

Oplegvel Collegebesluit

Onderwerp

Vaststellen verkenning Hoogwaardig Openbaar Vervoer-routes in Noord

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. A.W. Kuiper
Telefoon 5113850 E-mail: a.kuiper@haarlem.nl
WZ/GM Reg.nr. 2010 397854
GEEN bijlagen kopiëren
B & W-vergadering van 7 december 2010

DOEL: Besluiten

Het vaststellen van de verkenning is een bevoegdheid van het college.

De verkenning is opgesteld in nauw overleg met het WBO Noord (wijkraden belangenoverleg). In het WBO zijn de wijkraden en winkeliersorganisaties verenigd. Ook Rover, KvK en MKB zijn geconsulteerd, en kunnen zich vinden in de keuze voor de drie uit te werken routes.

B&W

1. Het college besluit de verkenning HOV-routes in Noord vast te stellen en drie routes in noord in overleg met de Provincie en belanghebbenden verder uit te werken.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. De betrokkenen (WBO,KvK, Rover, MKB) ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media ontvangen een persbericht, de portefeuillehouder geeft pers-toelichting
4. Het besluit van het college wordt ter bespreking gestuurd aan de commissie Beheer

Collegebesluit

Onderwerp: Vaststellen verkenning Hoogwaardig Openbaar Vervoer-routes in Noord

Reg. Nummer: 2010 397854

1. Inleiding

Het nieuwe college van Haarlem wil een eerste aanzet doen tot de realisatie van een HOV-busverbinding door Haarlem Noord. Deze verbinding moet aansluiten op de huidige route van de Zuidtangent die vanaf Haarlem-Zuid (Schalkwijk) tot aan Haarlem-Centrum (Stationsplein) loopt. Onder bewoners, belanghebbenden en met name het WBO (wijkraden belangenoverleg) in Haarlem Noord heeft altijd veel weerstand bestaan tegen een aansluitende route door Noord. Deze weerstand is gebaseerd op het beeld van een vrijliggende busbaan over de Rijkstraatweg, vergelijkbaar met die voor de Zuidtangent in Schalkwijk en Hoofddorp.

Standpunt vorig college

Het vorige college van Haarlem heeft zich positief uitgesproken over een HOV-route door Noord, maar heeft hier geen concrete acties aan verbonden. Er heeft geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden over noordelijke HOV routes of -vormen. Aan bewoners en belanghebbenden is destijds aangegeven dat een Zuidtangent door Noord vooralsnog niet aan de orde was, maar dat er informatie zou uitgaan op het moment dat hierin verandering kwam.

Nieuw college en huidige stand van zaken

Vanaf eind augustus 2010 heeft het nieuwe college van Haarlem een eerste concrete stap gezet richting een HOV-busverbinding door Noord. Deze eerste stap (0-fase) hield een verkenning in van zes mogelijke routes voor deze verbinding vanaf het Stationsplein naar Delftplein. Drie routes zijn door de gemeente benoemd, drie routes door het WBO Noord.

Het Advies- en Ingenieursbureau Grontmij is de partij die deze verkenning in opdracht van de gemeente heeft uitgevoerd (van 2 september t/m begin november). De verkenning adviseert drie van de zes routes verder uit te werken.

Buurgemeente Velsen heeft eerder een besluit genomen betreffende een route vanuit Velsen naar het Delftplein (Haarlem-Noord). In het verlengde hiervan vragen omwonenden de gemeente Haarlem om helderheid als het gaat om een route door Haarlem-Noord

2. Besluitpunten college

1. Het college besluit de verkenning HOV-routes in Noord vast te stellen en drie routes in overleg met de Provincie, buurgemeenten en belanghebbenden verder uit te werken.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. De betrokkenen (WBO, KvK, Rover en MKB) ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media ontvangen een persbericht, de portefeuillehouder geeft perstoelichting.
4. Het besluit van het college wordt ter ter bespreking gestuurd aan de commissie Beheer.

3. Beoogd resultaat

Het college van B&W van Haarlem hecht aan duurzame mobiliteit en investeert in een goed bereikbare stad. (programma 8.2 punt 3) Daarbij zijn het terugdringen van

toenemend autoverkeer en het stimuleren van fietsgebruik en openbaar vervoer in deze dichtbebouwde, historische stad belangrijke speerpunten. In die context zoekt Haarlem samenwerking met Provincie Noord-Holland, buurgemeenten, de stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio. Het idee van een HOV-busverbinding door Noord draagt bij aan een betere bereikbaarheid op zowel lokaal als regionaal niveau.

