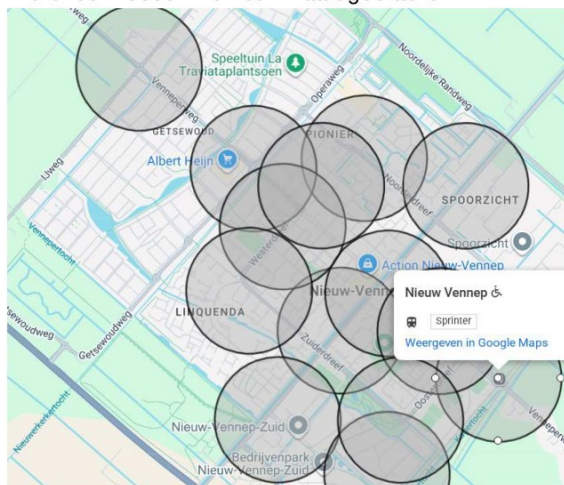
162 Rijsenhout - Hoofddorp Station - Hoofddorp Centrum - Nieuw-Vennep – Lisse

De RAR is bekend met de problemen omtrent de ontsluiting van Badhoevedorp, maar wil graag inzichtelijk of het bovenstaande mogelijk zou zijn als er wel weer een bus door Badhoevedorp zou kunnen. Als bijvoorbeeld een halfuurdienst binnen Hoofddorp-Noord hangt op een doorgaande route door Badhoevedorp, kan dat wellicht i.o.m. de gemeente opgelost worden.

- Toelichting Connexxion: In diverse vervoerplannen in de periode van 2018 – 2025 is gereageerd op vergelijkbare wensen (Hoofddorp Noord, Stadslijn Hoofddorp, doorkoppelen Connexxion lijnen met GVB-lijnen in Amsterdam West, historische beschrijving Openbaar Vervoer Badhoevedorp van 2015-2025). Alle keren bleek dat het huidige netwerk overeenkomstig de vervoerkundige uitgangspunten van de Vervoerregio is en daarom ook als zodanig door de Vervoerregio vastgesteld. Standpunt van Connexxion is dat dit nog steeds zo is. Om die reden wordt de wens niet behandeld in hoofdstuk 2 **(A)**.

Nieuw-Vennep:

- Kan het dorp beter verbonden met NS-station Nieuw-Vennep in afstemming met Qbuzz? Het is vreemd dat reizigers richting zuidelijke Randstad eerst terug moeten steken naar Hoofddorp en daarna weer langs Nieuw-Vennep treinen.
 - Toelichting Connexxion: Wij begrijpen de wens. De westkant is maar deels rechtstreeks verbonden met Nieuw-Vennep station (lijn 22 Qbuzz), terwijl de oostkant volledig ontsloten is (lijn 22 Qbuzz en lijn 162 Connexxion). Hieronder hebben we het in kaart gebracht.



Het lijkt dat het voor de oostkant veel beter is dan voor de westkant, maar er is nog een ander perspectief. De buslijnen in het plaatje hebben een uurdienst, dus dat is maar ten dele echt interessant voor de dagelijkse reiziger. De westkant daarentegen lijkt gevoelsmatig een omrijroute, er is wel elke 7,5 minuten een bus die naar Hoofddorp station rijdt, wat de beschikbaarheid veel groter maakt. Het afstemmen van beide buslijnen is aan de westzijde niet mogelijk omdat de routes volledig verschillen (er is geen gemeenschappelijk deel aan de westzijde), was dit wel het geval geweest, dan zou er theoretisch mogelijk een half-uurdienst te integreren zijn. Deze quick scan maakt duidelijk dat behandeling in hoofdstuk 2 niet leidt tot een haalbaar voorstel **(E)**.

Wensen Haarlem:

- De RAR pleit ervoor om bij de reconstructie van de Europaweg een halte bij het Spaarnegasthuis geschikt te maken voor R-net bussen. Bij ingebruikname van het nieuwe OV-knooppunt wordt de loopafstand vanaf lijn 300 langer (>800m) omdat

de halte bij de kruising Schipholweg verval. Wij realiseren ons dat dit een extra 20 seconden haltestop betekent voor lijn 300, maar die kan wellicht gevonden worden door de halte Expo alleen bij evenementen te bedienen.

Er zijn zeer veel argumenten voor een halte bij Spaarne Gasthuis:

- De loopafstand van zowel knooppunt als halte Schalkwijk-centrum naar het ziekenhuis is meer dan 800 meter.
- Tussen deze beide R-net haltes wordt de loopafstand circa 2 km, dat is veel groter dan de R-net-norm voor dichtbebouwd stedelijk gebied. Juist in dit soort gebieden, ook nog eens op het uiteinde van een lijn, is verdichting van haltes gewenst.
- Lijn 300 vervult ook een belangrijke functie als verbinding tussen de beide Spaarne Gasthuizen voor personeel en patiënten/bezoekers.
- Lijn 300 heeft een totaal ander bedieningsgebied en frequentie dan lijn 73, vooral in weekend en avond/nachtbediening (belangrijk voor personeel). Cxxn voldoet met lijn 73 weliswaar formeel aan het PvE, maar wij zien juist kansen.
- Een halte ter hoogte van de Nederlandlaan zou zowel voor het Zkh als voor de Boerhavewijk en de Europawijk een veel betere ontsluiting geven dan Spaarnepoort.
- Spaarnegasthuis is van plan om personeel te stimuleren met OV te reizen en het parkeren duurder te maken. Zij gaan ook een doorsteek voor voetgangers maken, waardoor de looproute naar de bushalte circa 120 meter wordt.
- In het gebied bij het ziekenhuis worden binnenkort circa 1000 nieuwe woningen gebouwd.
 - Toelichting Connexxion: In het recente verleden is hier door Connexxion als standpunt naar diverse stakeholders gehanteerd dat (wat kort samengevat erop neer komt), als de bestaande halte Europaweg naar de Schipholweg verschuift (locatie nieuwe knooppunt "Spaarnepoort"), dit qua haltecirkels past binnen de kaders van de concessie eisen en afspraken. Dat betekent dus dat er geen nieuwe halte bijkomt, en dat de halte voor de ingang van het Spaarne Gasthuis enkele honderden meters verschuift. Er blijft een halte aanwezig bij de ingang waar de lijnen 3 en 73 met maximaal een kwartierdienst halteren. Alle inventarisaties en voorontwerpen van het nieuwe knooppunt die bij Connexxion bekend zijn, vallen qua halteafstand binnen de marges van die die eisen en afspraken. Dit standpunt zal zeker op een later tijdstip getoetst dienen te worden aan het DO (Definitief Ontwerp) en de locatie waar de nieuwe halte komt. In deze fase van de vervoerplanprocedure 2027 is die toets echter niet mogelijk, om die reden wordt verwezen naar Vervoerplan 2028 of later (C) en tot dat moment naar de concessie eisen en afspraken (E).

Wij vinden het belangrijk dat de rol van lijn 244 versterkt wordt en zijn blij dat de halte bij NS noordzijde gebruikt gaat worden. Dit mede omdat de dubbeldekkers ter hoogte van Europaweg en Reinaldapark stampvol zitten en soms mensen op de halte laten staan. Is dit concessie AML of HY, gezien concept PvE NH-NW?

- Toelichting Connexxion: De komst van lijn 244 in 2019 was nodig om op R-net lijn 346 de groei te kunnen reguleren. Dus lijn 244 is een complementair op AML lijn 346 binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Haarlem.

