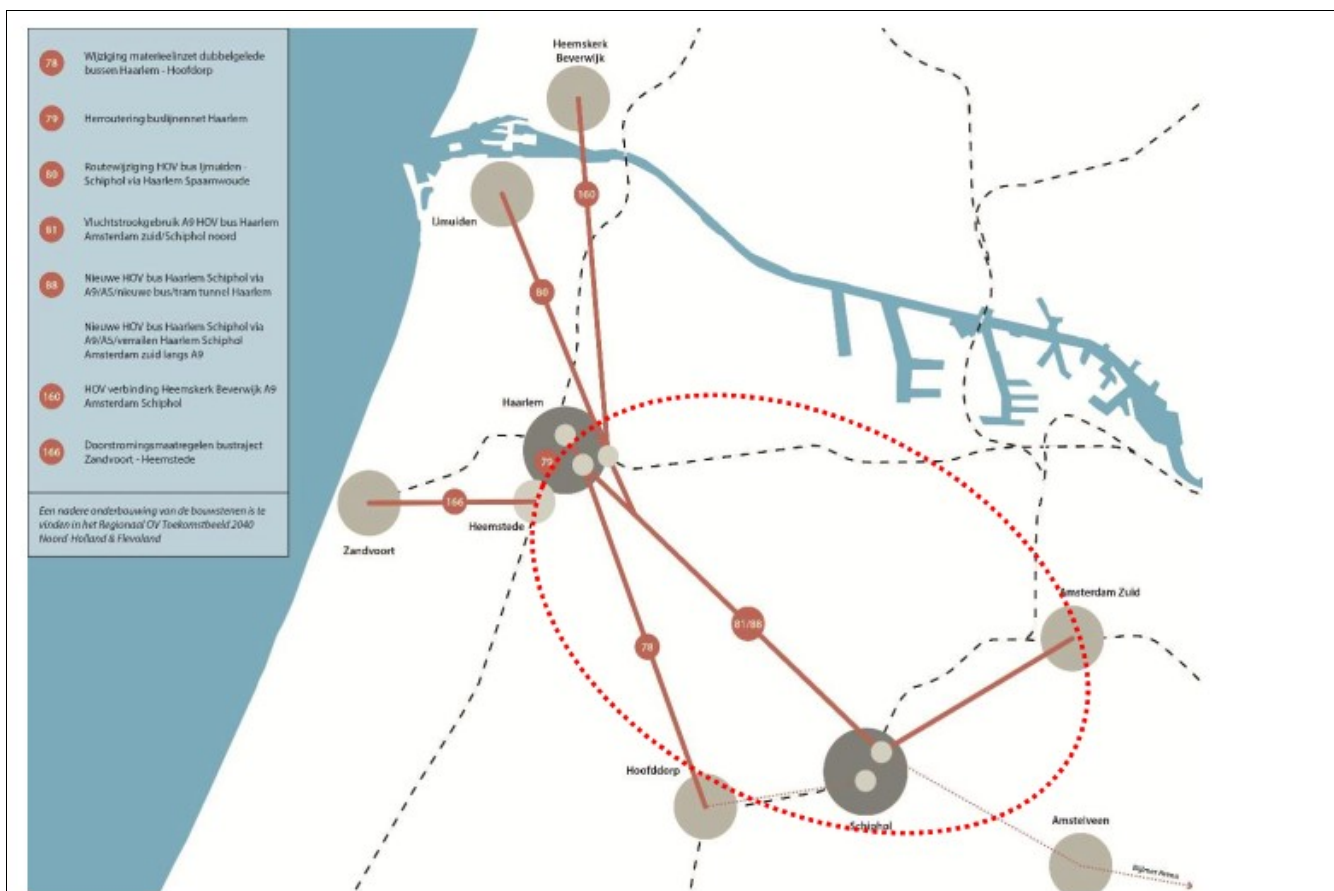




<b>Onderwerp</b> Studie HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam		
Nummer	2021/238716	Datum college 8 juni 2021
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.	
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit	
Afdeling	BBOR	
Auteur	K. Bodewes	
Telefoonnummer	023-5113388	
Email	kbodewes@haarlem.nl	
Bestemd voor:	Het college stuurt deze raadsinformatiebrief ter kennisname naar de commissie Beheer.	
Bijlagen	-	
<p>In de commissie Beheer van 18 maart, tijdens de behandeling van het concept Mobiliteitsbeleid, is een Raadsinformatiebrief toegezegd over de onlangs gestarte studie naar de HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam. In deze RIB wordt achtereenvolgens informatie gegeven over achtergrond en doel van de studie, de relatie met andere trajecten en de planning.</p> <p><b>Achtergrond en doel</b></p> <p>De Metropoolregio Amsterdam (MRA) groeit in een enorm tempo. Ook de verbindingen vanuit de westkant van de MRA ontwikkelen zich razendsnel. Het bestaande OV-netwerk tussen Haarlem en Amsterdam is in de laatste 10 jaar aanzienlijk verbeterd door de realisatie van een hoogwaardige busverbinding over de A9 naar de Zuidas. Echter, de capaciteit en kwaliteit van het huidige Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) netwerk groeien snel naar hun maximum. Dit komt mede door de grote en groeiende uitgaande pendel van Haarlem naar Amsterdam. Hoewel de groei van het OV door de coronacrisis tijdelijk in een dip zit, is de verwachting nog steeds dat de grens van het huidige HOV-netwerk binnen afzienbare tijd wordt bereikt.</p> <p>De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlem en Amsterdam zijn daarom gestart met een studie om te kijken op welke manier de huidige capaciteit van het HOV verder uitgebreid kan worden. Rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in de regio, zoals bijvoorbeeld de woningbouwopgave en andere aandachtspunten, zoals leefbaarheid, landschappelijke inpasbaarheid, innovaties en de verduurzaming van het HOV. De studie is een eerste uitwerking van de bouwstenen die in 2019 zijn benoemd in het Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland (ROVT 2040)<sup>1</sup> voor de regio ZKL en IJmond (zie afbeelding 1).</p>		

<sup>1</sup> [Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland - Provincie Noord-Holland](#)



Afbeelding 1: Scope van de studie HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam

Het doel van de studie is om een toekomstbeeld te schetsen voor het brede HOV-netwerk aan de westkant van de MRA door alle knelpunten in beeld te brengen, met daaraan gekoppeld een pakket aan maatregelen (groeipad) voor de korte (<2025), middellange- (2030) en de lange (2040) termijn om de verwachte groei aan reizigers in het HOV op te vangen. Dit groeipad met ontwikkelrichtingen wordt uitgewerkt voor de HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam.

### **Relatie met andere regionale en gemeentelijke trajecten**

De belangrijkste relaties van de studie met andere trajecten worden hieronder genoemd.

#### **MRA Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid: Multimodaal Toekomstbeeld 2040 en Bereikbare steden**

Vanuit het MRA programma SBaB wordt in 2021 een *Multimodaal Toekomstbeeld 2040* opgesteld. Hierin wordt de samenhang tussen de modaliteiten en de transitie naar een slim, duurzaam en veilig mobiliteitssysteem verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook specifiek gekeken naar de potentie van de fiets, het verbeteren en uitbreiden van het HOV en het creëren en versterken van hubs om soepel over te stappen.



Dit toekomstbeeld wordt tijdens het BO MIRT van 2021 voorgelegd. De studie naar de HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam maakt gebruik van dezelfde uitgangspunten als het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 en de (tussentijdse) resultaten uit de studie worden meegenomen als input bij het MMTK 2040.

In de programmalijn *Bereikbare Steden* van het programma SBaB wordt voor een aantal grote stadsharten rondom Amsterdam, waaronder Haarlem, een gebiedsplan uitgewerkt (zie de informatienota 'Regionale aanpak Bereikbare Steden en uitwerking gebiedsplannen' 2021/75310). In het gebiedsplan staat wat nodig is op het gebied van wonen, werken, openbare ruimte en bereikbaarheid om het stadshart goed te laten functioneren. Een belangrijke voorwaarde om Haarlem als stadshart te ontwikkelen, is het verbeteren van het openbaar vervoersysteem. Dit wordt gedaan door het (door)ontwikkelen van de OV-knooppunten in Haarlem in combinatie met het optimaliseren van het HOV; zowel binnen de stad als naar buiten toe. De studie naar de HOV-corridor levert hiervoor input.

#### *Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) 2040*

Met de SOR zijn de uitgangspunten vastgelegd dat Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit en het versterken van de HOV-corridor met als doel een groene en bereikbare stad met ruimte voor groei. Eén van de maatregelen in het uitvoeringsprogramma van de SOR is om samen met openbaar vervoerpartners te kijken, hoe de benodigde capaciteitsuitbreiding van het openbaar vervoersysteem het beste tot stand kan komen. Deze studie is hiervan de eerste uitwerking.