4. Argumenten

Het college heeft een eerste concrete stap gezet richting de realisatie van een HOV-busverbinding door Haarlem-Noord. Deze eerste stap (oftewel 0-fase) hield een verkenning van zes mogelijke HOV-busroutes vanaf het Stationsplein naar Delftplein, waarbij de doelstellingen voor een HOV-lijn zoals stiptheid en betrouwbaarheid belangrijke toetsen zijn. Daarbij zijn ook eventuele fysieke reconstructies onder de loep genomen die nodig zouden kunnen zijn om HOV-busverbinding mogelijk te kunnen maken (bijv. aanleg van busstroken). Een vertramde HOV-verbinding wordt bij deze verkenning buiten beschouwing gelaten. Vertramming gaat (misschien) op z'n vroegst pas over 10-15 jaar spelen. Tegen de tijd dat de HOV-verbindingen in Haarlem verruild worden en het blijkt dat ook de HOV-lijn in Noord daarbij betrokken wordt, zal Haarlem opnieuw de mogelijke routes voor die variant in Noord verkennen. Ook is het uitgangspunt om geen vrije busbanen aan te leggen in Haarlem Noord.

Het college vindt het belangrijk om bewoners en belanghebbenden te informeren over en te betrekken bij de verkenning en het vervolg. In de 0-fase is daarvoor het WBO betrokken en is de uitkomst besproken met de belangengroeperingen Rover, KvK en MKB.

De verkenning wijst niet definitief uit welke route er moet komen. Het geeft een aanwijzing over drie mogelijke routes en adviseert die nader te onderzoeken/uit te werken. Het gaat om de volgende drie:

- A4 Westelijke randweg- Zijlweg
- Rijksstraatweg
- Vondelweg-Schoterbrug- Waarderpolder, i.c.m. Rijksstraatweg

5. Kanttekeningen

De gemeente Haarlem zal na overleg met bewoners, belanghebbenden, buurgemeenten en provincie de route kiezen die het best past binnen de eisen die aan de HOV-lijn gesteld worden en de ruimtelijke condities van de stad.

De exploitatie van de lijn is echter een verantwoordelijkheid van de provincie. Daarom zal de definitieve keuze van de route in gezamenlijkheid met provincie plaatsvinden.

De provincie heeft voor de route van het HOV in Noord € 15 mln. gereserveerd.

6. Uitvoering

De gemeente gaat in overleg met de provincie het proces nader vormgeven.

7. Bijlagen

Het rapport van de verkenning HOV-verbinding Haarlem –Noord, opgesteld door Grontmij d.d. 8 november 2010 is bijgevoegd.

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

HOV-verbinding Haarlem-Noord

Definitief

gemeente Haarlem

Grontmij Nederland B.V.
Alkmaar, 8 november 2010

Verantwoording

Titel : HOV-verbinding Haarlem-Noord
Subtitel :
Projectnummer : 299738
Referentienummer : 318697
Revisie : ---
Datum : 8 november 2010

Auteur(s) : R. Rampen, R.Kamerbeek,
E-mail adres : reza.kamerbeek@grontmij.nl
Gecontroleerd door : Willemijn Streutker
Paraaf gecontroleerd : 
Goedgekeurd door : Rob Althuisius
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar
T +31 72 547 57 57
F +31 72 547 57 50
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Doel en resultaat.....	4
1.2	Uitgangspunten voor de verkenning en voor de HOV	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Routes.....	6
3	Werkwijze.....	8
4	Resultaten	10
4.1	Overzicht per route	10
4.2	Algemene bevindingen onderzoek DataCount bv	10
4.3	Vergelijking overzichttabellen	23
5	Bevindingen	24
5.1	Bevindingen naar aanleiding van overleg WBO d.d. 21 september	24
5.2	Advies aan de gemeente ten behoeve van overleg WBO d.d. 11 oktober.....	25
5.3	Resultaten overleg WBO d.d. 11 oktober	25
5.4	Vervolg	26
Bijlage 1:	Toelichting routes WBO	
Bijlage 2:	Resultaten DataCount: stiptheid	
Bijlage 3:	Resultaten DataCount: knelpunten	
Bijlage 4:	Lijnennetkaart Connexxion	

1 Inleiding

In september 2010 heeft de gemeente Haarlem de eerste stap in een nieuw proces genomen tot een routebepaling van de HOV-busverbinding in Haarlem Noord. Deze eerste stap houdt in dat er een verkenning wordt gedaan naar mogelijke routes voor deze HOV-lijn.

Wat de uitkomst van deze verkenning is, is ongewis. Wat wel duidelijk is, is dat op basis van deze verkenning het college van B&W zal besluiten hoe de verdere planvorming over de routebepaling van de HOV-lijn IJmuiden door Haarlem Noord gaat plaatsvinden. Dat er een HOV-busverbinding in Haarlem Noord gaat komen, dat staat vast. In de structuurvisie 2020 (vastgesteld in de raad van 20 april 2005) is een stamlijn voor de bus opgenomen over de Rijkstraatweg. Langs deze route zijn op twee plekken nieuwe HOV-halteplaatsen aangegeven. Er zijn nog geen uitvoeringsbesluiten genomen over deze route.