Wensen Amsterdam:

- GVB laat buslijn 18 in de avonden om het half uur rijden. Die gaat dan wel langs station Lelylaan rijden en krijgt het eindpunt in het wijkje bij IBM. Pleidooi om de intervallen van 18 en 195 op elkaar af te stemmen voor het traject station Lelylaan - Johan Huizingalaan, zodat daar 's avonds een kwartierdienst is.
 - Toelichting Connexxion: Lijn 195 is een onlosmakelijke belangrijke schakel van het hoogfrequente Schipholnet op het kerntraject 'Knooppunt Noord – P30'. Dit hele net aanpassen om een betere patroonverdeling te krijgen in de avonden gaat te veel

reizigers treffen. Standpunt van Connexxion is om het verzoek bij GVB neer te leggen of lijn 18 in te passen is in de frequentie van lijn 195 (E).

- De RAR maakt zich zorgen over de toekomstige haltesituatie voor lijn 397 bij Amstelveenseweg richting Schiphol. Het lijkt erop dat er op de nieuwe oprit van de snelweg geen ruimte wordt gereserveerd voor een bushalte. Dat zou heel slecht zijn gezien de steeds belangrijker rol van de overstap op metrostation Amstelveenseweg. Dit metrostation is nu al een belangrijke OV-knoop en zal als eerste aan de NZL gekoppeld worden en krijgt dan nog een grotere groeipotentie. Een overstap vanaf lijn 397 moet dan mogelijk blijven.

- Toelichting Connexxion: Sub-knooppunt Amstelveenseweg is onderdeel van ons verplichte OV-netwerk. Connexxion gaat ervan uit dat dit gedurende de vigerende concessie gewaarborgd is/blijft (E).

○

De Concessiehouder dient de volgende Sub-Knooppunten te bedienen met een Verbindende Lijn of, daar waar aangegeven, enkel met Schipholnet of met Basismobiliteit zoals beschreven in paragraaf 1.2, 1.3 en 2.1.

- [Amsterdam Amstelveenseweg Metrostation](#)

Infrastructuur:

- 30 km: verschillende gemeenten binnen de VRA willen 30 km invoeren, waardoor bussen langere reistijden gaan krijgen; dat kost meer materieel en benadeelt OV-reizigers. Wat doen VRA en Connexxion hieraan en wat zijn de consequenties voor AML/Haarlem?
 - Toelichting Connexxion: De Vervoerregio heeft zich hier sterk voor gemaakt zoals in de Algemene inleiding en bijlage 6 is toegelicht (D).
- In het verleden is de noodzaak van diverse infrastructurele maatregelen besproken en bij de VRA aangedrongen op actie en coördinatie richting gemeenten, provincie NH en RWS. Wat is daarvan terecht gekomen?
 - Toelichting Connexxion: Terecht punt dat deze halten benoemd worden om uiteindelijk een keer aangelegd te worden. Jaren geleden zijn deze halten in de Vervoerplannen voorgesteld. Wij ondersteunen de wens (D).
- Hoe verhoudt het A9 project zich tot de planvorming voor een nieuw busstation in Amstelveen? Hoe zijn VRA en CXX bij de planvorming betrokken?
 - Toelichting Connexxion: Wij zijn vervoerkundig (ontwerp en locatie nieuwe busstation) goed aangesloten samen met de Vervoerregio. Enige zorg is de inpassing van het mogelijk doortrekken van tramlijn 5 naar het busstation en de offers die daar ruimtelijk voor nodig zijn en dan ten koste gaan van de capaciteit en draaicirkels van het busstation. Gevoelsmatig gaat dat wat langs Connexxion heen (D).

Haarlem inventarisatieronde (16 december 2025)

- Handhaven halte bij Spaarne Gasthuis Haarlem Zuid na ingebruikname nieuwe Knooppunt [Haarlem](#) Spaarnepoort
 - Toelichting Connexxion: In het recente verleden is hier door Connexxion als standpunt naar diverse stakeholders gehanteerd dat (wat kort samengevat erop neer komt), als de bestaande halte Europaweg naar de Schipholweg verschuift (locatie nieuwe knooppunt "Spaarnepoort"), dit qua haltecirkels past binnen de kaders van de concessie eisen en afspraken. Dat betekent dus dat er geen nieuwe halte bijkomt, en dat de halte voor de ingang van het Spaarne Gasthuis enkele honderden meters verschuift. Er blijft een halte aanwezig bij de ingang waar de lijnen 3 en 73 met maximaal een kwartierdienst halteren. Alle inventarisaties en voorontwerpen van het nieuwe knooppunt die bij Connexxion bekend zijn, vallen qua halteafstand binnen de marges van die eisen en afspraken. Dit standpunt zal zeker op een later tijdstip getoetst dienen te worden aan het DO (Definitief Ontwerp) en de locatie waar de nieuwe halte komt. In deze fase van de vervoerplanprocedure 2027 is die toets echter niet mogelijk, om die reden wordt verwezen naar Vervoerplan 2028 of later (C) en tot dat moment naar de concessie eisen en afspraken (E).

Bijlage 2: Bedreigingen voor de dienstuitvoering 2027

Haarlemmermeer:

1. Zwanenburgerdijk (voor nu onbekend welke impact/werkzaamheden)
 - Gevolgen voor lijn 161
2. Groot onderhoud HOV-baan Zuid Nieuw-Vennep
 - Gevolgen voor lijn 169-397-N97
3. N196 Kruisweg – Snelfietsroute (2024/2025)
 - Gevolgen voor de lijnen 180-181-191
 - Onbekend wat de status is van dit project. Het is hierom al heel lang stil.
4. A44 vervangen viaduct. Uitvoering inmiddels gestart.
 - Gevolgen voor lijn 164

Schiphol:

1. Aanleg busbaan Fokkerweg (project SOOMR, de Vervoerregio acht de kans groot dat het doorgaat. De vraag bij VRA vooral is wanneer).
 - Gevolgen voor de lijnen 180-181-191, 287
2. Aanleg nieuw busstation Schiphol MKS (2024-2027)
 - Alle lijnen die Schiphol aandoen
 - Geplande datum gereed: oktober 2027.

Amstelveen/Amsterdam:

1. Werkzaamheden Zuidasdok (2019-2035)
 - Gevolgen voor de lijnen 198-346-397
 - In 2027 enkele langduriger afsluitingen A4 (kp De Nieuwe Meer) – A10 Zuid gepland, alsmede veel weekendafsluitingen t.b.v. OVT (OV terminal) TriAX (werkzaamheden Kp De Nieuwe Meer; aanleg hoofdrijbaan-/parallelrijbaanstructuur A10 Zuid.
 - Start bouw A10-tunnel. Gevolgen voor toegankelijkheid o.a. Parnassusweg en Beethovenstraat.
 - Zomerafsluiting Amstelveenseweg, onderdoorgang A10; dit raakt in 2027 het busverkeer wél, i.t.t. zomer 2025 en 2026 waarin de impact een stuk geringer was.
 - Exacte slotplanningen zijn nog niet bekend.
2. Spoorvervanging Parnassusweg (2026-2027)
 - Gevolgen voor de lijnen 178, 198, 244, 346
 - Tijdelijk Eindpunt Amsteltram (TEA).
 - Aanleg uitstaphalte Parnassusweg oostzijde t.b.v. Brittenpassage (opening Brittenpassage gepland nov '26). Gelijktijdig afsluiting huidige Minervapassage.
3. Werkzaamheden A9 Veenix Badhoevedorp-Holendrecht: (2020 – 2029)
 - Gevolgen voor de lijnen: 171-174-200-300-356-357 (plus matroutes 186-199-200)
 - Project loopt jaren vertraging op. Najaar 2026 (?) 62-weekse afsluiting van aansluiting 5 Amstelveen Stadshart in richting Schiphol- Amsterdam t.b.v. bouw zuidelijke tunnelbak A9. Zware impact op lijn 300, 356 en N30, maar wellicht ook 186 i.v.m. Omleiding via Amstelveen-Noord.
 - Voorbereidingen herinrichting Stadshart Amstelveen, incl. aanpassing/heraanleg Amstelveen Busstation.
4. Arena Trailer Parkeren “de groene wachtkamer” (2026 - 2027)
 - Gevolgen voor de lijnen 171-300-356-N30