#### *Mobiliteitsbeleid Haarlem 2030 (concept)*

In navolging van de in de SOR vastgestelde uitgangspunten, wordt in het (concept) mobiliteitsbeleid ingezet op een mobiliteitstransitie. Voor verplaatsingen van en naar Haarlem is de belangrijkste pijler het verbeteren van het (hoogwaardig) openbaar vervoersysteem, zodanig dat dit kan dienen als ruggengraat van de regionale mobiliteit. Daarbij dient tevens te worden gekeken naar de mogelijkheden om een deel van de verwachte reizigersgroei via andere HOV-routes dan de bestaande routes door de binnenstad her te verdelen over de stad (bereikbaarheid verbeteren, impact spreiden). Alternatieve HOV-routes die in het mobiliteitsbeleid specifiek worden genoemd, zijn o.a. de routes Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenest en Amsterdamsevaart/Prins Bernhardlaan. De studie geeft input/aanknopingspunten voor het herrouteringsvraagstuk.

#### *Omgevingsvisie Haarlem 2045 (concept)*

In de (concept) omgevingsvisie is te lezen dat het belang van een goed regionaal OV-systeem steeds verder toeneemt in antwoord op de opgaven waar we als stad voor (komen te) staan. Het verbeteren van de HOV-bereikbaarheid in combinatie met knooppuntontwikkeling is daarom opgenomen als één van de speerpunten. Ook in de omgevingsvisie is het belang benadrukt van de zoektocht naar alternatieve HOV-routes om de groei van het OV te faciliteren.

### *Integrale visie Stationsgebied (concept)*

Haarlem wil dat het stationsgebied een goed functionerend knooppunt blijft voor het openbaar vervoer. Daarnaast moet het een fijne plek zijn om te verblijven en een aantrekkelijke entree naar onze binnenstad. Om dit mogelijk te maken is één van de uitgangspunten van de conceptvisie van het Stationsgebied dat het aantal bushaltes op het Stationsplein niet verder wordt uitgebreid en het aantal bussen dat uit zuidelijke richting door de binnenstad naar het station rijdt, niet verder groeit. Om toch de groei van het OV te kunnen faciliteren die nodig is voor de mobiliteitstransitie, is het noodzakelijk om een nieuw OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid te realiseren in combinatie met alternatieve HOV-routes door de stad. De toekomst van het stationsgebied is daarmee onlosmakelijk verbonden met zowel de ontwikkeling van Haarlem Nieuw-Zuid als met de uitkomsten van de studie naar de HOV-corridor.

### *Project OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid*

Door de realisatie van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid kan een deel van de groei van het OV worden afgevangen aan de rand van de binnenstad. Daarnaast fungeert het OV-knooppunt als overstaplocatie tussen de diverse (huidige en nieuwe) HOV-routes. De studie naar de HOV-corridor is daarmee van groot belang voor de studie naar het OV-knooppunt en vice versa. Zie de raadsinformatiebrief 'Lobbytraject Bereikbare Steden en voortgang vervolgonderzoek mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid' (2021/277509) voor een laatste stand van zaken.

### *Mobiliteitsplannen ontwikkelzones: o.a. Europaweg/Schipholweg, Oostpoort en Zuid-West*

In de mobiliteitsplannen voor de zones is een goede regionale OV-bereikbaarheid van groot belang. De studie naar de HOV-corridor geeft hiervoor aanknopingspunten.

### *Diverse lopende en toekomstige projecten die samenvallen met een mogelijke nieuwe HOV-corridor*

Bij projecten die samenvallen met een mogelijke nieuwe HOV-corridor is het van belang met deze optie rekening te houden, gezien het belang van de alternatieve routes voor de groei, bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Trajecten waarvoor dit geldt zijn onder andere Prins Bernhardlaan, Gedempte Oostersingelgracht, Amsterdamsevaart en Amerikaweg/Schipholweg.

### **Planning**

De studie naar de HOV-corridor bestaat uit 3 fases, namelijk:

1. *Brede probleemanalyse westkant MRA*  
Resultaat: opgaven en knelpunten HOV in de regio in beeld.
2. *Ontwikkelrichting Haarlem-Schiphol/Amsterdam corridor en fasering*  
Resultaat: in beeld no regrets, fysieke ingrepen infrastructuur, netwerkconsequenties en ontwikkelmogelijkheden (HOV, BRT, lightrail, tram, metro) en groeipaden hiernaartoe.
3. *Verdieping en uitwerking Haarlem-Schiphol/Amsterdam corridor en overige ambities*  
Resultaat: totaal inzicht in mogelijkheden HSA-corridor (vervoerswaarde, kosten, haalbaarheid, etc.) en handelingsperspectief vervolg.



Het resultaat van fase 1 en 2 wordt Q4 2021 verwacht. Op basis van de resultaten van fase 1 en 2 wordt een uitvraag gedaan voor fase 3. Het resultaat daarvan wordt medio 2022 verwacht.

Wanneer het eindrapport opgeleverd is (na afloop van fase 1 en 2), wordt de raad hierover geïnformeerd. Tussentijdse resultaten worden geïntegreerd meegenomen in de diverse lopende, relevante trajecten.

Wij hopen u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,