In deze eerste stap (de zogenaamde nulfase) hecht de gemeente dan ook veel waarde aan het in kaart brengen van argumenten voor en tegen de verschillende routes die momenteel zijn voorzien. Deze argumenten bestaan uit verkeerskundige, financiële, maar ook gebiedsspecifieke aspecten. Om dit allemaal in beeld te krijgen is Grontmij gevraagd het proces te begeleiden waarbij zowel de gemeente als de bewoners (vertegenwoordigd in het WBO¹) actief betrokken zijn.

1.1 Doel en resultaat

Doel verkenning

Het zetten van een eerste stap in het proces om te komen tot de aanwijzing van een route voor een HOV-verbinding in Haarlem Noord tussen het Stationsplein en het Delftplein. Ten einde de provincie te laten weten dat de gemeente werkt aan de planvorming rond de HOV-verbinding in Haarlem Noord en ten einde de bewoners te informeren over en te betrekken bij het actuele studie onderwerp.

Resultaat

Onafhankelijke verkenning die inzicht geeft in de vervoerswaarden, de technische aspecten, de financiële consequenties en het maatschappelijk draagvlak van de te onderzoeken busroutes om ze vervolgens onderling te kunnen vergelijken.

1.2 Uitgangspunten voor de verkenning en voor de HOV

Uitgangspunten van de verkenning zijn:

- het is een verkenning (geen detailstudie);
- onderlinge vergelijking van optionele routes (en niet van de routes t.o.v. de huidige situatie);
- traject Delftplein-Stationsplein Haarlem is het studieonderwerp;
- geen aanleg van een vrijliggende busbaan over de gehele route.

¹ WBO: Wijkraden en Belangenorganisaties Overleg Haarlem-Noord/Spaarndam

Uitgangspunten van de HOV-verbinding zijn:

- busverbinding (en geen vertramde HOV-verbinding);
- lokaal openbaar vervoer blijft bestaan;
- HOV-buslijn dient te voldoen aan de kwaliteitseisen van HOV zijnde;
 - * stiptheid/betrouwbaarheid (85% van de ritten vertrekt niet meer dan 2 minuten te laat van een beginhalte, knooppunt of tijdhalte);
 - * gemiddelde reissnelheid (niet meer dan 20km/u langzamer dan de toegestane snelheid op het betreffende deeltraject);
 - * hogere frequentie (minimaal 6 bussen per uur per richting);
 - * kwaliteit materieel.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2: weergave van de routes die in deze verkenning zijn onderzocht;
- hoofdstuk 3: beknopte beschrijving van de gehanteerde werkwijze;
- hoofdstuk 4: de resultaten van de verkenning (voor- en nadelen);
- hoofdstuk 5: de bevindingen.

2 Routes

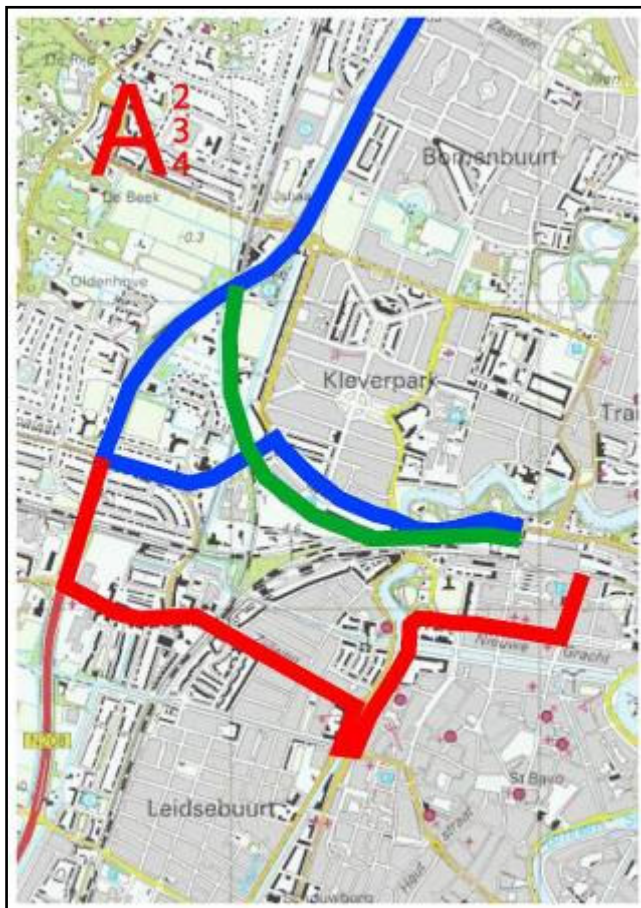
In de verkenning worden zeven routes beschouwd. Drie daarvan zijn door de gemeente ingebracht en vier door het WBO.

