

Adviescommissie Amstelland en Meerlanden  
De heer D. Reneman  
Postbus 250  
2130 AG HOOFDORP

Datum	7 juni 2018	Onderwerp	Reactie op brief Adviescommissie AML
Uw kenmerk	AML 20180523		
Ons kenmerk	2018/12184/SP		
Inlichtingen	<a href="mailto:S.Pots@vervoerregio.nl">S.Pots@vervoerregio.nl</a>	Bijlagen	

Geachte leden van de adviescommissie Amstelland-Meerlanden,

Op 10 december 2017 is de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden (AML) van start gegaan. In de eerste maanden van de nieuwe concessie zijn er veel klachten geweest. Voor een deel hadden deze te maken met het feit dat Connexxion te maken heeft gehad met problemen in de exploitatie, waardoor de eerste maanden de uitvoering van de dienstregeling ondermaats was. Er was sprake van veel rituitval, de stiptheid was te laag en veel ondersteunende diensten (reisinformatie, wifi, etc.) waren niet op orde. Voor de slechte dienstuitvoering heeft het dagelijks bestuur aan Connexxion een boete opgelegd en een verbeterplan geëist. De kwaliteit die Connexxion levert laat vanaf dat moment een opgaande lijn zien. De komende tijd zal de Vervoerregio de kwaliteit scherp blijven monitoren om er voor te zorgen dat Connexxion zich aan de afspraken in de concessie houdt.

Per 10 december 2017 zijn de bussen in de AML-concessie tevens volgens een geheel nieuw vervoerplan gaan rijden. Ook dit heeft tot een fors aantal klachten geleid. Zowel van reizigers als vanuit de politiek. Veel klachten, maar ook aanvullende wensen, komen voort uit keuzes die gemaakt zijn bij de uitvraag van de concessie en de wijze waarop Connexxion deze uitvraag heeft vertaald in het aangeboden vervoerplan.

Mede op verzoek van de adviescommissie Amstelland-Meerlanden is aan het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng gevraagd om de wensen en klachten objectief te maken. Dit door een vervoerkundige analyse van deze aanvullende wensen en klachten te maken en tot verbetervoorstellen te komen, passend binnen de kaders van het programma van eisen en de uitgangspunten van bieding van Connexxion. Daarbij is nadrukkelijk input van de betreffende gemeenten gevraagd en gegeven. Een dankwoord voor uw kritische en constructieve bijdrage is hier op zijn plaats.

Door middel van deze brief geeft het dagelijks bestuur van de Vervoerregio aan hoe invulling wordt gegeven aan de conclusies uit het onderzoek van Goudappel Coffeng en de reactie van de Adviescommissie Amstelland-Meerlanden van 23 mei jl. daarop.

### **Context van het vervoerplan van 10 december 2017**

Het vervoerplan dat op 10 december 2017 in is gegaan heeft tot een forse kwaliteitsverbetering van het aanbod van openbaar vervoer in de regio geleid. De afgelopen concessieperiode is het aantal reizigers in het AML-gebied met 70% gestegen, zonder dat de Vervoerregio hier extra financiële middelen tegenover heeft gesteld. Ook voor de komende 10 jaar wordt een reizigersgroei van meer dan 50% verwacht zonder dat daar een hogere subsidie vanuit de Vervoerregio tegen over staat. Door de Vervoerregio is tijdens de aanbesteding aan inschrijvende vervoerders dan ook de uitdaging meegegeven om binnen de huidige financiële middelen van de vervoerregio de reizigersgroei te faciliteren. Daarnaast is aan de inschrijvers gevraagd om extra stappen te zetten op het gebied van onder andere duurzaamheid en ketenmobiliteit. Het faciliteren van de reizigersgroei is door Connexxion ingevuld met een verdere versterking van het aanbod van het hoogwaardige openbaar vervoer; het R-net. Frequentieverhogingen en een uitbreiding van de bedieningstijden hebben geleid tot circa 20% meer openbaar vervoer dan voorheen. Daarbij valt vooral het aandeel adressen op dat op korte afstand een systeem van 24/7 hoogfrequent openbaar vervoer heeft. Dit aandeel is gestegen van 20% naar 57%.