Vervoerplan Amstelland-Meerlanden 2027

- Voor CXX geen impact meer. Busbaan inmiddels verlegd naar definitieve route.
- 5. Bijlmer Arena Herinrichting/verbouwen busstation (2025-2030 start onbekend)
 - Gevolgen voor de AML-lijnen 171-200-255-300-356-N30-271
- 6. Overige lijnen niet zijnde Transdev 120-126-202-209-330 Aanleg rotondes Amstelveen (2024-2025 startdatum onbekend door gewijzigde plannen)
 - Gevolgen voor meerdere lijnen in Amstelveen, o.a. lijn 300 met 2 rotondes.
 - Dit betreft neem ik aan de rotondes Oranjebaan. Zijn inmiddels aangelegd.
- 7. Amstelveen Busstation, bouw Pathé bioscoop (start onbekend)
 - Gevolgen voor de lijnen 149-171-174-186-199-271-300-356-N30-N84
- 8. Reconstructie Groenelaan Amstelveen, medio 2027; diverse omleidingen lijn 174, 199.
- 9. Project 'Groene Entree' reconstructie en versmalling Amsterdamseweg, Amstelveen. Waarschijnlijk afsluiting in één richting (Zuid-Noord) tussen Laan Walcheren en gemeentegrens Amsterdam (Kalfjeslaan).
- 10. Europark, Elandsgracht, Appeltjesmarkt herinrichting (startdatum nog onbekend)
 - Gevolgen voor de lijnen 357-397

Aalsmeer:

- Geen bedreigingen bekend

Ouderkerk aan de Amstel:

- Geen bedreigingen bekend

Haarlem/Heemstede:

1. Reconstructie kruising Americaweg/ Schipholweg/ Prins Bernhardlaan /N205
 - Gevolgen voor de AML-lijnen 346 en 356
 - Gevolgen voor de H-IJ-lijnen 80 en N80
2. Haarlem Busstation, verbouwing/mogelijk verplaatsen van het busstation. (Startdatum onbekend)
 - Gevolgen voor de AML-lijnen 255-300-340-346-356-N30
 - Gevolgen voor de H-IJ-lijnen 2-3-8-14-15-73-80-81-84-385-568
3. Aanleg knooppunt Nieuw-Zuid, Spaarneplein – Schipholweg (start: najaar 2026)
 - Gevolgen voor de AML-lijnen 300-346-356-N30
 - Gevolgen voor de H-IJ-lijnen 3-63-80-567

Uithoorn:

- Geen bedreigingen bekend

Bijlage 3: Eindadvies van de RAR



*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 en [redacted]

Datum 28 mei 2026
Uw kenmerk 20260528
Ons kenmerk

Onderwerp RAR advies Vervoerplan 2027

Geachte directie en [redacted]

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

[redacted]

[redacted]

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 wél 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, én 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 heeft 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 heeft 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**

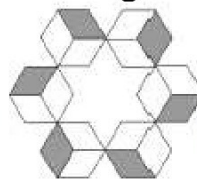
Als werkgroep delen wij de frustratie van Connexxion en de VRA over het tempo waarmee geplande verbeteringen (niet) gerealiseerd worden. Wij zijn verheugd dat er schot lijkt te zitten in de haltes brug Ouderkerk a/d Amstel en SLP-West. De volgende punten blijven aandachtspunten voor ons:

- *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 dichtbij 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.

Bijlage 4: Eindadvies van de Adviescommissie gemeenten

AMSTELLAND-MEERLANDEN



OVERLEG

Adviescommissie Openbaar Vervoer

Aalsmeer ■ Amstelveen ■ Haarlemmermeer ■ Ouder-Amstel ■ Uithoorn

Aan:

Dagelijks Bestuur
Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Secretariaat:

Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

(Secretaris Adviescommissie OV Amstelland-Meerlanden)

Tel: 0900-1952

e-mail:

Kenmerk: 13363394

Datum: 27 mei 2026

**Onderwerp: Advies Adviescommissie OV Amstelland-Meerlanden inzake Vervoerplan 2027
concessie Amstelland-Meerlanden**

Geachte leden van het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,

Hierbij ontvangt u namens de Adviescommissie OV van het concessiegebied Amstelland-Meerlanden (Adviescommissie OV-AML) het advies op het voorgestelde vervoerplan voor het dienstregelingsjaar 2027. De adviescommissie spreekt wederom dank uit voor de inzet van Vervoerregio Amsterdam en van Transdev-Connexxion om te komen tot het Vervoerplan 2027. En dank voor de gelegenheid die onze gemeenten wederom hebben gekregen om zowel ambtelijk als bestuurlijk de wensen en aandachtspunten die leven in onze samenlevingen te kunnen adresseren.

Houd aandacht voor een groeiende regio

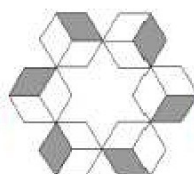
Zoals ook de voorgaande jaren blijft het openbaar vervoer onder druk staan, hoewel er het afgelopen dienstregelingsjaar positieve stappen zijn gezet en ook voor het komende dienstregelingsjaar voorzichtige stappen zichtbaar zijn. Onze regio blijft de komende decennia nog altijd groeien. In aantallen woningen evenals arbeidsplaatsen. Keuzevrijheid in vervoer is daarbij van essentieel belang, voor zowel bestaande inwoners en werknemers als toekomstige inwoners en werknemers. Om keuzevrijheid te hebben, moet het vervoerssysteem ook voldoende alternatieven bieden. Vanuit verschillende plekken in onze regio ontvangen wij regelmatig signalen van inwoners en ondernemers die ov-verbindingen en/of haltes missen. Hiervoor verzoeken wij het Dagelijks Bestuur (DB) – ook gelet op de ambities uit het Beleidskader Mobiliteit – blijvend aandacht te houden.

Vervoersrechtvaardigheid en maatschappelijke inclusie hangt vaak samen met de nabijheid van een goed, betrouwbaar en betaalbaar vervoerssysteem. Publieke mobiliteit kan – mits op de juiste manier opgepakt en gecoördineerd – hier een antwoord op bieden. Wij verzoeken het DB om deze handschoen op te pakken en vanuit de Actieagenda Publieke Mobiliteit tot concrete acties te komen. Dit moet echter wel maakbaar en realistisch zijn. Wij steunen daarom ook de oproep om de doorgeschoven, maar nog altijd boven de markt hangende, korting op de Brede Doeluitkering (BDU) definitief van tafel te krijgen.

Tot slot willen wij stilstaan op het voornemen van Vervoerregio Amsterdam en Transdev-Connexxion om het komende dienstregelingsaanbod te laten groeien met 600.000 dienstregelingskilometers (DRK's) in plaats van de afgesproken 800.000 DRK's uit de herijdingsafspraken van 2024 (BBV/2024/13751 d.d. 4 juli 2024). Dit stelt ons enigszins teleur. Met name omdat, met deze groei van 800.000 DRK's, het totaalaanbod al ruim minder is dan waarop Transdev-Connexxion voor het dienstregelingsjaar 2027 zou zijn uitgekomen als de coronapandemie en herijdingsafspraken niet hebben plaatsgevonden. Wij zijn echter ook realistisch. En hebben daarom begrip voor het gegeven dat groei van het aanbod ook maakbaar en haalbaar moet zijn voor een vervoerder. Desondanks willen wij het DB en de vervoerder met klem benadrukken dat onze regio – met al haar ambities en

Kenmerk: 13363394 – Adviescommissie OV-AML

AMSTELLAND-MEERLANDEN



OVERLEG

Adviescommissie Openbaar Vervoer

Aalsmeer ■ Amstelveen ■ Haarlemmermeer ■ Ouder-Amstel ■ Uithoorn

vervoeropgaven – een met het ritme van de ontwikkelingen meegroeiend ov-systeem hard nodig zal hebben de komende jaren. Wij vertrouwen erop dat beide partijen zich hier maximaal voor zullen inspannen.