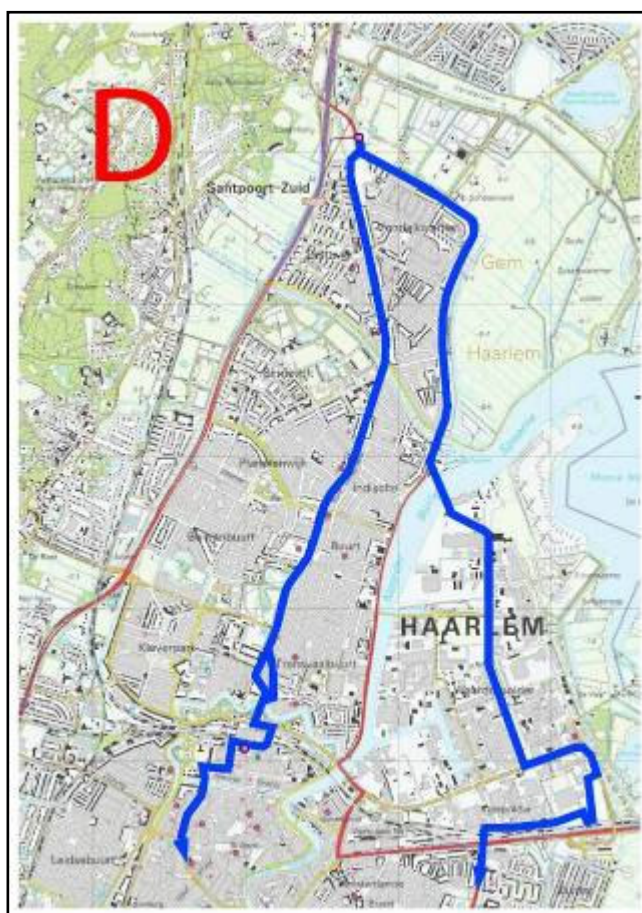
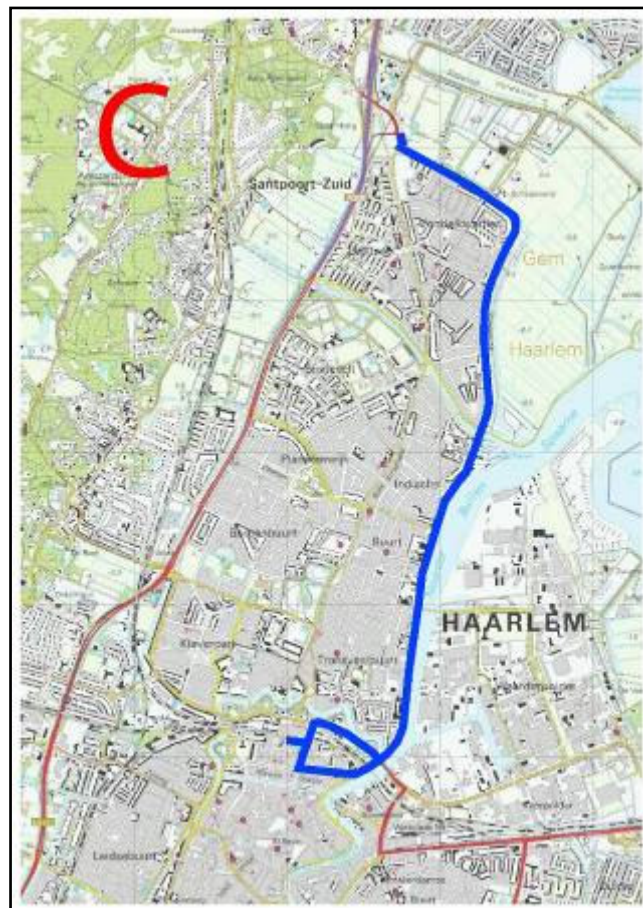
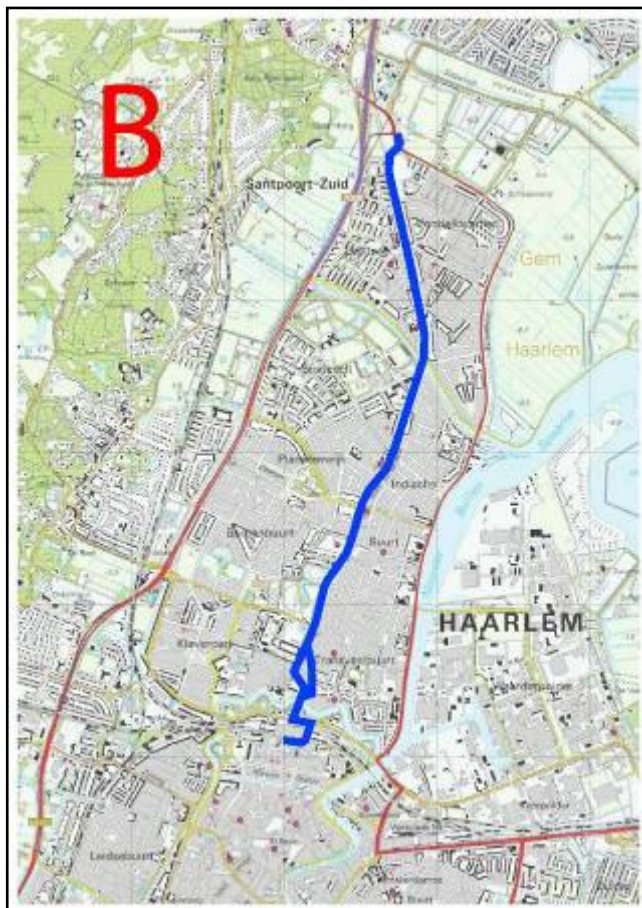
Het uitgangspunt bij de gemeentelijke routeverkenningen is dat de bestaande ontsluitende buslijnen gehandhaafd blijven. Het is zeer wel denkbaar dat de huidige lijn 75 in deze verkenning tot HOV-lijn wordt opgewaardeerd.