De introductie van R-netlijnen is de afgelopen jaren erg succesvol gebleken. Het versnellen van lijnen volgens de productformule van R-net maakt dat het openbaar vervoer in de regio voor veel reizigers een stuk aantrekkelijker wordt, waardoor de reizigersopbrengsten toenemen. Bovendien zorgt het sneller rijden voor een efficiëntere exploitatie. Hiermee snijdt het mes aan 2 kanten en is Connexxion in staat om voor hetzelfde budget veel meer openbaar vervoer aan te bieden. De keerzijde is dat door het versnellen van de lijnen de halteafstanden groter worden en daarmee ook de loopafstand naar de halte toeneemt. Per saldo is de reiziger sneller op zijn bestemming en zijn er meer reismogelijkheden. In de praktijk is dan ook gebleken dat ruim 90% van de reizigers bereid zijn om de extra afstand naar de halte af te leggen. De nieuwe R-netverbindingen blijken in sterke mate nieuwe reizigers aan te trekken. Een kleine groep reizigers heeft meer moeite om deze afstand te overbruggen. Veel klachten die zijn ingediend gaan met name over deze afweging.

### **Resultaat nieuwe concessie**

Tabel 1 geeft het resultaat van de nieuwe concessie tot nu toe. De tabel geeft aan dat er in januari 2018 sprake was van een behoorlijke reizigersdaling ten opzichte van het jaar daarvoor. Aan de ene kant had dit vooral te maken met de slechte uitvoeringskwaliteit. Daarnaast heeft Connexxion aanzienlijke problemen gehad met de juiste werking van de chipkaartapparatuur, waardoor een deel van de reizigers niet is geregistreerd en daarmee niet kan worden meegenomen in onderstaande analyse. De verwachting is dat het aantal reizigers dus hoger was dan aangegeven in de tabel. Reizigers die niet konden inchecken hebben gratis gereisd. De afgelopen maanden zijn de reizigersaantallen gestegen. De groei in april 2018 ten opzichte van april 2017 - zeker rekening houdend met de nog ontoereikende stiptheid en de gewenning aan het nieuwe lijnennet - duidt op reizigersgroei in de nieuwe concessie. De cijfers zijn nog pril, maar de tendens is helder. Na de aanloopproblemen van en gewenning aan de nieuwe concessie zijn de reizigersaantallen hoger dan voorheen.



	2017	2018	2018 t.o.v. 2017
jan	2.972	2.571	-13,5%
feb	2.792	2.528	-9,5%
mrt	3.227	2.922	-9,5%
apr	2.746	2.806	2,2%

Tabel 1: ingecheckte reizigers per maand in AML (x1000)

### Onderzoek Goudappel

Voor het merendeel van de aangedragen wensen en klachten concludeert Goudappel Coffeng dat Connexxion in eerste aanleg in haar vervoerplan vanuit vervoerkundig perspectief de juiste keuze heeft gemaakt. Voor een aantal onderdelen van het vervoerplan constateert Goudappel Coffeng echter dat het wenselijk is om de lijnvoering op een andere manier vorm te geven.

Hieronder volgt per gemeente een reactie op de in uw brief van 23 mei 2018 genoemde onderwerpen:

Gemeente Haarlemmermeer: De Vervoerregio ondersteunt integraal alle conclusies van de adviescommissie en Goudappel Coffeng. Ten aanzien van de bediening van de Floriande ontwikkelen de reizigersaantallen van lijn 341 zich positief. De Vervoerregio is blij verrast dat het aantal reizigers zo kort na de introductie van deze lijn al is gestegen, zeker gezien de matige uitvoering van de nieuwe concessie gedurende de eerste maanden. Voor wat betreft de conclusie over scholierenlijn 661, zal de Vervoerregio er bij Connexxion op aandringen om deze wijziging al bij de start van het nieuwe schooljaar in september 2018 door te voeren.

