

De volgende partijen hebben een wens ingediend. Daar wij geen namen van privépersonen publiceren hebben wij de informatie van de respondenten geanonimiseerd.

1. Buurtvereniging Nieuwe Meer
2. BIZ centrum Nieuw-Vennep
3. Stichting Hoofddorp Noord
4. Businesspark Oude Meer
5. Wijkraad Toolenburg
6. Inwonende Rijsenhout
7. BIZ de Weeren
8. Bedrijventerrein Roozenburg
9. Bedrijventerrein de Hoek
10. Bewoner Zwaanshoek
11. Bewoner Badhoevedorp
12. Bewoner Badhoevedorp
13. Dorpsvereniging Haarlemmerliede-Spaarnwoude
14. Kopgroep Badhoevedorp

.....

Van: **Buurtvereniging Nieuwe Meer**

Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Beste,

Net als voorgaande jaren wil ik als buurtvereniging Nieuwemeer en als bewoner opnieuw een verzoek indienen om de bushalte op de Oude Haagseweg Koekoekslaan als busstop te gaan gebruiken door (minstens) één van de vele bussen die hier dagelijks langs rijden. Tijdens het golftoernooi KLM Open, afgelopen zomer, is de bushalte wel in gebruik gesteld door de organisatie; zij vonden het een groot succes. Maar ik heb begrepen dat Connexxion blijft weigeren dit als reguliere busstop op te nemen. Ik weet ook dat de wethouder ons verzoek telkens overneemt, en dat de concessie van Connexxion loopt tot 2032. Ik acht de kans dat onze wens voor die tijd wel gehonoreerd wordt klein, maar wil blijven benadrukken dat die wens voor onze buurt wel blijft bestaan.

Mocht er in de toekomst een soort rondrijdende bus door Badhoevedorp gerealiseerd worden dan vraag ik de gemeente/wethouder ook de rest van de Nieuwemeerdijk in de route op te nemen, want bij eerdere informatie kreeg ik de indruk dat zo'n bus wel een rondrit zou maken, maar al bij de Rijstvogelstraat om zou keren en dus de rest van de Nieuwemeerdijk over te slaan.

Met vriendelijke groet,

Mede namens Buurtvereniging Nieuwemeer

.....

Van: **Winkelcentrum Nieuw-Vennep**

Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Betreft: Verbetering busverbinding Centrum Nieuw-Vennep – halte bij winkelcentrum De Symfonie

Geachte dames en heren,

Opvolgend op uw verzoek om onze wensen voor de busdienstregeling voor het opvolgende jaar door te geven, hierbij onze suggestie. Uiteraard willen wij graag onze zorgen en wensen kenbaar maken over de bereikbaarheid van Centrum Nieuw-Vennep per bus en u enkele concrete suggesties meegeven voor de dienstregeling.

Huidige situatie

- Winkelcentrum De Symfonie ontvangt wekelijks ruim 45.000 bezoekers (bezoekerstellingen zijn inmiddels gaande voor exacte aantallen indien gewenst).
- In Centrum Nieuw-Vennep zelf is echter geen directe bushalte aanwezig.
- De dichtstbijzijnde halte is Zuiderdreef, op circa 9 minuten lopen. Voor ons steeds ouder wordende publiek vormt dit een aanzienlijke drempel.
- De reistijd vanaf NS Station Nieuw-Vennep met lijn 162 naar Centrum Nieuw-Vennep bedraagt momenteel ongeveer 20 minuten, terwijl de afstand relatief kort is.

Potentieel aantal reizigers

Het station van Nieuw-Vennep is een belangrijk knooppunt:

- Treinreizigers uit Hoofddorp, Leiden en omliggende plaatsen stappen hier uit.
- Daarnaast komen diverse buslijnen hier samen. Een directe verbinding naar het centrum zou daarom door veel reizigers gebruikt kunnen worden.

Suggesties voor verbetering

- Buslijn aanpassen: laat de huidige lijn die langs het station rijdt doorrijden via Centrum Nieuw-Vennep en daar een halte maken bij of vlakbij winkelcentrum De Symfonie.
- Afstemming op openingstijden: het winkelcentrum is 7 dagen in de week geopend tussen 09:00 en 18:00 uur. Een goede aansluiting in deze uren biedt het meeste rendement.

Waarom dit belangrijk is

- Toegankelijkheid voor iedereen: vooral voor senioren en minder mobiele inwoners is een directe busverbinding onmisbaar.
- Stimulans voor bezoekersstromen: een betere bereikbaarheid trekt extra bezoekers, wat ten goede komt aan zowel de winkeliers als de leefbaarheid van Nieuw-Vennep.
- Financieel voordeel voor de vervoerder: de grote aantallen bezoekers zorgen voor een structurele reizigersstroom en dus extra opbrengsten.
- Voorbereiding op de toekomst: met de komst van vele nieuwe bewoners en een verwachte afname van het aantal parkeerplaatsen in Centrum Nieuw-Vennep wordt het openbaar vervoer steeds belangrijker.

Conclusie

Een directe busverbinding tussen NS Station Nieuw-Vennep en Centrum Nieuw-Vennep/winkelcentrum De Symfonie is een logische stap om de bereikbaarheid te verbeteren, bij te dragen aan duurzaamheid en in te spelen op de groei van Centrum Nieuw-Vennep.

Wij nodigen u graag uit om samen met ons naar de mogelijkheden te kijken en dit belangrijke knelpunt op te lossen.



Met hartelijke groet,

CentrumManager

[Centrum Nieuw-Vennep](#)

Van: **Stichting Hoofddorp-Noord**
Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Uitvraag Vervoerplan 2027 oktober 2025
T.a.v. Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Ons antwoord blijft gelijk aan de voorgaande jaren. Er is geen noemenswaardig openbaar vervoer in Hoofddorp Noord en het aantal inwoners blijft groeien. Ik blijf het toch insturen, misschien dat er ooit verbetering zal komen.