De door de WBO aangedragen route aan de oostzijde (route D) gaat uit van twee hoogwaardige busverbindingen (zie ook bijlage 1): een snelle via de Waarderpolder en een 'stopbus' die over de bestaande route (Rijksstraatweg) rijdt.

De mogelijke routes zijn (van west naar oost):

- A via de Westelijke Randweg (N208), hierbij zijn 4 subvarianten onderkend voor het trajectdeel tussen de Westelijke Randweg en het Centraal Station:
 - 1 via Verspronckweg;
 - 2 via Julianalaan (blauw);
 - 3 via spoor (groen);
 - 4 via Zijlweg (rood);
- B via de Rijksstraatweg;
- C via de Vondelweg/Spaarndamseweg;
- D via de Waarderpolder.





3 Werkwijze

Zoals aangegeven worden in de verkenningfase zeven mogelijke routes onder de loep genomen. Deze routes zijn weergegeven in hoofdstuk 2. Deze routes worden, met het oog op de haalbaarheid, onderling met elkaar vergeleken op de volgende punten:

- a verkeerstechnische voorwaarden;
- b gebruikswaarde/vervoerspotentieel;
- c kosten;
- d maatschappelijk draagvlak.

ad. a) Verkeerstechnische voorwaarden

Om de 'technische' aspecten van de routes in beeld te brengen zijn de volgende inventarisaties per route uitgevoerd:

- de locaties waar een bus (mogelijk) vertraging oploopt (verder genoemd 'knelpunten'). Hierbij kan worden gedacht aan verkeerslichtenregelingen, rotondes, maar ook filevorming op de routes;
- het onderzoek van DataCount bv d.d. november 2009. DataCount heeft van de buslijnen in Haarlem geïnventariseerd waar bussen vertraging oplopen, welke buslijnen vertraging oplopen, of de bussen tijdig bij de bushaltes aankomen conform dienstregeling (stiptheid/betrouwbaarheid) et cetera;
- verkeerskundige plannen van de gemeente. In hoeverre hebben deze plannen al een oplossing voor de knelpunten?
- mogelijke oplossingsmogelijkheden voor knelpunten;
- onmogelijke/onwenselijke maatregelen per route.

Ten behoeve van de inventarisatie is ook informatie aangeleverd door het WBO, in de werksessie op 21 september 2010.

Op basis van deze informatie is een uitspraak gedaan over de (on)mogelijkheden voor het inpassen van de HOV-routes. Tevens geeft dit een beeld (in hoofdlijnen) over welke vervolgstappen (zouden) moeten worden genomen om een 'voorkeursroute' nader uit te werken.

Ad. b) Gebruikswaarde/vervoerspotentieel

Een succesvolle HOV-verbinding valt of staat met het aantal gebruikers. Op basis van de ligging van de routes, de haltedichtheid en loopafstanden van/naar de haltes zijn kwalitatieve uitspraken te doen over het bedieningsgebied en aantrekkelijkheid van de buslijn. Hiermee ontstaat een globaal beeld van het potentieel gebruik van de HOV-routes ten opzichte van elkaar.