### Gemeente Amstelveen:

#### *Waardhuizen/Ziekenhuis Amstelland*

Allereerst vraagt de gemeente Amstelveen om een eenduidig gedragen oplossing om lijn 199 door te trekken naar het busstation van Amstelveen. Voorheen reed lijn 199 via de route Schiphol - Westwijk – Waardhuizen - Middenhoven - Amstelveen Busstation - Amsterdam Zuid. Sinds de start van de nieuwe concessie is lijn 199 vanaf Schiphol ingekort tot aan Amstelveen-Westwijk. Dit is het gevolg van de keuze om reizigers van en naar Schiphol meer met R-net te laten reizen, volgens het 24/7-concept. De bussen van het net rond Schiphol (waar lijn 199 onder valt) verzorgt sinds start van de concessie vooral op hoogfrequente wijze het vervoer op en in de onmiddellijke omgeving van het luchthaventerrein. Het gedeelte Waardhuizen – Middenhoven - Amstelveen Busstation is overgenomen door lijn 174. Deze lijn rijdt vanuit Uithoorn. Het stukje tussen Westwijk en Waardhuizen is derhalve vervallen, maar hier rijdt ook sneltram 51. Het nieuwe lijnennet biedt dezelfde verbindingen als het oude lijnennet, met uitzondering van de rechtstreekse verbinding tussen Schiphol en Waardhuizen/Middenhoven. Op dit moment is deze verbinding nog altijd mogelijk, maar met een overstap. Er kan met zowel metro 51 als buslijn 174 naar een halte van lijn 300 gereisd worden (busstation cq. Oranjebaan), waar kan worden overstapt richting Schiphol. Reizigers naar Schiphol Oost kunnen met lijn 51 naar Sacharovlaan reizen, waar overstapt kan worden op lijn 199.

Reeds vanaf de gunning van de concessie in december 2016 is in overleg tussen de gemeente Amstelveen, Connexxion en de Vervoerregio gezocht naar alternatieven. Dit heeft er tot op heden toe geleid dat er extra ritten op lijn 199 zijn toegevoegd. Deze kosten zijn het afgelopen jaar gedragen door de gemeente Amstelveen en Vervoerregio. Door deze extra ritten is het - door middel van een overstap op lijn 51 - toch voor reizigers vanuit Waardhuizen/Middenhoven mogelijk om op alle momenten van de dag en op alle dagen van de week van en naar Schiphol en Schiphol Oost te reizen, via een korte route die lijn 199 biedt. In het vervoerplan 2019 zijn deze extra ritten van lijn 199 weer verwerkt.



Ook Goudappel Coffeng heeft gezocht naar alternatieven en heeft geconcludeerd dat de huidige lijnvoering goed aansluit bij de reizigersvraag. Het weer terugleggen van lijn 199 biedt weliswaar weer een rechtstreekse verbinding tussen de wijken Waardhuizen/Middenhoven en Schiphol. Goudappel Coffeng concludeert echter dat in 2017 circa 60 reizigers per dag van deze verbinding gebruik maakten. Met het terugleggen van lijn 199 wordt een oplossing geboden voor de 60 reizigers tussen Waardhuizen/Middenhoven en Schiphol die nu moeten overstappen, maar ontstaan nieuwe nadelen voor reizigers vanuit Uithoorn naar het Ziekenhuis Amstelland. Bovendien kost deze oplossing € 0,5 mio aan extra exploitatiekosten per jaar (ofwel € 27 voor iedere reiziger die in de bus stapt). Vanuit het oogpunt van effectiviteit is de Vervoerregio van mening dat deze oplossing veel te kostbaar is.

Deze extra inzet zou ook gefinancierd kunnen worden door elders vervoer te schrappen, maar daarvoor geldt dat dit ten koste gaat van veel meer reizigers. Conclusie: de huidige oplossing zorgt bij een beperkte groep van 60 reizigers voor een extra overstap, maar al met al is dit de oplossing die leidt tot het beste vervoer binnen het beschikbare budget.

#### *Lijn 165, 166, 167*

In de regioraad is in het voorjaar van 2016 bij de bespreking van uitvraag voor de aanbesteding opgeroepen om aandacht te schenken aan kwetsbare doelgroepen. Met lijnen 165, 166, en 167 heeft Connexxion hier invulling aan gegeven. De drie lijnen rijden vooral tussen het centrum van Amstelveen en verzorgingshuizen en andere locaties waar veel ouderen wonen. Goudappel Coffeng komt daarbij tot de conclusie dat deze lijnen vervoerkundig gezien weinig toevoegen. Het gebruik is dan ook nihil. Goudappel Coffeng heeft in haar rapport een alternatieve lijnvoering voorgesteld, die de lijnen 165, 166 en 167 zou kunnen vervangen en vervoerkundig meer van waarde is. De Vervoerregio heeft reeds aan Connexxion de opdracht gegeven om het idee van Goudappel Coffeng verder uit te werken. Daarbij is Connexxion tevens gevraagd om voorstellen te doen om de bediening van het Oude Dorp te verbeteren. Hetzij door het Oude Dorp in de alternatieve lijnvoering voor de lijnen 165, 166 en 167 op te nemen, hetzij door het inleggen van een andere buslijn via het Oude Dorp.