Ons advies op het voorliggend Vervoerplan

Onderstaand leest u – per gemeente afzonderlijk – het bestuurlijke advies en reactie op de onderdelen uit het Vervoerplan 2027 die voor betreffende gemeente van belang zijn. Al deze adviezen en reacties samen vormen het eindadvies van de Adviescommissie OV Amstelland-Meerlanden voor het Vervoerplan 2027. Onderdelen uit het Vervoerplan waar de adviezen en reacties niet specifiek op ingaan, mag u daarom als akkoord beschouwen.

Gemeente Aalsmeer

Allereerst spreken wij onze waardering uit voor de voorgenomen frequentieverhoging van R net buslijn 357 op de zondagmiddag. Hiermee gaan wij uiteraard akkoord.

Ten aanzien van de wens voor een directe busverbinding met Schiphol, blijven wij groot belang hechten aan de terugkomst van R-net lijn 342. Het moment waarop ontheffing werd verleend om lijn 342 te beëindigen, is genomen op basis van tijdelijkheid. Wij verzoeken u om Transdev-Connexxion er nadrukkelijk op te wijzen, dat tijdelijkheid betekent dat deze buslijn terugkomt. In het Vervoerplan pagina's 25 en 26 suggereren zij namelijk dat er geen verplichting hiertoe is en dit klopt naar onze mening niet. Wij vernemen graag het standpunt van het DB hierop.

Wij blijven achter onze overige ingebrachte punten staan, zoals opgenomen op pagina 25 en 26 van het Eindconcept Vervoerplan 2027. Deze behoeven wat ons betreft blijvende aandacht. Ten aanzien van 2027 nemen wij genoegen met de reactie van Connexxion, het voorstel voor '200.000 DRK's' inbegrepen. Wij zijn voornemens, zodra de Aalsmeerse coalitievorming gereed is, met u hierover bestuurlijk af te stemmen met de blik gericht op het Vervoerplan 2028. Aalsmeer zal hiertoe het initiatief nemen

Gemeente Amstelveen

Wij hebben geen aanvullende adviezen of reacties ten aanzien van het Eindconcept Vervoerplan 2027 voor Amstelveen en kunnen instemmen met het voorliggend Vervoerplan.

Gemeente Haarlemmermeer

Wij zijn verheugd op de voorgenomen verhogingen van de frequenties op R-net lijnen en nachtlijnen. Voor de regionale mobiliteit en bereikbaarheid zien wij dit als een positieve ontwikkeling. Wel uiten wij onze teleurstelling dat de wensen omtrent uitbreiding van het onderliggend netwerk niet gehonoreerd worden. De ontsluitende functie van het lokale openbaar vervoer zien wij als een essentieel onderdeel van ons sociale vervoersnetwerk.

Gemeente Ouder-Amstel

Wij zijn verheugd over de voorgenomen frequentieverhogingen op de lijnen 300, 356 en de N30. Dit zien wij als een goede ontwikkeling.

Gemeente Uithoorn

Wij zijn tevreden met de toezegging over de evaluatie van de Amsteltram en het onderliggende busnet en doen daar graag actief aan mee. Daarnaast willen wij onze teleurstelling uiten dat er verder geen van onze ingebrachte wensen worden gehonoreerd.

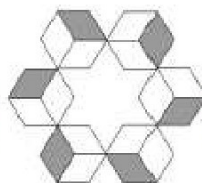
Ter afsluiting

De Adviescommissie OV-AML wenst het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam veel wijsheid toe bij de vaststelling van het Vervoerplan 2027 en ditzelfde wensen wij Transdev-Connexxion toe bij het vertalen van het Vervoerplan naar de beoogde dienstregelingen.

Een afschrift van deze brief wordt gedeeld met de leden van de gemeenteraden van Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn, de Reizigersadviesraad en Transdev-Connexxion.

Konmerk: 13263394 – Adviescommissie OV-AML

AMSTELLAND-MEERLANDEN



OVERLEG

Adviescommissie Openbaar Vervoer

Aalsmeer ■ Amstelveen ■ Haarlemmermeer ■ Ouder-Amstel ■ Uithoorn

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende en volledig te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

De Adviescommissie Openbaar Vervoer Amstelland-Meerlanden,

Namens deze,



drs. M.H. Ruigrok
Voorzitter



Secretaris

Bijlage 5: Frequentietabellen

Vanaf 13 december 2026 (mogelijk medio januari 2027)

Zomervakantie 6 weken

Frequentietabel 2024 Deel I		Weekdagen					Zaterdag	Zondag	Weekdagen					Zaterdag	Zondag								
		Ochtendspits	Overdag	Middagspits	Vroege avond	Avond/nacht	Ochtend	Overdag	Avond/nacht	Ochtend	Overdag	Avond/nacht	Ochtendspits	Overdag	Middagspits	Vroege avond	Avond/nacht	Ochtend	Overdag	Avond/nacht	Ochtend	Overdag	Avond/nacht
Lijn	Traject																						
N30	Haarlem Station - Bijlmer Arena					2x			2x			2x					2x			2x			2x
N47	Uithoorn - Amsterdam CS					1x			1x			1x					1x			1x			1x
N57	Aalsmeer - Amsterdam CS					1x			1x			1x					1x			1x			1x
N90	Schiphol P30 - Knooppunt Noord					6x			6x			6x					6x			6x			6x
N97	Nieuw-Vennep - Amsterdam CS					2x			2x			2x					2x			2x			2x
149	Uithoorn - Amstelveen (via Nes ad Amstel)	1x	1x	1x	FLEX			FLEX			FLEX		1x	1x	1x	FLEX			FLEX			FLEX	
160	Hoofddorp Station - Hoofddorp Centrum	1x	1x	1x	1x								1x	1x	1x	1x							
161	Zwanenburg - Hoofddorp Station	1x	1x	1x	1x								1x	1x	1x	1x							
162	Lisse - Nieuw-Vennep Station	1x	1x	1x	1x								1x	1x	1x	1x							
162	Nieuw-Vennep - Hoofddorp Station	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x
163	Rijnsenhout - Hoofddorp Station	1x	1x	1x	FLEX			FLEX			FLEX		1x	1x	1x	FLEX							
164	Buitenkaag - Nieuw-Vennep Station	1x	1x	1x	FLEX			FLEX			FLEX		1x	1x	1x	FLEX							
169	Spaarne Gasthuis - Hoofddorp Station	4x	2x	4x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x
169	Hoofddorp SKWA - Spaarne Gasthuis	1x	1x	1x									1x	1x	1x								
171	Aalsmeer - Amstelveen Busstation	2x	2x	2x	2x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	2x	2x	2x	2x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x
171	Amstelveen Busstation - Bijlmer Arena	2x	2x	2x	2x								2x	2x	2x	2x							
174	Uithoorn - Amstelveen Busstation	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x
174	Amstelveen busstation - busstation	2x	2x	2x			1x	1x		1x	1x		2x	2x	2x			1x	1x		1x	1x	
178	Poortwachter - Amsterdam Zuid	4x	4x	4x	2x	2x	2x	4x	2x	2x	2x	2x	4x	4x	4x	2x	2x	2x	4x	2x	2x	2x	2x
180	Schiphol P30 - P30 (cirkellijn)	8x	8x	8x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	8x	8x	8x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x
181	Schiphol Knooppunt Noord - Knp Noord	8x	8x	8x	4x	4	4x	4x	4x	4x	4x	4x	8x	8x	8x	4x	4	4x	4x	4x	4x	4x	4x
185	Justitieel Centrum - Airport/Plaza	4x	2x	4x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	4x	2x	4x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x
186	Amstelveen Busstation - Schiphol P30	2x	2x	2x	2x								2x	2x	2x	2x							
190	Opvullijn 180/181 tbv frequentie kerntraject	2x	4x	2x	4x		4x	4x		4x	4x		2x	4x	2x	4x		4x	4x		4x	4x	
191	Schiphol Zuidoost - Knooppunt Noord	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x
194	Amsterdam Aker - Schiphol Knp Noord	2x	2x	2x	2x								2x	2x	2x	2x							
195	Amsterdam Lelylaan - Schiphol Knp Noord	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x
198	Schiphol Airport - Amsterdam Zuid	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x
199	Amstelveen Busstation - Knooppunt Noord	2x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x		2x	2x	2x		2x	2x	0	2x	2x		
200	Amsterdam Gaasperplas - Schiphol Airport	1x											1x										
244	Haarlem Delftplein - Amsterdam Zuid	6x		6x									4x		4x								
255	Haarlem - Bijlmer Arena	4x		4x									2x		2x								
257	Amsterdam Centrum - FloraHolland	1x											1x										
271	Amsterdam Gaasperplas - Floraholland	1x											1x										
274	Uithoorn - Uithoorn	2x		2x									2x		2x								
287	Schiphol Airport - Schiphol Rijk	4x		4x									4x		4x								
300	Haarlem Station - Bijlmer Arena	12x	10x	10x	8x	6x	6x	8x	6x	6x	6x	6x	8x	8x	8x	8x	6x	6x	6x	6x	6x	6x	6x
340	Haarlem Station - Uithoorn	8x	8x	8x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x
341	Spaarne Gasthuis - Hoofddorp Station	8x	8x	8x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x
341	Hoofddorp Station - Schiphol Airport/Plaza	8x	4x	8x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x
343	Hoofddorp SKWA - Hoofddorp Station	4x	4x	4x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	4x	4x	4x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x
346	Haarlem Station - Amsterdam Zuid	12x	8x	12x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	6x	6x	6x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x
356	Haarlem Station - Bijlmer Arena	8x	8x	8x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	6x	6x	6x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x	4x
357	Kudelstaart/Aalsmeer - Amsterdam Elandsgracht	8x	8x	8x	4x	4x	4x	8x	4x	8x	4x	8x	8x	8x	8x	4x	4x	8x	4x	4x	8x	4x	4x
397	Nieuw-Vennep - Amsterdam Elandsgracht	10x	8x	8x	4x	4x	4x	6x	4x	4x	4x	4x	10x	8x	8x	4x	4x	4x	6x	4x	4x	6x	4x
401	Bennebroek - Hoofddorp Station (buurtbus)	1x	1x	1x									1x	1x	1x								
645	Schoollijn Badhoevedorp _ Hoofddorp	1x																					