Hoofddorp Noord is al sinds lange tijd heel slecht bereikbaar. In het verleden (tot december 2015) ging er 2 x per uur een bus naar Amsterdam Elandgracht – Station Hoofddorp, daarna werd de route ingekort tot Amsterdam Lelylaan, deze lijnbus reed van de vroege ochtend tot de late avond.

Deze buslijn is vervangen door de 161 die van 07.00 tot 20.00 uur tussen Station Hoofddorp en Badhoevedorp reedt. Uiteindelijk is deze route nog meer ingekort en rijdt deze bus tussen Hoofddorp Station en Zwanenburg? Op werkdagen tussen 07.00 en 20.00 uur. Er blijkt ook nog 1 x per dag een bus 645 van Badhoevedorp naar de Kaj Munkweg te rijden, alleen om 07.40.

Langzaam maar zeker is het OV steeds minder geworden, de enige buslijn in de avonden is de 340, een prima buslijn met hoge frequentie tot laat in de avond, echter wel een flink end lopen, ongeveer net zover als naar het centrum van Hoofddorp. Voor woon-werkverkeer (tijd), ouderen of mensen die slechter ter been zijn (afstand) is dit niet haalbaar. Loopafstand vanuit Hoofddorp Noord is voor een groot deel tussen de 15 en 20 minuten, voor iemand die goed ter been is!

Sinds enkele jaren is onze wijk uitgebreid met het Noorderkwartier, 70 woningen en binnen afzienbare tijd komen er nog veel meer woningen bij project Het Nieuwe Noord met 600 appartementen en inmiddels is De Beets bijna bewoond. Er wordt veel gezegd over duurzaamheid en bereikbaarheid, maar geen woord over het openbaar vervoer.

Wat wij graag willen zien is een OV-verbinding tussen Hoofddorp Noord (gezien vanaf de Hoofdweg) naar station Hoofddorp, die frequenter en tot laat in de avond rijdt. De wijk wordt dan aan twee kanten ontsloten en alle bewoners kunnen binnen 10 minuten een bushalte bereiken.

Het telkens terugkerende argument dat er te weinig gebruik van gemaakt wordt, kan je op verschillende manieren uitleggen, hoe slechter het OV geregeld is, hoe sneller bewoners de auto zullen nemen. Een bus die maar 1 x per uur rijdt is te risicovol voor woon-werkverkeer. Mensen die eenmaal in de auto zitten, zijn lastig weer in het OV te krijgen. Maar als aanloop naar de extra 600 woningen lijkt me het zeer verstandig om nu alvast (2026?) de lijn uit te breiden, zodat ook de bewoners van het Nieuwe Noord straks direct gebruik kunnen maken van het OV en ze niet in de auto gedwongen worden.

Met vriendelijke groet,

Namens wijkraad Hoofddorp Noord
Voorzitter SHN

.....

Van: **Business Park Oude Meer**
Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Onderwerp: Aanvraag vervoerplan 2027, Business Park Oude Meer

Beste drs. Marja Ruigrok,

Onlangs hebben wij het verzoek ontvangen om onze wensen en suggesties voor het vervoerplan 2027 kenbaar te maken.

Wij geven graag gehoor aan dit verzoek.

Namens de Stichting Parkmanagement Schipholregio (Business Park Oude Meer, BPOM) wordt opgemerkt dat deze aanvraag slechts beperkt afwijkt van eerdere aanvragen uit voorgaande jaren. Er zijn enkele verduidelijkingen en uitbreidingen toegevoegd. Deze wijzigingen zijn het resultaat van aanhoudende vertragingen en een gebrek aan voortgang in de uitvoering van het HOV SOOMR-project. Het uitblijven van verbeteringen veroorzaakt praktische knelpunten voor onze ondernemers. In deze aanvraag wordt aangegeven dat integrale mobiliteitsoplossingen noodzakelijk zijn voor het verbeteren van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied.

HOV Schiphol Ring (Schiphol Cirkellijn)

Voor het laatste onderdeel van dit project is in 2019 een samenwerkingsovereenkomst HOV SOOMR ondertekend. De Schiphol Cirkellijn rijdt momenteel nog over de Tupolevlaan en Koolhovenlaan, echter voldoet de huidige route niet aan de gestelde eisen voor deze verbinding.

De aanleg van dit vrije busbaan traject was volgens de SOK gepland voor 2022 gepland, zodat het laatste deel van de HOV Schiphol Ring in 2023 operationeel zou zijn. In het integrale Meerjarenprogramma Infrastructuur 2024-2031 van de Provincie Noord-Holland is de uitvoeringsperiode echter vastgesteld op 2026-2027. Wij verzoeken de gemeente om de HOV-buslijn op te nemen in het advies voor het vervoerplan 2027, zodat deze na oplevering direct in gebruik kan worden genomen. Indien tijdens het consultatieproces blijkt dat de beoogde uitvoeringsdatum niet wordt gehaald, vragen wij de gemeente bij de provincie aan te dringen op een zo spoedig mogelijke start van de werkzaamheden.

Extra bussen tijdens de spits

Net als voorgaande jaren hebben wij de wens om spitslijn 287 terug te brengen. Deze lijn is in januari 2021 opgeheven als coronamaatregel én vanwege de opening van Knoop Schiphol Zuid.

In eerdere adviezen is de komst van extra spitsbussen gekoppeld aan de ingebruikname van de HOV SOOMR. We verzoeken de gemeente de spitslijn niet meer te koppelen aan het SOOMR-project maar voor het vervoerplan 2027 als losstaand advies op te nemen. Dit vanwege de vele uitstellen van dit project.

