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), Connexxion 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, Connexxion 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 verbetert 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 deel-scooters, 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 CO_2-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 CO_2-uitstoot
- Betere ontsluiting voor forenzen, studenten en recreatieve reizigers
- Efficiënte benutting van bestaande buslijnen en infrastructuur

7. **Voorstel: Metrohalte Badhoevedorp bij doortrekking Noord/Zuidlijn**

   Wens:
   Bij het eventueel doortrekken van de Noord/Zuidlijn wordt gepleit voor de realisatie van een metrohalte bij Badhoevedorp.

   Onderbouwing:
   Een metrohalte in of nabij Badhoevedorp wordt breed gezien als een kansrijke ontwikkeling voor de verbetering van de OV-bereikbaarheid van het dorp en de regio. Indien de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken, zou een halte aan de rand van Badhoevedorp een logische en waardevolle toevoeging zijn.

   Belangrijk aandachtspunt is dat deze halte goed ontsloten wordt voor langzaam verkeer. Een aansluiting op fietspad Het Lint en andere bestaande fiets- en wandelroutes in Badhoevedorp is hierbij essentieel om de bereikbaarheid te garanderen, zeker voor inwoners zonder eigen gemotoriseerd vervoer.

   De gemeente heeft aangegeven aandacht te hebben voor deze mogelijke halte, die nog steeds voorkomt als optie binnen het project “OVAH” (Openbaar Vervoer Aansluiting Hoofddorp). Dit project bevindt zich nog in de studiefase. Er liggen momenteel vijf alternatieven op tafel, waaronder varianten met metro en HOV.

Overige verbeter wensen:

8. **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.

9. **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.