#### *Keizer Karelweg Zuid*

De oorspronkelijke wens om lijn 357 over de Keizer Karelweg Zuid te laten rijden kwam voort uit de betere bereikbaarheid van het Oude Dorp. De gemeente Amstelveen, Vervoerregio en Connexxion erkennen echter dat deze routewijziging leidt tot meer verkeershinder voor de bus. De Vervoerregio gaat graag met de gemeente in gesprek over de mogelijkheden van het verplaatsen van de halte Bovenkerkerweg om alsnog de omgeving Keizer Karelweg / Oude Dorp beter te bedienen. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de langere loopafstand voor kwetsbare doelgroepen die dit tot gevolg heeft. In relatie tot de aanvullende voorstellen voor de bediening van het Oude Dorp die aan Connexxion zijn gevraagd (zie hiervoor) is het verplaatsen van de halte Bovenkerkerweg wellicht overbodig.

#### *Halte Grote Beer*

De gemeente Amstelveen stelt voor om zowel de halte Startbaan als Grote Beer te behouden. Zoals eerder vermeld heeft de Vervoerregio in de kaders voor de aanbesteding ingezet op R-net. Daarbij is door Connexxion gekozen voor het bedienen van de halte Startbaan en daarmee de halte Grote Beer te laten vervallen. Goudappel Coffeng constateert dat de door Connexxion gekozen oplossing te verdedigen is, maar dat het 'omruilen' van de haltes ook acceptabel is. De Vervoerregio heeft, mede op verzoek van de regioraad, in de kaders voor de aanbesteding tevens gevraagd om rekening te houden met kwetsbare doelgroepen. Op basis daarvan constateert de Vervoerregio dat Connexxion met het bedienen van de halte Startbaan de juiste keuze heeft gemaakt, vanwege onder andere het Hermann Wesselink College in de onmiddellijke nabijheid. De omgeving van de halte Grote Beer is nog altijd uitstekend bereikbaar. Op korte afstand liggen maar liefst drie haltes waar hoogfrequent openbaar vervoer komt: 500 meter van de



halte Poortwachter (diverse lijnen, waaronder R-net en sneltram 51), 400 meter vanaf Startbaan (R-net), 450 meter vanaf de halte Brink (sneltram 51).

#### Gemeente Aalsmeer:

##### *Kudelstaart*

De reizigersaantallen in Kudelstaart hebben de afgelopen maanden behoorlijk geschommeld. Ten opzichte van het aantal reizigers vorig jaar is er een daling geweest van 6% in februari en 24% in maart. De daling in het aantal reizigers is het gevolg van de slechte uitvoering van de dienstregeling gedurende de eerste maanden van de concessie, waarbij veelvuldig sprake is geweest van rituitval. Dit in combinatie met een lager aanbod van het aantal ritten. Het lagere aanbod is qua vervoervraag begrijpelijk. Maar als deze ritten dan niet rijden vanwege de rituitval is de reiziger dubbel gedupeerd. De problemen rond de rituitval zijn helaas nog niet verleden tijd. Connexxion wijdt dit aan de grote vertragingen in Amsterdam. Op dit moment vindt hier intensief contact over tussen Connexxion en Vervoerregio. Wat betreft de dienstregeling zijn in de nabije toekomst zijn er vanwege het gereedkomen van infrastructurele projecten (busstation Zwarteweg, halte Flora Holland, HOVASZ) een verbetering van de ov-bediening op komst. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio zal toezien op verbeteringen in de uitvoering van de dienstregeling van en naar Kudelstaart door Connexxion. Verder heeft de Vervoerregio aan Connexxion opdracht gegeven om op basis van reizigersaantallen te kijken of het inleggen van extra ritten in de ochtendspits zinvol is.

##### *Nachtlijn Kudelstaart*

Connexxion heeft op basis van tellingen ingeschat dat op nachtlijnen slechts 5 tot 10% van de reizigers in de oude concessie met een papieren kaartje reisde. De door Goudappel geconstateerde 2,5 reizigers per rit blijft daarmee dus vrijwel gelijk. Het terugbrengen van de nachtlijn naar Kudelstaart is daarmee weinig zinvol.

##### *Aalsmeer*

Het niet meer aandoen van haltes in Aalsmeer-dorp en Hornmeer is geen direct gevolg van de nieuwe concessie, maar van het project HOVASZ. Na de realisatie van een busbaan tussen Uithoorn en Aalsmeer en een nieuw busstation Zwarteweg, zal lijn 340 niet meer via het dorp rijden. Dit is vergelijkbaar met de focus op R-net in de aanbesteding, waarbij het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt door (veel) hogere frequenties, maar de loopafstanden toenemen. Door de hoge frequenties van lijn 340 en de nieuwe R-netverbinding lijn 342 naar Schiphol, wordt lijn 198 op dit moment al zeer beperkt gebruikt. Hieruit blijkt dat de beperkte loopafstanden naar de N196 voor de overgrote meerderheid van reizigers geen probleem zal zijn.