Bij deze stap is uitgegaan van loopafstanden van en naar haltes die aanvaardbaar worden geacht. Bij reguliere bushaltes is dit circa 400 meter (hemelsbreed) en bij HOV-haltes circa 700 meter. Deze loopafstanden zijn per halte weergegeven in de kaart. Hiermee is het mogelijk om de oppervlaktes van bebouwd gebied binnen de halte-cirkels onderling met elkaar te vergelijken, en een indicatie te krijgen van de gebruikswaarde/vervoerspotentieel. Bij de oppervlaktebepaling is ook rekening gehouden met barrières in de looproutes, zoals (spoor)wegen en waterwegen die beperkt oversteekbaar zijn, en waardoor de loopafstanden binnen de cirkels vergroot worden. Er is nog geen rekening gehouden met bijvoorbeeld bebouwingsdichtheden en aantal bewoners/arbeidsplaatsen binnen deze cirkels.

Ad. c) Financiële consequenties

Met de informatie uit de 'verkeerstechnische voorwaarden' in handen is het mogelijk om kwalitatieve uitspraken te doen over het verschil in kosten tussen de diverse mogelijke routes.

Conform opdracht worden er geen uitspraken gedaan over exploitatiekosten in deze verkenningfase.

Ad. d) Maatschappelijk draagvlak

Belangrijk aspect in deze verkenningfase is het betrekken van de bewoners en belanghebbenden. In deze fase is het WBO actief betrokken door middel van de organisatie van een drietal bijeenkomsten:

- 31 augustus 2010 – tijdens deze avond is het WBO door de gemeente op de hoogte gebracht van de stand van zaken ten aanzien van de planvorming rond de HOV Haarlem Noord. Tevens is het WBO uitgenodigd om te participeren in de verkenningfase;
- 21 september 2010 – tijdens een werksessie met het WBO en de gemeente zijn onder leiding van Grontmij de zeven routes besproken en zijn de ideeën, standpunten, voors- en tegens van het WBO geïnventariseerd. De resultaten van deze avond zijn (waardevrij) opgenomen in deze rapportage;
- 11 oktober 2010- tijdens deze avond is het concept eindrapport besproken. De resultaten van deze avond zijn in deze rapportage verwerkt.

In het vervolgtraject, na overleg met de provincie, zullen overige belanghebbenden worden betrokken zoals de Kamer van Koophandel, ondernemersverenigingen en ROVER. De burgerparticipatie zal dan worden opgezet voor alle bewoners en zal niet meer alleen via het WBO als vertegenwoordiging van de buurtbewoners lopen.

4 Resultaten

4.1 Overzicht per route

Op de volgende pagina's zijn per route de voor- en nadelen beschreven. Deze zijn voortgekomen uit een studie naar recente onderzoeken van het openbaar vervoer (uitgevoerd in november 2009 door DataCount bv), (gebieds)kennis van de gemeente en kennis en bevindingen van het WBO.

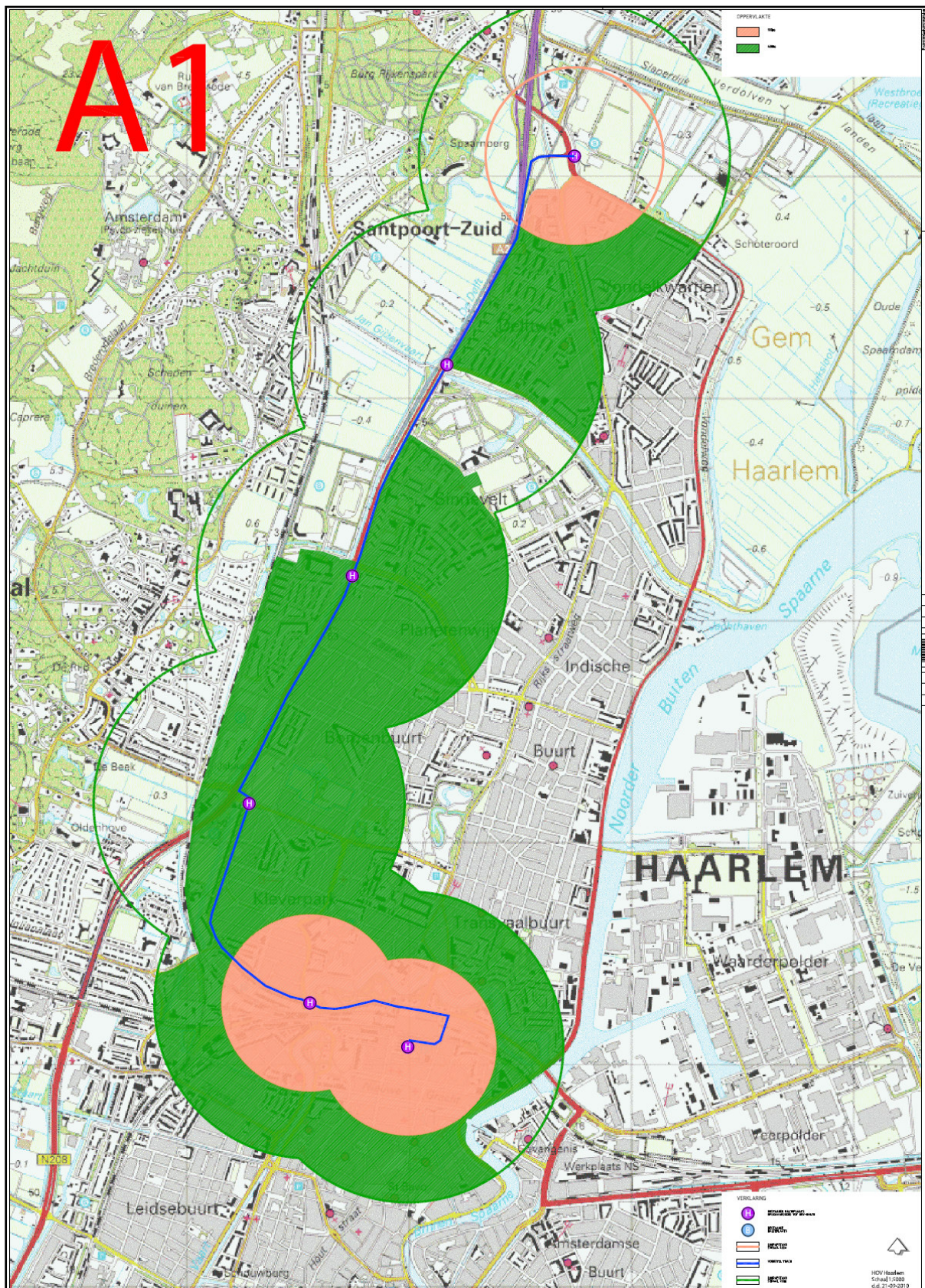
Bij elk route is op de linkerpagina een overzichtskaart weergegeven en op de rechterpagina het overzicht met voor- en nadelen. Omdat er sprake is van objectieve informatie (uit de onderzoeken) en subjectieve informatie (onder andere bevindingen van het WBO genoemd in het overleg van 22 september en aannames cq. verwachtingen) hebben wij hier in de tabel onderscheid in gemaakt: de subjectieve informatie is cursief weergegeven.