Randzaken

Daarnaast zijn er nog een aantal zaken die niet in z'n geheel betrekking hebbende op het vervoersplan maar wel gerelateerd hieraan zijn en waarom de snelle uitvoer van de HOV SOOMR cruciaal is voor de toekomstbestendigheid van Business Park Oude Meer.

Ten eerste, bedrijven op BPOM ondervinden problemen met de omgevingsdienst bij het aanvragen van een omgevingsvergunning, doordat ze geen lagere parkeernorm mogen toepassen zolang de HOV SOOMR nog niet is gerealiseerd.

Hierdoor moeten bedrijven meer parkeerplaatsen realiseren dan nodig is, omdat de huidige bushaltes niet als HOV worden beschouwd, terwijl ze functioneel vergelijkbaar zijn (met uitzondering van de vrij liggende busbaan). Dit leidt tot een slechter vestigingsklimaat van BPOM en minder optimaal ingerichte kavels met als gevolg langdurige verstening van het bedrijventerrein. Na aanleg van de HOV-busbaan zullen de meeste bedrijven de binnen de minimum of gemiddelde bandbreedte van de parkeernorm liggen, maar het aanpassen van bestaande vergunningen voor vergroening is kostbaar en ingewikkeld. Wij verzoeken daarom om de huidige haltes nu al als HOV te erkennen of afspraken te maken met de omgevingsdienst over het hanteren van toekomstige parkeernormen.

Ten tweede, zit in het SOOMR-project niet allen het aanleggen van de vrij liggende busbaan maar ook het aanpassen van de verkeersstructuur op BPOM. Het gaat om een stuk herinrichting van de Douglassingel, Koolhovenlaan en Capronilaan. Dit was een van de gehonoreerde KES items van de klankbordgroep (actief tussen ± 2016 – 2019). We hebben deze eisen ingebracht omdat er momenteel veel gevaarlijke situaties op het bedrijventerrein zijn die zo snel mogelijk moeten worden opgelost. De Stichting gaat er vooralsnog van uit dat deze eisen tot uitvoering worden gebracht. Maar verzoeken de gemeente te overwegen bij verder uitstel van aanleg HOV om deze aanpassingen eerder aan te brengen.

Tot slot hebben wij in april van dit jaar contact gehad met het ingenieursbureau dat door de Provincie is aangesteld om nieuwe conceptontwerpen en berekeningen op te stellen voor een versoberde opdracht HOV SOOMR. Dit betekent dat de focus uitsluitend ligt op de aanleg van de buslijn langs de Fokkerweg en aanpassingen in de verkeersstructuur geen onderdeel meer uitmaken van dit project. Ook is een vrije busbaan geen vereiste meer, waardoor het mogelijk is dat de toekomstige busbaan niet voldoet aan de gestelde HOV-eisen.

Hierdoor bestaat het risico dat medewerkers van BPOM verder moeten lopen naar de bushalte, de betrouwbaarheid van de dienstregeling niet toeneemt, er geen extra spitsbussen beschikbaar komen, bedrijven geen lagere parkeernormen kunnen hanteren en noodzakelijke wijzigingen in de verkeersstructuur achterwege blijven. Dit schetst een zorgwekkend toekomstperspectief zonder (mobiliteits-)verbeteringen voor ons bedrijventerrein.

Wij verzoeken de wethouder onze wensen, bezwaren en zorgen zorgvuldig te overwegen en deze op te nemen in het conceptadvies. Wij zijn uiteraard bereid onze zorgen nader en desgewenst mondeling toe te lichten.

Met vriendelijk groet,

Van: **Wijkraad Toolenburg**

Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Geachte dames, heren,

De gemeente heeft de wijkraad in staat gesteld om input te leveren voor het gesprek met de busmaatschappijen over het vervoerplan 2027. Wij hebben daarom op onze informatiekanalen een oproep geplaatst. Door interne miscommunicatie hebben we helaas de deadline gemist. Excuses daarvoor.

In de hoop dat de reacties van buurtbewoners meegenomen kunnen worden, stuur ik deze alsnog door.

Met vriendelijke groet,

namens de wijkraad Toolenburg

Beste wijkraad,

Heel fijn dat jullie in gesprek gaan met de gemeente over busmaatschappijen. Graag wil ik u verzoeken de toegankelijkheid van het openbaar vervoer aan de te bespreken punten toe te voegen. Dat laat nog steeds veel te wensen over. Als ervaringsdeskundige kan ik u vertellen dat het dagelijks gebruik van het OV een hele onderneming is. Mijn dochter heeft regelmatig tevergeefs bij een bushalte gestaan en tevergeefs geprobeerd met de bus mee te komen. Daarnaast zijn er nog steeds haltes die niet geschikt zijn om met een rolstoel in te rijden.

Met vriendelijke groet,

Beste Wijkraadcommissie,

Graag geef ik mijn mening over de buslijnen binnen Toolenburg.

Wonend in Toolenburg heb ik veel plezier van de buslijn 169 en R-net buslijn 397 en R-net buslijn 300. Deze hebben ook 's nachts bussen rijden wat heel praktisch is voor de reizigers en werknemers van en naar Schiphol. Van deze buslijnen hebben wij veel plezier en geen overlast of klachten. Ik kan makkelijk het centrum van Hoofddorp, Haarlem, IJmuiden en Amsterdam bereiken met de bus.

Vr. Groet

Goedemiddag,

Graag reageer ik op de oproep om iets van de buslijnen te vinden.

Wij zouden het fijn vinden als de N30 Schiphol Plaza 2x per uur kan rijden. Nu is dit 1x per uur en is de aansluiting met de werktijden van ons, maar ook vele anderen werkenden die op Schiphol werken niet voldoende.

Dus heel graag 2x per uur in de nacht.
Veel succes met de gesprekken!