Lijn 162 rijdt tijdens het Keukenhofseizoen (half maart - half mei) niet naar Lisse Centrum maar tot de Ringvaart in Lissebroek vanwege de drukte

De lijnen 180 en 181 rijden maar 1 richting (lijn 180 met klok mee en lijn 181 tegen de klok in)

Lijn 190 rijdt als opvullijn van cirkellijn 180/181, waardoor per jaar het aantal ritten kan afwijken

De lijnen 200, 257 en 271 rijden alleen in de spitsrichting

Lijn 300 rijdt 12x per uur tussen Hoofddorp en Schiphol

Lijn 357 rijdt tussen Kudelstaart en Aalsmeer de hele week 2x per uur behalve in de spitsuren op werkdagen 4x per uur in de spitsrichting

Lijn 397 rijdt tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp/Schiphol met een iets hogere frequentie dan tussen Hoofddorp/Airport en Amsterdam Elandsgracht

De nachtlijnen N47 en N57 rijden van donderdag- t/m zaterdagnacht

De nachtlijnen N30 en N97 rijden van vrijdag- t/m zondagnacht

NB1: De dagdeel figuratie kan tot kleine afwijkingen leiden als ingezoomd wordt op uurblokniveau

Bijlage 6: Invoering GOW-30 in AML



Vervoerregio
Amsterdam

Gezamenlijke aanpak voor invoering GOW-30 op busroutes

ESSENTIE

Gemeenten zetten met de invoering van 30 km/uur op veel wegen een belangrijke stap richting nul verkeersslachtoffers in 2050.

Deze overgang kan echter gevolgen hebben voor de **rijtijd** en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De Vervoerregio werkt samen met gemeenten en vervoerders om dit zorgvuldig in goede banen te leiden. Zo zorgen we dat **veerkrachtigheid en bereikbaarheid hand in hand gaan**, en er duidelijke afspraken zijn voor de invoering van GOW-30 op busroutes.

AANLEIDING

- Steeds meer gemeenten volgen de **landelijke trend** in de overgang van 50 naar 30 km/uur.
- Deze verandering draagt bij aan verkeersveiligheid, maar kan **rijtijden** van bussen verlengen en daarmee de kwaliteit van het **ov aantasten**.
- De Vervoerregio **werkt samen met gemeenten en vervoerders** om dit in goede banen te leiden.

UITGANGSPUNTEN VAN DE WERKWIJZE

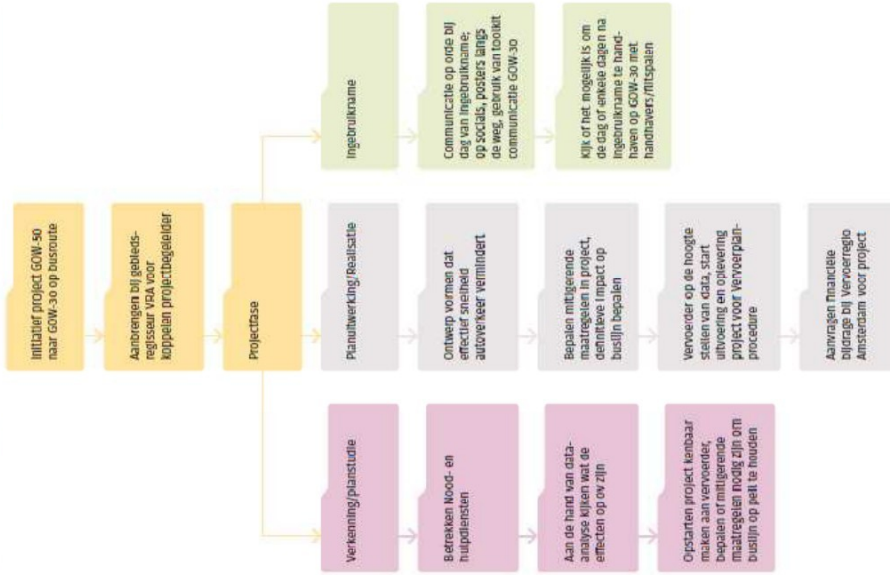
1. **Veiligheid:** effectieve snelheidsverlaging op onveilige 50-wegen.
2. **Bereikbaarheid:** behoud van aantrekkelijk en robuust **ov**, zonder onnodig reistijdverlies.
3. **Uitvoerbaarheid:** praktische afspraken en stappen voor gemeenten, vervoerders en de Vervoerregio.

WERKWIJZE IN DE PRAKTIJK

De stappen binnen de aanpak:

- **Vroegtijdige communicatie:** gemeenten melden plannen tijdig aan vervoerders en de Vervoerregio.
- **Impactanalyse:** vervoerders berekenen de effecten op lijnen en corridors.
- **Beperken van reistijdverlies:** gemeenten en de Vervoerregio treffen maatregelen om ov-reistijd te compenseren. Het principe 'de veroorzaker betaalt' is hierbij leidend, met financiële steun van de Vervoerregio.
- **Samenwerking:** gezamenlijke sessies om knelpunten op te lossen en draagvlak te creëren.