4.2 Algemene bevindingen onderzoek DataCount bv

Uit het onderzoek van DataCount is voor alle huidige buslijnen op de genoemde routes geconstateerd dat de gemiddelde snelheid in de meeste gevallen voldoet aan de normen van HOV. Het knelpunt zit in de stiptheid bij haltes (zie bijlage 2). In bijlage 2 zijn de relevante haltes gemarkeerd. Hieruit blijkt dat het percentage bussen, dat op tijd de haltes aandoen niet voldoet aan de uitgangspunten voor HOV.

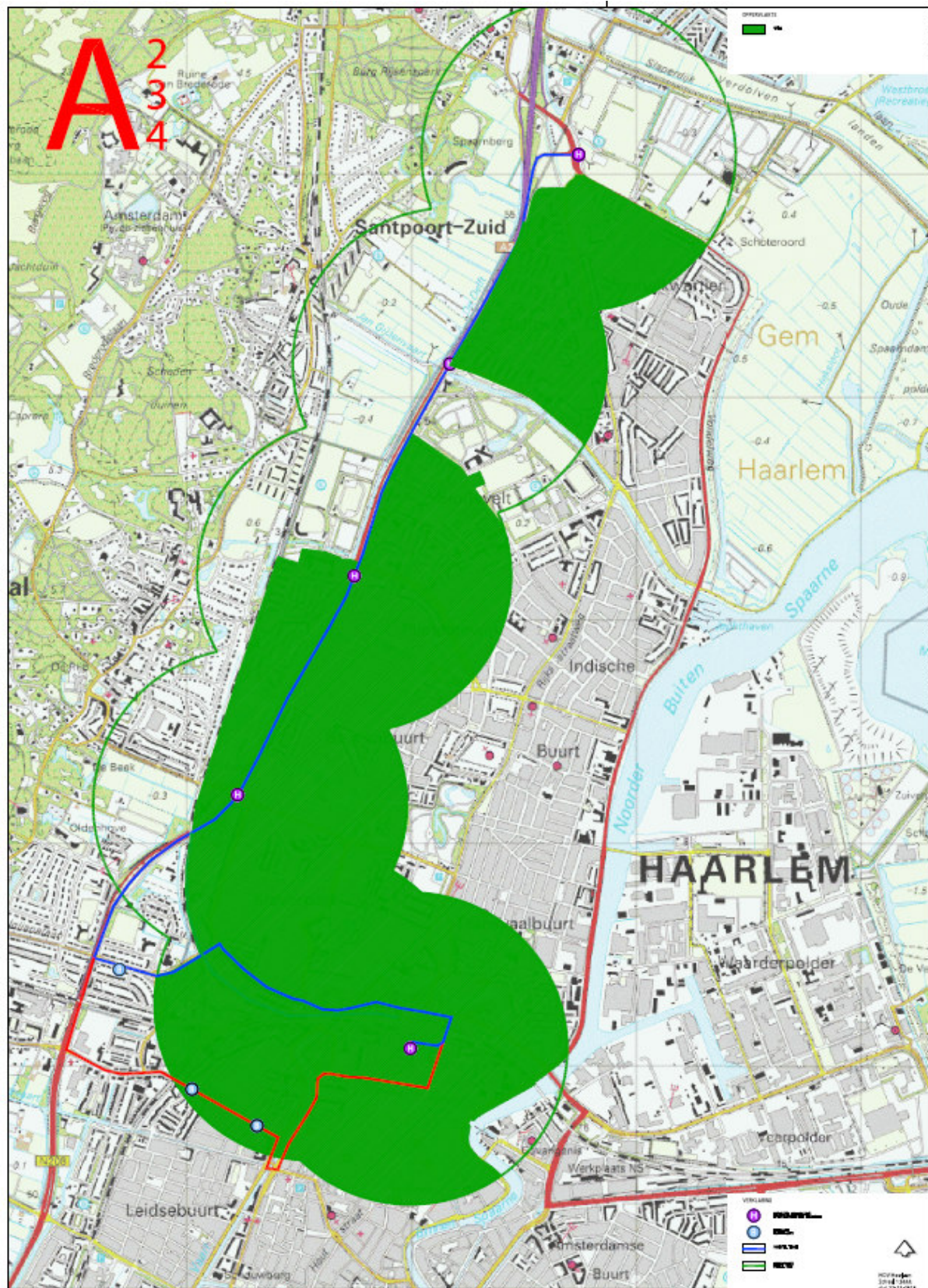
Locaties waar de huidige busdiensten vertraging oplopen zijn (zie bijlage 3):