Beste leden van de Wijkraad,

Ik werk al bijna 23 jaar in Heemstede. Tot ik daar kwam te werken was er een doorgaande busverbinding vanuit Toolenburg, langs het Spaarne Ziekenhuis naar Heemstede Wipperplein, over de Dreef naar Haarlem. Helaas is er sindsdien een overstap nodig bij het Spaarne Ziekenhuis, welke nooit aansluit (van buslijn 169 op buslijn 340). Op een stuk van 10km is dat echt heel vervelend. Ook voor scholieren naar Hageveld zou dit een belangrijke verbinding kunnen zijn. Sowieso vanuit Toolenburg Zuid is de verbinding met Haarlem lastig. De Zuid-tangent naar Haarlem gaat namelijk helemaal niet (meer) door onze wijk. (jammer voor de studenten van de Hogeschool Haarlem, personeel van de provincie).

Kunnen jullie dit meenemen?
groeten

.....

Van: **Inwonende Rijsenhout**
Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Beste Marja Ruigrok,

Omdat ik zie dat wij een jaar geleden omstreeks dezelfde tijd van het jaar contact hebben gehad over het openbaar vervoer in ons dorp, willen wij graag aansluiten bij onze correspondentie van toen.

Aanleiding is het juichende bericht in het Nieuwsblad Haarlemmermeer van de afgelopen week over het geld dat door het Rijk wordt geschonken voor een verbeterde bereikbaarheid van bestaande *en nieuwe* wijken in Hoofddorp Zuid en Nieuw Vennep West.

Prachtig, dat is zeker. Een felicitatie waard.

Hoe schrijnend staat dit nieuws echter in het licht van de nog altijd bedroevende OV-situatie in Rijsenhout!

Zeker nu het aantal kinderen en jongeren om ons heen rap groeiende is en ook hier uitbreiding op het menu staat, vragen wij ons toch echt af...

's Avonds + in de weekenden nog steeds **NUL** regulier openbaar vervoer – en dat onder de rook van Amsterdam!

Wie zet zich eigenlijk in voor deze kwestie?

Onze dringende vraag en aanbeveling zou zijn: in de eerste plaats een herstelde verbinding van het OV naar Aalsmeer. Op die manier kunnen ook Rijsenhouters de wijde wereld invliegen.

Bijvoorbeeld naar Haarlem, Uithoorn, Amstelveen, Amsterdam en niet te vergeten Schiphol. Op uiteraard alle dagen!

In tweede instantie staat ook een bus naar Nieuw-Vennep op ons wenslijstje.

Met vriendelijke groet,

.....

Van: **BIZ de Weeren**
Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Beste,

Na enig rekenwerk zijn we erachter, dat de grootste afstand van De Weeren naar het station of bus 1260 meter is. Dus deze moeten we vergeten.

Ook hebben we geen enkele reactie gehad van de ondernemers op onze uitvraag naar busdienstregeling.

Wat ons wel een doorn in het oog is, dat we geen directe verbinding hebben met onze omliggende dorpen. Tw Vijfhuizen, De Brug, Boesingheliede, Badhoevedorp. Ook inwoners van Zwanenburg hoor ik hier over mopperen. Is een klein busje niet een overweging met bv een vrijwilliger.

MVG BIZ De Weeren

Van: **Bedrijventerrein Rozenburg**

Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Geachte heer/mevrouw,

Namens de huurders van het bedrijventerrein wend ik mij tot u met betrekking tot de bereikbaarheid van het terrein.

Momenteel zijn werknemers genoodzaakt om 20 tot 25 minuten te voet af te leggen om hun werkplek te bereiken. Dit leidt niet alleen tot praktische

belemmeringen, maar kan tevens worden aangemerkt als een onveilige situatie.

Daar komt bij dat het bedrijventerrein onvoldoende is ingericht op autoverkeer, waardoor het gebruik van de auto voor een groot deel van de werknemers geen realistisch alternatief vormt.

Wij zijn van mening dat een beperkte uitbreiding van de bestaande bus route deze problematiek grotendeels (circa 90%) zou wegnemen.

Aangezien dit vraagstuk alle huurders van het bedrijventerrein treft, verzoeken wij u vriendelijk doch dringend om in overleg te treden teneinde gezamenlijk tot een passende oplossing te komen.

Wij zien uw reactie en een voorstel voor een vervolgstap met belangstelling tegemoet
Met hartelijke groet/kind regards,

Van: **Bedrijventerrein de Hoek**

Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Geachte gemeente Haarlemmermeer,

Ik wil graag voorstellen om een nieuwe bushalte te realiseren in het industriegebied tussen De Hoek en

Beukenhorst Oost (in de omgeving van Taurusavenue en Van Heuven Goedhartlaan, Hoofddorp), met een directe verbinding naar Schiphol.

Dit gebied groeit snel en huisvest meerdere logistieke, farmaceutische en dienstverlenende bedrijven, maar is moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer.

Momenteel moeten veel werknemers en bezoekers lange afstanden lopen vanaf de dichtstbijzijnde halte of

zijn zij afhankelijk van de auto, wat zorgt voor extra verkeer en CO₂-uitstoot.

Een nieuwe bushalte of een verlenging van een bestaande lijn richting Schiphol zou de bereikbaarheid

verbeteren, duurzaam woon-werkverkeer stimuleren en zowel werknemers als bedrijven in de regio ten goede komen.

Met vriendelijke groet,

.....

Van: **Bewoner Zwaanshoek**

Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Hey all, i have a question about Buurtbus - i was wondering if there would be transportation provided for Zwaanshoek outside of the buurtbus. It is rather problematic to move in and out of the village if u do not have a car. Especially on weekends its a problem. Thank u! Best regard

.....