#### Gemeente Uithoorn:

##### *Bediening Legmeer*

Goudappel Coffeng concludeert dat de bediening van de wijk Legmeer weliswaar van mindere kwaliteit is dan voorheen, maar dat Connexxion gezien de reizigersaantallen en beperkte loopafstanden naar halte Arthur van Schendellaan, een goede keuze heeft gemaakt. Om toch tegemoet te kunnen komen aan de wens om de Legmeer beter te bedienen, stellen Vervoerregio en Connexxion voor om spitslijn 242 via de Legmeer te laten rijden in plaats van via Zijdelwaard. Deze maatregel is relatief eenvoudig door te voeren. De Vervoerregio zal er bij Connexxion op aandringen om deze wijziging uiterlijk per september te effectueren.

##### *Halte Heijermanslaan*

In het kader van de eerder beschreven focus op R-net, heeft Connexxion ervoor gekozen om de haltes Romeflat en Arthur van Schendellaan te behouden en daarmee de halte Heijermanslaan op te heffen.





Goudappel Coffeng constateert dat de extra loopafstand zeer beperkt is (in de ene richting 200 meter, in andere richting 280 meter). Daarmee is het onwenselijk om de halte weer op te nemen in de dienstregeling.

#### *Meerwijk*

De frequentie van lijn 174 is lager dan die van lijn 170 voorheen. In tegenstelling tot de analyse uit het rapport van Goudappel Coffeng reed lijn 170 in de oude concessie 3x per uur. Lijn 174 rijdt nu 2x per uur in spits. Op basis van reizigersaantallen is het wellicht wenselijk om de frequentie ietwat te verhogen. De eerste ervaringen van Connexxion geven aan dat de snelle en hoogfrequente R-netlijnen op het busstation veel aantrekkelijker zijn, waardoor veel reizigers op dit moment bereid zijn om naar het busstation te lopen/fietsen. De Vervoerregio heeft aan Connexxion gevraagd, vergelijkbaar voor de vraag over de bediening van Kudelstaart, om op basis van reizigersaantallen te kijken naar het verhogen van de frequentie van lijn 174 danwel het doortrekken van lijn 347 naar Meerwijk.

#### Gemeente Ouder-Amstel:

##### *Bereikbaarheid ziekenhuis*

In de oude concessie kon met lijn 146 vanuit Ouderkerk a/d Amstel rechtstreeks naar de hoofdingang van het Ziekenhuis Amstelland worden gereisd. In de nieuwe concessie kan hoogfrequent en sneller gereisd worden met lijn 356. Vanwege de loopafstand van ruim 500 meter tussen de halte en het ziekenhuis, is het reizen via deze verbinding voor een beperkte groep reizigers lastiger geworden. Deze reizigers kunnen bijvoorbeeld op de halte Ouderkerkerlaan overstappen op lijn 174. Dit is een suboptimale oplossing, maar eerlijkheid gebied hier dat het om een zeer beperkt aantal reizigers gaat. De alternatieve invulling van lijnen 165, 166 en 167 (zie bovenstaand) kan echter voor verbetering van de bediening van het ziekenhuis zorgen.

#### Gemeente De Ronde Venen:

##### *Afstand tot halte Centrum/Rondweg*

De nieuwe concessie van de provincie Utrecht is een jaar eerder dan Amstelland-Meerlanden van start gegaan. De uitvraag voor de concessie AML is goed afgestemd geweest op het aanbod in de concessie van de provincie Utrecht. In de vorige concessies was er in de gemeente De Ronde Venen sprake van overaanbod door overlap van de concessies. Deze overlap is er nu niet meer, waardoor het aanbod van openbaar vervoer in Mijdrecht en Wilnis beter afgestemd is op de vraag. De Vervoerregio ondersteunt daarbij de lezing van Connexxion. De concessiehouder Amstelland-Meerlanden is verantwoordelijk voor een snelle verbinding richting Amstelland. Wat betreft de details van de lijnvoering zou er nog een betere afstemming tussen Connexxion en Syntus kunnen plaatsvinden. De Vervoerregio onderschrijft dan ook de opdracht van de provincie Utrecht aan Syntus om hierover in gesprek te gaan met Connexxion en zal hetzelfde verzoek aan Connexxion doen. De focus zou daarbij voornamelijk bij het optimaliseren van de overstap tussen de lijnen van Connexxion en die van Syntus moeten liggen. Inmiddels hebben wij begrepen dat er in samenwerking met bovengenoemde partijen een onderzoek is gestart om tot optimalisatie te komen.