DE STAPPEN BINNEN DE AANPAK



TOEKOMSTBEELD

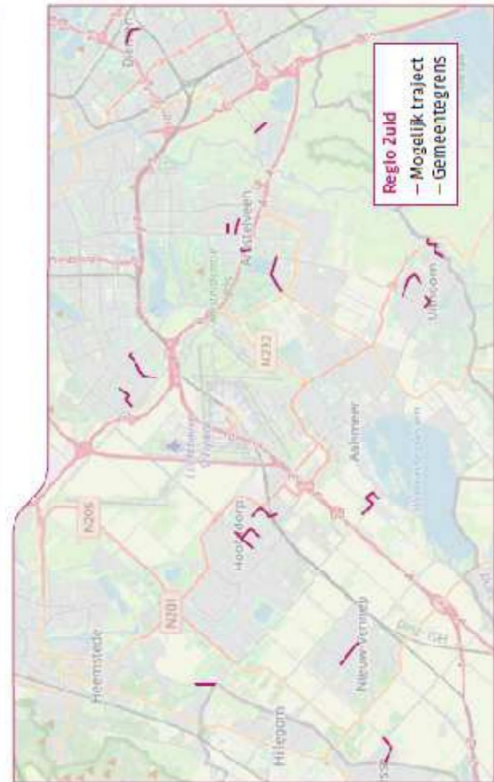
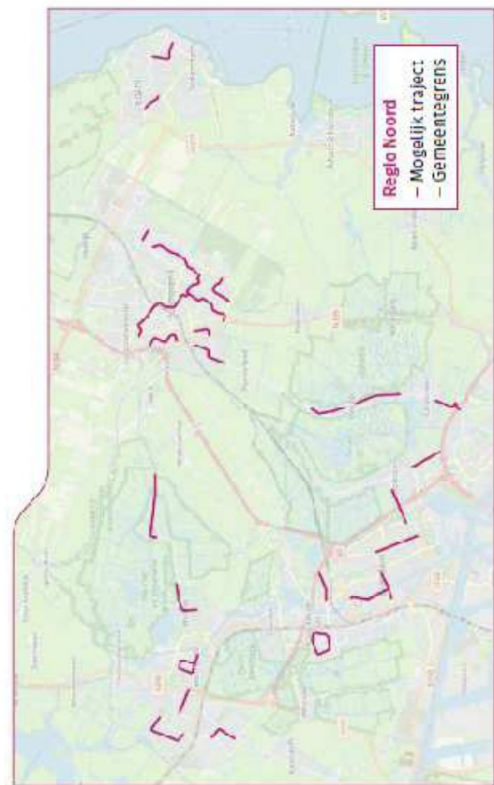
- Op basis van een eerste inventarisatie zijn trajecten in beeld gebracht waar gemeenten de komende vijf jaar **mogelijk** GOW-30 invoeren.
- Data-analyse laat zien wat dit betekent voor het **ov-netwerk**.
- Kaarten geven een overzicht van het beoogde toekomstige netwerk.

VERVOLG EN MONITORING

- De werkwijze geldt voortaan als leidraad bij invoering van GOW-30.
- De Vervoerregio monitort effecten en rapporteert jaarlijks over voortgang en knelpunten.
- Gemeenten beslissen zelf over hun areaal, maar doen dit met deze gezamenlijke werkwijze als basis.

RESULTAAT

Met deze aanpak creëren we duidelijkheid en consistentie. Gemeenten en vervoerders handelen eenduidig en efficiënt, waardoor we samen werken aan een **veerkrachtig en bereikbaar regio**.



HET EFFECT VAN GOW-30 OP HET OPENBAAR VERVOER

Door invoering van GOW-30 kan de snelheid dalen en reistijd van het openbaar vervoer toenemen. Dit maakt het ov minder aantrekkelijk voor reizigers, maar heeft ook gevolgen voor de vervoerder. Er zijn meer uren nodig om deze rde dienstregeling te rijden, waardoor de kosten toenemen. Vanwege concessieafspraken is dit niet zomaar op te vangen.

Een concreet voorbeeld van (gemeente-overslagende) effecten is lijn 111, die rijdt tussen **Zaandam en Marken**, via **Oostzaan, Amsterdam-Noord, Broek in Waterland en Monnickendam**. Wanneer gemeenten zoals Zaandam en Oostzaan de snelheid verlagen naar 30 km/uur, neemt de rijtijd per rit toe. Voor vervoerder FBS betekent dit bijvoorbeeld **circa twee minuten extra tijd**. Dat lijkt weinig, maar doordat tussen op vaste tijden rijden, wordt de totale omlooptijd (heen- en terugrit samen) langer. Hierdoor is **één extra bus en chauffeur** nodig om de frequentie van vier ritten per uur te behouden.

Als die extra capaciteit er niet is, moet de frequentie worden verlaagd naar drie ritten per uur. Daarmee komen reizigers in gemeenten verdrievoud, zoals **Waterland**, minder vaak of later aan. Dit laat zien hoe lokale keuzes invloed kunnen hebben op het netwerk als geheel, en waarom gezamenlijke afstemming tussen gemeenten en vervoerders essentieel is.

Bijlage 7: Proces lijn 287 haalbaarheidsonderzoek extra halte

Van:

Aan:

Cc:

Betreft: Halte Beechavenue lijn 287 (tijdelijk en definitief)

Datum: 9 oktober 2025

Status: Haalbaarheidsonderzoek tijdelijke halte Beechavenue op zeer korte termijn

Aanleiding

Na vaststelling Vervoerplan 2025 is spitslijn 287 die een verbinding biedt tussen Schiphol Airport en Schiphol-Rijk v.v. per 4 mei 2025 opnieuw ingevoerd. De lijn is per Vervoerplan 2021 deel B tijdelijk opgeheven vanwege COVID-19 maatregelen. De cirkellijn 180/181 wordt echter met de vele halteringen vanaf Schiphol Airport richting Schiphol-Rijk als te langzaam ervaren (is ca. 4 minuten langzamer dan lijn 287 destijds). Om die reden is voorgesteld om snellijn 287 opnieuw in te voeren omdat deze geen tussen Schiphol Airport en Schiphol-Rijk geen enkele haltering heeft.

Er zijn echter afwijkingen ten opzichte van 2021 *die lijn 287 minder interessant maken voor een deel van de reizigers* van en naar het centrum van Schiphol-Rijk. Die afwijkingen worden in de inleiding beschreven, de belangrijkste afwijking (gewijzigde route) is echter de aanleiding om voor te stellen (tijdelijk) een extra halte toe te voegen op de Beechavenue om tegemoet te komen aan dat deel van de reizigers dat de lijn nu minder interessant vindt.

Inleiding

Gedurende de periode dat lijn 287 tijdelijk niet reed, is Knooppunt Schiphol Zuid aangelegd (ingebruikname vanaf 12 december 2021), wat extra reismogelijkheden heeft gecreëerd voor reizigers uit de gemeenten Uithoorn, Aalsmeer, Haarlemmermeer en Heemstede. Deze extra reismogelijkheid was zeer welkom want gelijktijdig met de maatregel dat lijn 287 niet meer reed, is ook R-net 342 (Uithoorn – Aalsmeer - Schiphol Airport) opgeheven. Dus met de ingebruikname van Knooppunt Schiphol Zuid werd het mogelijk om na vele jaren de reisrelatie te herstellen nadat lijn 342 opgeheven was tussen Uithoorn, Aalsmeer en Schiphol. Namelijk door R-net 340 die Uithoorn en Aalsmeer eveneens bedient, te laten halteren op Knooppunt Schiphol Zuid en een overstap te bieden op de Cirkellijn 180/181 van/naar Schiphol Airport.