Van: **Bewoner Badhoevedorp**

Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Geachte Mevr.Ruigrok,

Mijn vraag:

Mensen die niet zo ver kunnen lopen en vaak niet kunnen fietsen hebben echt n probleem in Badhoevedorp.De ene bushalte is te ver vanuit Schuilhoeve, Meerwende, Meerendael en Meerbosch. Ik bedoel de Pa Verkuijl laan.

Alleen al Lorenz plein is voor veel mensen te doen

Ook Robert Kochstraat is fijn.

Dit zou toch moeten kunnen?

Waarom gebeurt er niets?

Mijn Zelfstandigheid is hierdoor niets meer.

Taxi wordt lastig en prijzig. En niet op je eigen moment.

De meeste oudjes rijden geen auto.

Hoop dat dat toch wel duidelijk is.

Is er n dag waarop het hierover kan gaan?

Inloop dag of avond

Wil ik graag weten.

Hoogachtend,

.....

Van: **Bewoner Badhoevedorp**

Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Dag Marja,

ik ben verheugd! Niet alleen vanwege het feit dat de KLM open weer in mijn achtertuin komt begin juni.

Maar het feit dat de bushalte Koekoekslaan in gebruik wordt genomen begin juni is een gunstig teken. Zonder problemen kan dit dus.

En nu in het nieuws is dat het een puinhoop wordt rondom Amsterdam ivm wegafsluitingen moeten die bussen 397 en 369 daar standaard echt weer stoppen! En het kan! Zo blijkt!

Geweldig nieuws!

Dus wellicht, gezien wat er gewoon mogelijk blijkt tijdens de KLM open, hoeft daar ook niet meer mee gewacht te worden tot december.

Ik blijf optimistisch en strijdbaar!

Dag Marja,

Dank voor je uitgebreide reactie.

Het zou mooi zijn dat de breed gedragen wens voor de halte Koekoekslaan toch door Connexion wordt bekeken. Ze hoeven er behalve te stoppen eigenlijk niks voor te doen. Wellicht past het toch in het dienstrooster in te passen. De heer Peter van Leeuwen die ik eind januari van dit jaar sprak bij de Vervoersregio zei dat het makkelijk moest zijn om de bus daar gewoon weer te laten stoppen en dat 1 december haalbaar moest zijn. Hij had het echt niet over 2026.

Je kunt dingen veel ingewikkelder maken dan ze daadwerkelijk zijn. En tijdens de KLM open was die bushalte wel ineens weer in bedrijf en daarna kan het weer niet. Het valt gewoon niet te verkopen.

Burgers staan in de kou. Het wordt tijd dat de politiek zich daar eens wat meer van aan gaat trekken.

Behalve dat vraag ik me af hoe een concessie verlengd kan zijn tot 2032 zonder burgers te vragen of ze überhaupt tevreden zijn met het OV. Het wordt namelijk betaald van publieksgeld.

Met vriendelijke groet,

.....

Van: **Dorpsvereniging Haarlemmerliede / Spaarnwoude**
Betrekking op: **Concessie Haarlem-IJmond**

Beste,

We verwachten geen inzet voor in openbaar vervoer in Haarlemmerliede in het jaar 2026.

Met vriendelijke groet,

Voorzitter Dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude
www.dorpsvereniging.nl

.....

Van: **kopgroep Badhoevedorp**
Betrekking op: **Concessie Amstelland-Meerlanden**

Negen voorstellen voor beter OV in Badhoevedorp – Inbreng vanuit de Kopgroep

Dit verbetervoorstel hebben wij opgesteld als aanbeveling voor beleidsmakers en beslissers die werkzaam zijn bij de gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam (VRA), Connexion en Gemeentevervoerbedrijf (GVB).

Als Kopgroep bestaande uit circa dertig bewoners en ondernemers hebben wij de afgelopen anderhalf jaar intensief meegedacht over de toekomst van Badhoevedorp, in het kader van de Tussenevaluatie VSP Badhoevedorp. Al snel bleek dat het openbaar vervoer een specifiek aandachtsgebied verdient. Op voorstel van het projectteam is daarom een OV-subgroep gevormd, bestaande uit 12 leden uit de Kopgroep – een representatieve afspiegeling (geografisch als qua rol) van het gehele dorp. Deze OV-groep kwam vier keer extra bijeen en baseerde haar aanbevelingen op persoonlijke ervaringen, enquête-uitkomsten en de kaders van wet- en regelgeving voor OV-concessies. Dit document bevat de negen voorstellen die hieruit zijn voortgekomen, gericht aan de gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam, Connexion en GVB.

Er zijn twee belangrijke redenen waarom wij vinden dat het OV verbeterd moet worden:

1. Er zijn in het najaar van 2024 en voorjaar van 2025 twee enquêtes gehouden. De uitslag van met name de eerste enquête duidt op een zeer sterke behoefte voor beter openbaar vervoer in Badhoevedorp. We herhalen opvallende delen uit de response:
 - In het najaar 2024 werd de eerste enquête gehouden en ingevuld door 2.537 respondenten. “Ruim driekwart van de respondenten (77%) vindt dat het dorp met de bus niet goed bereikbaar is. Net geen 30% geeft aan dat de bussen voor veel trillingen zorgen.”
 - 44% van de respondenten vindt dat “bussen niet door de juiste straten rijden” en slechts 17% is het oneens met die stelling.
 - Slechts 9% vindt dat “De openbaar vervoer haltes goed bereikbaar zijn voor mensen met een beperking of mensen in een rolstoel.” Haltes zijn dus slecht bereikbaar voor mensen met een beperking, een score die vermoedelijk mede werd bepaald door te lange loopafstanden voor meerdere wijken.
 - Van de respondenten gaat 32% regelmatig met de bus en 14% met een tram in Amsterdam.