Haltes die in de oude concessie AML veel gebruikt werden in Mijdrecht worden nu niet meer aangedaan door Connexxion, maar liggen binnen afzienbare afstand van de halte Rondweg/Centrum. Veel reizigers zijn, vanwege de snelle verbinding met Uithoorn en verder, dan ook bereid om een langere loop/fietsafstand te overbruggen. Bovendien kent Mijdrecht de 'stadsdienst' (lijn M1/M2) die het voor- en natransport per ov verzorgt naar de halte Rondweg/Centrum.



#### *Vervallen rechtstreekse verbinding Amsterdam*

In de voorbereiding voor de aanbesteding AML is er overleg geweest met de gemeente Ronde Venen. Toen is er ook gesproken over de keuze voor een rechtstreekse verbinding met Amsterdam, dan wel met Schiphol/Hoofddorp. Uit de discussie is toen niet een duidelijke voorkeur voren gekomen. Aan de vervoerder is destijds dan ook geen voorkeurrichting meegegeven. Connexxion heeft gekozen voor een rechtstreekse verbinding richting Schiphol/Hoofddorp. Deze keuze sorteert voor op de komst van de Uithoornlijn. De matige uitvoering van de dienstregeling gedurende de eerste maanden van de nieuwe concessie, maakte dat de overstap in Uithoorn nog niet optimaal was. De Vervoerregio onderschrijft de noodzaak tot een snelle en comfortabele overstap in Uithoorn. Dit aspect zal door Connexxion moeten worden meegenomen in de eerder besproken afstemming met Syntus.

#### *Nachtbus*

Over het vervallen van de nachtbus naar Amsterdam is bij de aanbesteding afstemming geweest tussen de provincie Utrecht en de Vervoerregio. Vanwege het bieden van een nachtlijn tussen Mijdrecht/Wilnis en Amsterdam door Syntus, is een parallelle nachtlijn van Connexxion niet zinvol.

#### **Conclusie en vervolgstappen**

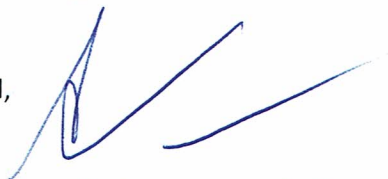
Goudappel Coffeng heeft geconstateerd dat Connexxion in veel gevallen de juiste keuze heeft gemaakt. In een paar gevallen zijn er optimalisaties mogelijk, die passen binnen het programma van eisen en de uitgangspunten van de bieding van Connexxion. Op dit moment is Connexxion bezig met het maken van het vervoerplan 2019. De Vervoerregio zal Connexxion op een aantal van bovengenoemde punten verzoeken om wijzigingen door te voeren dan wel verdere invulling te geven aan de door Goudappel Coffeng aangedragen verbeterpunten.

#### Het betreft hier:

Scholierenlijn 661 (per 1 september 2018) in Hoofddorp  
Alternatieve lijnvoering lijn 165, 166, 167 in Amstelveen  
Betere bediening Oude Dorp te Amstelveen  
Verbetering van de bediening van de omgeving Keizer Karelweg Zuid  
Idem voor het Amstelland ziekenhuis  
Bezien van het nut van extra bediening Kudelstaart  
Betere bediening Legmeer  
Betere bediening Meerwijk

Uiteraard zullen zowel de Adviescommissie Amstelland-Meerlanden als de Reizigersadviesraad nauw betrokken worden bij het samenstellen van het finale vervoerplan. Indien het vervoerplan van Connexxion voldoet aan het programma van eisen van de concessie Amstelland-Meerlanden, stelt het dagelijks bestuur op 5 juli 2018 dit vervoerplan vast. Het dagelijks bestuur gaat ervan uit dat door middel van het rapport van Goudappel Coffeng en deze brief, invulling is gegeven aan de in uw brief van 6 maart jl. gevraagde oplossingen en het advies van de adviescommissie van 23 mei jl.

Hoogachtend,



Namens het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam  
Addy Verschuren