Vervoerplan Amstelland-Meerlanden 2027

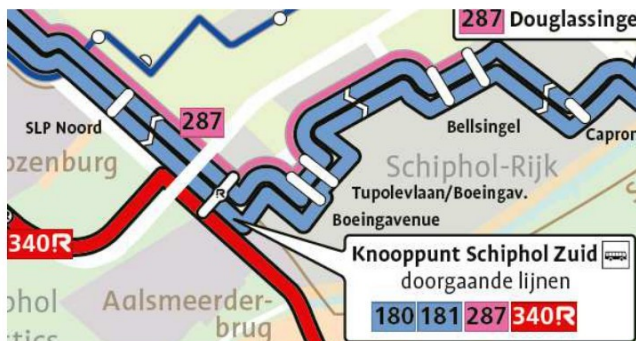
Echter de reis met lijn 342 van Uithoorn en Aalsmeer naar Schiphol Airport was 7 à 8 minuten sneller, want lijn 342 was een R-net zonder haltingen op Schiphol. Dus de reisrelatie Uithoorn, Aalsmeer met Schiphol Airport was weliswaar hersteld, maar kostte wel gemiddeld ca. 4 minuten extra vanwege de overstaptijd en met de vele extra halten die de Cirkellijn bediende duurde de reis nog eens ca. 4 minuten langer, totaal dus 7 à 8 minuten meer. Lijn 287 bood per 4 mei jl. kansen om daar verbetering in te brengen. De extra overstaptijd blijft, de winst is dat lijn 287 geen halten aandoet van/naar Schiphol Airport en er ca. per saldo 4 minuten reistijd winst te behalen bleek.

Halte Knooppunt Zuid is vervangend voor halte Beechavenue en de loopafstand van/naar Schiphol-Rijk is vergelijkbaar. Halte Beechavenue is na ingebruikname van Knooppunt Schiphol Zuid dus overbodig voor het Schipholnet en heeft vanaf dat moment alleen nog een functie voor het fijnmazige vervoersysteem FLEX (zie kaartje hierboven). Voor FLEX volstaat 1 halte en in de loop van de tijd is de tegenhalte opgeheven.

Met de herintroductie van lijn 287 stond Connexxion voor een aantal keuzes, maar er waren ook voldongen feiten die de uiteindelijke routekeuze bepaald heeft. Mogelijk hadden keuzes anders gemaakt kunnen worden voor zover de voldongen feiten die keuzes niet belemmerden. De route in combinatie met de beschikbare halten zegt echter veel over de aantrekkelijkheid en potentie van de herintroductie van lijn 287.

Keuzes en voldongen feiten

Bij een vrije keuze was de ideale route voor lijn 287 binnen Schiphol Rijk de volgende route v.v.



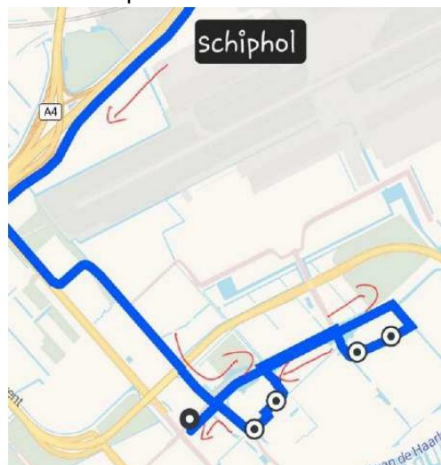
De keuze werd beperkt door een aantal invloeden:

1. Latere levering van batterijen voor de voertuigen zodat de elk jaar afnemende actieradius sinds 2018 een steeds grotere impact kreeg op het beschikbaar in te zetten voertuigen voor de dagelijkse exploitatie
 - a. Ofwel, bij een lagere actieradius zijn bij hetzelfde voorzieningenniveau meer voertuigen nodig om alle ritten te rijden en die voertuigen zijn er niet
2. Het tijdelijk naar beneden aangepaste voorzieningenniveau op Schiphol is per 4 mei 2025 weer naar 100% gegaan (dus maximale voertuiginzet).
 - a. Zelfs meer dan 100%, want met de bouw van de extra terminal is het noodzakelijk om lijn 191 naar een volledige kwartierdienst uit te breiden
3. Eerder dan gepland wordt lijn 287 ingevoerd (dus niet 14 december 2025, maar 4 mei 2025)
 - a. Een spitslijn is altijd maatgevend voor het maximaal in te zetten voertuigen, dus nog meer voertuigen nodig dan de genoemde 100%

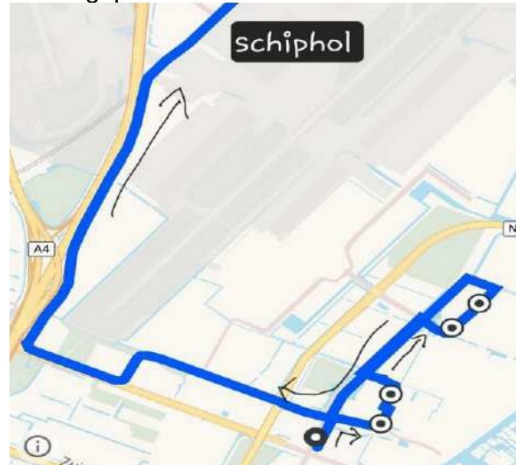
Bovenstaande 3 invloeden maakten dat de ideale route in het plaatje hierboven, niet mogelijk was en pas mogelijk lijkt per december 2026 als de batterijen geleverd en operationeel zijn.

Het heeft geleid tot de routekeuze zoals deze nu in exploitatie is:

Ochtendspits



Middagspits



Te zien is dat de route van lijn 287 via Beechavenue gaat en dus langs de (voormalige) haltes Beechavenue loopt (waarvan er 1 nu FLEX halte is en de andere fysiek is weggehaald)

Effect van de routekeuze op de reistijd

De route kent de volgende filosofie:

1. Reizigers wordt in de ochtendspits:

a. ...een rechtstreekse snelle verbinding geboden van Airport:

- naar Douglassingel in slechts 12 minuten (de reistijd met de cirkellijn is 17 minuten)
- naar Boeingavenue (centrumhalte van Schiphol Rijk) in 15 minuten (de reistijd met de cirkellijn is 14 minuten)

	287	287	287	287	287	287	287	287	287	287	287	287
Schiphol, Airport.....	7:01	7:16	7:31	7:46	8:01	8:16	8:31	8:46	9:01	9:16	16:04	16:19
Schiphol-Rijk, Douglassingel.....	7:13	7:28	7:43	7:58	8:13	8:28	8:43	8:58	9:13	9:28	.....	.....
Schiphol-Rijk, Boeingavenue.....	7:16	7:31	7:46	8:01	8:16	8:31	8:46	9:01	9:16	9:31	.....	.....
Schiphol-Rijk, Knooppunt Schiphol Zuid..	7:18	7:33	7:48	8:03	8:18	8:33	8:48	9:03	9:18	9:33	16:13	16:28
Trp number	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23
	287	287	287	287	287	287	287	287				
Schiphol, Airport.....	16:34	16:49	17:04	17:19	17:34	17:49	18:04	18:19				
Schiphol-Rijk, Douglassingel.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....				
Schiphol-Rijk, Boeingavenue.....	16:43	16:58	17:13	17:28	17:43	17:58	18:13	18:28				
Trp number	25	27	29	31	33	35	37	39				

b. ...een snelle overstap vanuit lijn 340 (Uithoorn, Aalsmeer) op lijn 287 die 4 minuten sneller is dan een overstap op lijn 180:

2. Reizigers wordt in de middagspits

a. ...een rechtstreekse snelle verbinding geboden naar Airport:

- van halte Douglassingel in 15 minuten (de reistijd met de cirkellijn is 19 minuten)
- van halte Boeingavenue (centrumhalte van Schiphol Rijk) in 17 minuten (de reistijd met de cirkellijn is 16 minuten)