2. Gezien de uitslagen van beide enquêtes: en het rapport van adviesbureau XTNT valt te verwachten dat er maatregelen komen die het fietsen bevorderen en het autoverkeer ontmoedigen. Niet iedereen is goed ter been of fietsen. Binnen de te verwachten trend naar een meer autoluwe situatie, achten wij het daarom cruciaal dat het openbaar vervoer in Badhoevedorp verbeterd wordt.

Het projectteam gaf aan dat er via de gemeente en Vervoersregio Amsterdam al enige tijd aandacht is voor deelvervoer. Deelmobiliteit wordt regelmatig als oplossing genoemd in de vorm van deelscooters, deelfietsen en deelauto's. Deze oplossing staat in onze optiek echter los van de discussie over OV. Voor de doelgroep ouderen en mensen die slecht ter been en mindervalide zijn, is dit geen goed alternatief.

We vernamen dat er in oktober 2024 een werkbezoek was van de Vervoerregio aan Antwerpen, waarbij meerdere raadsleden van de gemeente Haarlemmermeer aanwezig waren. We juichen de ontwikkeling van deelvervoer toe en vernemen gunstige ontwikkelingen graag, maar verwachten daarnaast bovenal en vooral beter OV.

Na discussie zijn we gekomen tot een lijst van negen verbeter ideeën die we toelichten op de volgende pagina's.

Tot slot: deze voorstellen zijn bedoeld als constructieve bijdrage aan het gesprek over de toekomst van mobiliteit in Badhoevedorp. Wij hopen dat ze beleidsmatig worden meegewogen en dat we samen met de gemeente en Vervoerregio kunnen werken aan een openbaar vervoersnetwerk dat recht doet aan de groei, diversiteit en behoeften van het dorp.

Daarnaast draagt een aantrekkelijker en betrouwbaarder OV-netwerk bij aan gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen. Door bewoners een volwaardig alternatief voor de auto te bieden, kan het gebruik van het OV toenemen, wat bijdraagt aan het verminderen van CO₂-uitstoot en het realiseren van klimaatambities op lokaal niveau.

De bedieningsbehoefte voor Badhoevedorp is groter dan de huidige dienstverlening biedt:

1. Verzoek tot pilot voor halteren bij halte Koekoekslaan

Wens:

Een of meerdere buslijnen 198, 369 en 397 structureel of in pilotvorm kunnen halteren bij halte Koekoekslaan, zoals ook is gedaan tijdens evenementen zoals de KLM Open. Wij stellen voor dit verzoek voor te leggen aan VRA en Connexxion.

Onderbouwing:

De halte Koekoekslaan heeft dankzij recente infrastructurele verbeteringen — waaronder een nieuw voet- en fietspad met fietstunnel door het knooppunt A4/A9 — een veel betere bereikbaarheid vanuit Badhoevedorp-Oost en de wijk Schuilhoeve. Dit maakt de halte aantrekkelijker voor een groter aantal reizigers uit het dorp.

Er is toenemende behoefte aan een directe en snelle verbinding tussen Badhoevedorp en Amsterdam Centrum/Zuidas, zowel voor forenzen als voor scholieren en studenten. De genoemde lijnen rijden al in de directe omgeving en het (tijdelijk) laten halteren bij Koekoekslaan zou de bereikbaarheid van Badhoevedorp aanzienlijk verbeteren.

Een pilot biedt de mogelijkheid om reizigersstromen, gebruik en haalbaarheid in kaart te brengen en zo onderbouwd te besluiten over eventuele structurele aanpassing.

Bestaande infrastructuur benutten: De halte is reeds aanwezig en in gebruik tijdens grote evenementen.

Toename potentiële reizigers: Door de nieuwe verbindingen kunnen meer inwoners uit Badhoevedorp van deze halte gebruikmaken.

Verbetering regionale bereikbaarheid: Een directe verbinding met centrum Amsterdam en Zuidas is wenselijk én ontbreekt momenteel.

2. Verzoek verhoging frequentie buslijn 195

Wens: buslijn 195 voortaan met een hogere frequentie laten rijden, bij voorkeur 4 tot 6 keer per uur, om de bereikbaarheid van Badhoevedorp te verbeteren.

Onderbouwing: Buslijn 195 is een belangrijke verbinding voor Badhoevedorp, maar rijdt momenteel te weinig om goed aan te sluiten op de vervoersbehoefte van bewoners en forenzen. Een verhoging van de frequentie — idealiter naar 6 keer per uur — zou de betrouwbaarheid van de lijn vergroten en wachttijden aanzienlijk verkorten.

Mogelijk kan een hogere frequentie worden gerealiseerd door de buslijn 195 in Sloten eventueel minder haltes te kunnen laten aandoen. In Sloten zijn bovendien alternatieve OV-mogelijkheden beschikbaar, zoals tram 2.

Betere spreiding van reizigers: Kortere wachttijden stimuleren het gebruik van het OV en voorkomen overvolle bussen op piekmomenten.

Aansluiting op andere netwerken: Een meer frequente lijn 195 vergemakkelijkt overstappen op andere lijnen en treinverkeer.

Stimulans voor duurzaam vervoer: Hogere betrouwbaarheid en beschikbaarheid maken de bus aantrekkelijker dan de auto.

3. Verzoek verbetering van busroute door Badhoevedorp via Zeemanlaan, met nieuwe haltes richting zorglocaties en hotels

Wens:

Een nieuwe of aangepaste buslijn realiseren die via de Zeemanlaan rijdt, met een vervolg via de Keplerstraat of Robert Kochstraat, om zo de verbinding met het dorp te versterken en de bereikbaarheid van zorginstellingen, het medisch centrum en hotels te verbeteren.

Onderbouwing:

Er is grote behoefte aan een busverbinding die de Zeemanlaan ontsluit, met een logische route richting zorglocaties zoals De Meerwende en Schuilhoeve. Deze instellingen zijn belangrijk voor bewoners, medewerkers en bezoekers van Badhoevedorp en spelen een centrale rol in de algehele mobiliteit binnen het dorp. Door het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan ontstaat een directe en efficiënte verbinding tussen deze voorzieningen, het centrum van Badhoevedorp en andere delen van Amsterdam.