	287	287	287	287	287	287	287	287	287	287	287	287
Schiphol-Rijk, Knooppunt Schiphol Zuid..	7:18	7:33	7:48	8:03	8:18	8:33	8:48	9:03	9:18	9:33	16:13	16:28
Schiphol-Rijk, Boeingavenue.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16:15	16:30
Schiphol-Rijk, Douglassingel.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16:18	16:33
Schiphol, Airport.....	7:29	7:44	7:59	8:14	8:29	8:44	8:59	9:14	9:29	9:44	16:33	16:48
Trp number	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
	287	287	287	287	287	287	287	287				
Schiphol-Rijk, Knooppunt Schiphol Zuid..	16:43	16:58	17:13	17:28	17:43	17:58	18:13	18:28				
Schiphol-Rijk, Boeingavenue.....	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:30				
Schiphol-Rijk, Douglassingel.....	16:48	17:03	17:18	17:33	17:48	18:03	18:18	18:33				
Schiphol, Airport.....	17:03	17:18	17:33	17:48	18:03	18:18	18:33	18:48				
Trp number	26	28	30	32	34	36	38	40				

- b. Een snelle overstap op lijn 340 (Uithoorn, Aalsmeer) vanaf lijn 287 die 4 minuten sneller is dan een overstap vanaf lijn 181:

Conclusie:

- Lijn 287 is van en naar de halte Douglassingel inderdaad veel sneller dan de Cirkellijn 180/181 (4 a 5 minuten).
- Lijn 287 is van en naar het 'centrum' van Schiphol Rijk, langzamer dan de Cirkellijn (1 minuut langzamer)
- Invoering van lijn 287 biedt een veel snellere verbinding tussen Uithoorn, Aalsmeer en Schiphol Airport omdat deze lijn veel minder haltingen op Schiphol heeft

Aanbeveling:

- Reizigers van/naar het centrum van Schiphol Rijk moeten ook profiteren van de invoering van snellijn 287
- Reizigers van/naar Douglassingel, Schiphol Knooppunt Zuid, Uithoorn en Aalsmeer dienen de voordelen die lijn 287 in de huidige vorm biedt, te behouden

Klachten bespreken van en met reizigers/stakeholders

Interglobe (parkbeheer Richport) heeft bij Connexxion aangegeven dat lijn 287 om een aantal redenen nog niet optimaal functioneert. Ook de onlogische route die in deze notitie wordt beschreven wordt benoemd waardoor voor een aantal halten de lijn niet als snellijn ervaren kan worden.

Op verzoek van Connexxion zijn een aantal stakeholders op 6 oktober 2025 virtueel bij elkaar gekomen om bovenstaande te bespreken. Deelnemende partijen zijn: Interglobe, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol, Vervoerregio Amsterdam en Connexxion.

Afgesproken is dat op zeer korte termijn onderzocht gaat worden of eveneens op de kortst mogelijke termijn tijdelijk een halte ingelegd kan worden op Beechavenue. De Vervoerregio geeft aan dat subsidie voor een tijdelijke halte alleen mogelijk is als de halte uiteindelijk blijvend is. Op die voorwaarde kan pas een antwoord gegeven worden als blijkt dat de tijdelijke halte een succes blijkt. Dat is geen reden om de haalbaarheid te gaan onderzoeken, want Interglobe wil graag naar de financiële mogelijkheden kijken intern. Ook als subsidie niet mogelijk blijkt door de Vervoerregio.

Maatregelen

De FLEX halte op de Beechavenue is per direct geschikt om geopend te worden voor lijn 287 waardoor er 's middags richting Airport (afhankelijk van de looptijd vanaf de herkomst) tot 7 minuten rijtijdwinst te halen is voor de reizigers in Schiphol-Rijk.



De tegenhalte (andere zijde van de weg) is een tijdje geleden weggehaald (hij zag er zo uit).

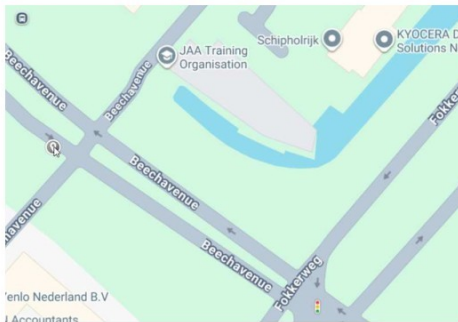


Deze halte ligt, nu blijkt, voor de heringevoerde lijn 287 niet meer veilig, want de bus op de foto moest rechtdoor toen Schiphol Knooppunt Zuid er nog niet was, dus dat gaat goed. Echter lijn 287 moet links voorsorteren en dan is de afstand te krap om de halte die helemaal rechts ligt te verlaten en door het verkeer te manoeuvreren dat op de rechtdoor baan staat. Kortom: het herinvoeren van de halte op de locatie zoals op de foto is geen optie meer.

Om het beeld volledig te maken, hieronder de situatie nadat de halte is weggehaald



Dit betekent dat er aan deze zijde van de weg op een andere locatie naar een nieuwe geschikte (tijdelijke) halte locatie gezocht moet worden. In het overleg met de stakeholders op 6 oktober jl. is deze zoektocht gezamenlijk (virtueel) gedaan en iedereen bleek enthousiast over de volgende locatie:



Argumenten om enthousiast van te worden zijn:

- Door de dubbele rijstrook kan er op de weg gehalteerd worden en is er geen dure haltekom noodzakelijk
- De belijning hoeft niet te worden aangepast, dus geen verkeersbesluit m.b.t. verkeerscirculatie wat veel proceduretijd scheelt
- Er ligt aansluitend een voetpad, dat scheelt aanlegkosten en maakt het veiliger
- Reizigers winnen tot 7 minuten reistijd (los van de looptijd, want die varieert afhankelijk van het werkadres)
- Er zijn geen bomen die gekapt moeten worden
- De eigenaar van de grond is de cooperatie waar Richport/Interglobe onder valt, dus de lijntjes zijn kort en het belang wordt erkend

Argumenten om voorzichtig te zijn en nader onderzoek nodig is

- De groenstrook is net niet lang genoeg wellicht om in- en uitstapdeur af te dekken, mogelijk moet er iets van de bossages gekapt worden
- PM?
- PM?

Bijlage 8: Effecten vervangen diesel- door ZEvoertuigen

Samenvattend: mijn advies voor Rijsenhout is aanpassen van de route door de Grundel en verplaatsen van de halte Centrum Schouwstraat. Nieuw-Vennep: aandringen op betere handhaving op foutparkeerders door de gemeente Haarlemmermeer, opheffen van enkele parkeerplaatsen en verruimen van de bochten. [Routewijziging Rijsenhout is dus wel op voorwaarde dat de genoemde infra-aanpassingen worden uitgevoerd.](#)

Afgelopen dinsdag heb ik met [REDACTED] langs twee infraknelpunten. Hieronder tekst en uitleg met foto's (screenshots uit de filmpjes die ik je al appte) en kaartje.

Rijsenhout:

Knelpunt is linksaf bocht Aalsmeerderdijk --> Schouwstraat.

- Aalsmeerderdijk is vrij recentelijk omgebouwd tot fietsstraat. Hier is veel (recreatief) fietsverkeer. Eigenlijk is het niet wenselijk om hier te rijden. Alternatieve route (en beter te rijden) is via de Grundel. Zie hieronder.



- Ruimte rechts moet vrij zijn om bocht te kunnen draaien. Met 10m red je het nog wel maar met 12m mag hier niets staan. Nu staan hier geregeld fietsen of auto's.



- Varkensruggen zowel links als rechts. Het is met 12m passen en meten.
- Parkeervak aan het einde van de bocht moet weg. Met 12m ga je er overheen. Hier staan vaak zelfs twee auto's.



Alternatieve route via Grundel (groene pijl). Deze is goed te rijden, zelfs beter dan de huidige route via de Aalsmeerderdijk, maar enkele aanpassingen noodzakelijk:



- Parkeerverbod nodig aan de linkerkzijde. We kunnen er langs, maar het is krap als er auto's staan en de kans op schade is dan groot.. Rechts zijn parkeerhavens; daarvan hebben we geen last.



- Halte Centrum Schouwstraat ligt nu precies op de driesprong. Daar is vanuit de Grundel komend niet te halteren. Deze halte moet ca. 50m verder in de Schouwstraat worden gesitueerd, tegenover de kerk.