Daarnaast wordt voorgesteld om een extra halte te realiseren bij de kruising Schipholweg/Sloterweg, ten behoeve van hotelgasten van o.a. Ramada Hotel en Hotel de Herberg. Dit verzoek betreft géén verplaatsing van een HOV-halte, maar een aanvulling voor betere (toeristische en zakelijke) bereikbaarheid.

Ook ondernemers in en rond Badhoevedorp geven aan behoefte te hebben aan een buslijn met een grotere actieradius, bijvoorbeeld richting station Halfweg. Daarmee ontstaat niet alleen een betere ontsluiting van voorzieningen en werkgelegenheid, maar ook een stimulans voor duurzame mobiliteit tussen woon- en werklocaties in de regio.

Toegankelijkheid en inclusiviteit: De voorgestelde route bedient ook doelgroepen zonder eigen vervoer, zoals ouderen, mantelzorgers en zorgbezoekers.

Zorg op loopafstand bereikbaar: De huidige routes vereisen vaak een flinke wandeling vanaf bestaande bushaltes, wat voor minder mobiele mensen een belemmering vormt.

Duurzaam alternatief: Betere OV-dekking vermindert de afhankelijkheid van de auto, met positieve effecten op milieu en leefbaarheid.

4. Verkenning: Cirkellijn door Badhoevedorp met buurtbus en vrijwillige chauffeurs

Voorstel:

Onderzoek de mogelijkheid om een kleine buurtbus (cirkellijn) in te zetten die een vaste route rijdt langs belangrijke locaties in Badhoevedorp, zoals zorgcentra, het winkelcentrum, hotels, Knooppunt Noord en tramlijnen 1 en 2. Het idee is dat de bus op regelmatige basis een rondje rijdt en wordt bestuurd door vrijwillige chauffeurs.

Onderbouwing:

Dit idee wordt met regelmaat geopperd als oplossing voor het verbeteren van de lokale bereikbaarheid binnen Badhoevedorp. Een kleine bus die belangrijke punten in en om het dorp met elkaar verbindt, kan een uitkomst zijn voor minder mobiele inwoners en bezoekers zonder eigen vervoer. Het draagt bij aan de sociale inclusie, bereikbaarheid van zorg en lokale bedrijvigheid.

Aangezien bij reguliere OV-diensten de personeelskosten het grootste deel van het budget vormen, zou de inzet van vrijwillige chauffeurs dit concept financieel haalbaarder maken. Een samenwerking met lokale ondernemers of leden van de Businessclub Badhoevedorp zou mogelijk kunnen bijdragen in de kosten voor materieel of exploitatie? Daarnaast kan, bij voldoende belangstelling en inzet van vrijwilligers, aansluiting gezocht worden bij bestaande buurtbus-initiatieven in samenwerking met de vervoerder.

Kanttekening:

Binnen de betrokken groep is ook realistisch besproken dat het werven en binden van voldoende vrijwillige chauffeurs een uitdaging kan vormen. Het succes van deze cirkellijn staat of valt dan ook met voldoende draagvlak, organisatiekracht en samenwerking binnen de gemeenschap.

5. Verzoek tot verruiming van de dienstregeling in Badhoevedorp, inclusief avond-, weekend- en nachtbussen

Wens:

De dienstregeling van het openbaar vervoer in Badhoevedorp uitbreiden, door buslijn 194 weer te laten rijden in de avonden en weekenden én door het herintroduceren van een nachtlijn met aansluiting op Station Schiphol.

Onderbouwing: Sinds de coronapandemie rijdt buslijn 194 niet meer in de avonden en weekenden, waardoor met name de westkant van Badhoevedorp beperkt bereikbaar is buiten reguliere uren. Tegelijkertijd is er behoefte aan een nachtlijn voor bewoners die uitgaan en voor werknemers met onregelmatige diensten, zoals op Schiphol of in de zorg. Een nachtlijn die aansluit op de nachttreinen bij Station Schiphol zou hierin voorzien.

Momenteel is er 's nachts geen enkele busverbinding van busstation Schiphol-Noord naar Badhoevedorp. Wie na een avond uit of late dienst aankomt op Schiphol, kan het dorp alleen nog lopend of met een taxi bereiken. Dit zorgt voor een gevoel van onveiligheid en sluit minder mobiele groepen uit.

Een verruiming van de dienstregeling draagt bij aan de toegankelijkheid en inclusiviteit van het dorp, zeker voor inwoners zonder eigen vervoer, zoals jongeren, ouderen en mensen met een beperking. Het versterkt ook de regionale verbondenheid met Schiphol, Amsterdam en Haarlem. Tot slot verhoogt openbaar vervoer buiten reguliere uren de sociale veiligheid en voorkomt het dat mensen 's nachts in onveilige situaties terechtkomen.

Hoewel eerdere nachtlijnen als weinig succesvol zijn beoordeeld, viel die periode grotendeels samen met de coronacrisis. Bovendien is het de vraag of elke rit afzonderlijk rendabel moet zijn, of dat de maatschappelijke waarde van goede bereikbaarheid buiten kantooruren zwaarder mag wegen en gecompenseerd kan worden met rendabele ritten overdag.

Voldoende OV-voorzieningen bevorderen ook sociale participatie. Toegankelijk openbaar vervoer maakt het mogelijk voor inwoners om familie te bezoeken, vrijwilligerswerk te doen, naar sportclubs of culturele activiteiten te gaan — óók in de avonden en weekenden. Juist voor mensen zonder auto is dit essentieel voor een actief en verbonden leven.

Behoefte in Badhoevedorp aan een directe verbinding met het centrum van Amsterdam:

6. Verzoek rechtstreekse busverbinding tussen Badhoevedorp en het centrum van Amsterdam

Wens:

Kan minstens één buslijn vanuit Badhoevedorp voortaan rechtstreeks doorrijden naar het centrum van Amsterdam, bijvoorbeeld via Leidseplein naar Elandsgracht? De voorkeur gaat uit naar het doortrekken van lijn 195. Of als alternatief lijn 397 via halte Koekoekslaan.

Onderbouwing:

Uit de tweede mobiliteitsenquête onder inwoners van Badhoevedorp blijkt dat 48% van de respondenten graag ziet dat buslijn 195 wordt doorgetrokken via het Leidseplein naar de Elandsgracht. Dit benadrukt een duidelijke behoefte aan een directe OV-verbinding met het stadscentrum van Amsterdam.

In tegenstelling tot plaatsen als Nieuw-Vennep en Uithoorn, die wél beschikken over een rechtstreekse verbinding met Amsterdam Centrum, ontbreekt een dergelijke route voor Badhoevedorp — ondanks de geografische nabijheid. Dit is opvallend, zeker gezien het feit dat het dorp tegen Amsterdam aan ligt.

Daarnaast streeft Amsterdam naar een vermindering van het autoverkeer over de Sloterbrug, onder andere vanuit Badhoevedorp. Een aantrekkelijke, directe OV-verbinding met het centrum van de stad zou deze gedragsverandering kunnen ondersteunen en stimuleren.

Aanvullende voordelen:

- Vermindering van autoverkeer en CO₂-uitstoot
- Betere ontsluiting voor forenzen, studenten en recreatieve reizigers
- Efficiënte benutting van bestaande buslijnen en infrastructuur

Overige verbeter wensen:**1. Verzoek: Ander (lichter) type bus inzetten i.v.m. kwetsbare ondergrond en bebouwing****Wens:**

In plaats van zware gelede bussen (drie-assers) wordt voorgesteld om kleinere, lichtere bussen (bijv. twee-assers) in te zetten op routes door woonstraten in Badhoevedorp, vanwege de beperkte draagkracht van de ondergrond en funderingen in bepaalde wijken.

Onderbouwing:

In delen van Badhoevedorp, zoals de Burgemeester Amersfoordtlaan, Pa Verkuijllaan, Roerdompstraat en delen van de Sloterweg, staan woningen op de zogeheten Badhoevezandplaat. Deze woningen zijn gefundeerd op staal, maar niet onderheid (niet op heipalen). Dit maakt de bebouwing gevoelig voor trillingen en verzakkingen bij zware belasting van de weg.

Zware voertuigen, zoals gelede bussen, veroorzaken hierdoor hinder en mogelijk schade aan woningen. Opmerkelijk is dat bewoners aangeven géén overlast te ervaren van zwaardere voertuigen met een gunstige as-drukverdeling, zoals betonmixers, terwijl een elektrische gelede bus met drie assen wél voelbare trillingen veroorzaakt. Dit wijst erop dat niet alleen het aantal assen, maar met name de maximale asdruk bepalend is voor de mate van overlast.

Door inzet van lichtere, twee-assige bussen met lagere asdruk kan het openbaar vervoer toch beschikbaar blijven in het hele dorp, maar met aanzienlijk minder overlast voor bewoners en minder risico op schade aan woningen en infrastructuur.

2. **Onderzoeksbehoefte – Wat verwachten Badhoevedorpers van het OV in de toekomst?**

Wens:

Als bewonersgroep vragen wij om aanvullend en verdiepend onderzoek naar de wensen en het verwachte gebruik van openbaar vervoer in Badhoevedorp. Niet alleen om te weten welke verbeteringen het meest worden gewaardeerd, maar vooral om te achterhalen welke voorzieningen ook daadwerkelijk gebruikt zouden gaan worden.

Onderbouwing:

De resultaten van de eerste enquête in het najaar van 2024 lieten zien dat er brede ontevredenheid leeft over het huidige openbaar vervoer in Badhoevedorp. In het voorjaar van 2025 zijn in de tweede enquête twee vragen opgenomen over OV-dilemma's. Deze gaven een ongeveer gelijk verdeelde (fiftyfifty) uitslag, waardoor er weinig eenduidige conclusies konden worden getrokken.

Volgens het projectteam is het lastig om toekomstige OV-behoefte goed in kaart te brengen, omdat mensen in onderzoeken vaak aangeven dat ze het OV zouden gebruiken, maar dit in de praktijk niet of nauwelijks doen. Om die reden is in de tweede enquête bewust gekozen voor stellingen met tegenstellingen. Dit maakt het onderzoek echter minder geschikt om concrete voorkeuren of gedragen keuzes uit af te leiden.

Als OV-bewonersgroep signaleren wij dat er behoefte is aan meer diepgaand en praktisch onderbouwd inzicht in de werkelijke behoefte en het gebruikspotentieel van OV-verbindingen. Wij pleiten daarom voor aanvullend onderzoek dat verder kijkt dan intenties en voorkeuren, en dat gericht is op daadwerkelijk reisgedrag, bijvoorbeeld met behulp van mobiliteitsdata, gedragsanalyses of pilots.

Een dergelijk onderzoek kan helpen om toekomstige keuzes over openbaar vervoer in Badhoevedorp beter te richten op haalbare, gedragen en effectieve oplossingen.

Tot slot is het belangrijk vooruit te kijken naar de toekomstige groei van Badhoevedorp en omliggende gebieden. De mobiliteitsvraag zal toenemen. Door nu al te investeren in passend OV-beleid en infrastructuur, kunnen toekomstige knelpunten worden voorkomen en blijft het dorp leefbaar en bereikbaar voor iedereen.