- op de Rijksstraatweg bij de kruising Vondelweg;
- op de Rijksstraatweg bij de kruising Jan Campertstraat;
- op de Rijksstraatweg bij de kruising Jan Gijzenkade;
- op de Schoterweg bij de kruising Kleverlaan;
- op de Schoterweg op het gedeelte tussen de Joh. De Breukstraat en de Generaal de Cronjéstraat;
- op de Verspronckweg, Staten Bolwerk, Kennemerplein tot Jansweg;
- op de kruising Prinsen Bolwerk met de Spaarndamseweg.



A1: Westelijk Randweg - Verspronckweg

VOOR	TEGEN
<u>Vervoerspotentieel</u> • Oppervlak HOV 430 ha heeft naast A2, A4 en B het hoogste potentieel. • Langs middelbare scholen (leerlingen). • Sportvoorzieningen (IJsbaan, Kennemersporthal en Pim Mulier). • Ziekenhuis. <u>Technisch/ ruimtelijk</u> • Bus kan op Westelijke Randweg 70 km/h. • Plannen Stationsplein hebben tot doel vertraging op Kennemerplein te verminderen/voorkomen. • <i>Aanpassingen verkeerslichten op Westelijke Randweg leiden mogelijk ook tot verbetering doorstroming autoverkeer.</i> <u>Kosten</u> - <u>Maatschappelijk draagvlak</u> • <i>Positief is de hoge mate waarin scholieren van middelbare scholen gebruik kunnen maken van de HOV-lijn. Ook de bereikbaarheid via het OV van enkele leisure-accommodaties is een pré.</i> <u>Overig</u> -	<u>Vervoerspotentieel</u> • Alleen aan westzijde Haarlem Noord. <u>Technisch/ruimtelijk</u> • Inpassing nieuwe haltes. • Vertraging op wegen ten noorden van station tussen Jansweg-rotonde Verspronckweg (zie ook bijlage 3 onderzoek DataCount). • Voor bussen vanuit IJmuiden: rechtsaf van busstation Kennemergasthuis richting Hoofdstraat/oprit N208. • Voor bussen vanuit Centrum: linksaf van Hoofdstraat naar busstation. • Rtonde Kleverlaan/Verspronckweg in combinatie met verkeerslichten Westelijke Randweg. • <i>Hoge intensiteiten op Westelijke Randweg en Verspronckweg.</i> <u>Kosten</u> • Aanleg van drie nieuwe haltes. • <i>Inpassing HOV in verkeersregelingen N208.</i> • <i>Aanpassing bovenstaande kruispunten (indien nodig).</i> <u>Maatschappelijk draagvlak</u> - <u>Overig</u> • Overleg Provincie Noord-Holland inzake gebruik/aanpassingen Westelijke Randweg.



A3 Westelijke Randweg - Spoor NS (groene route)

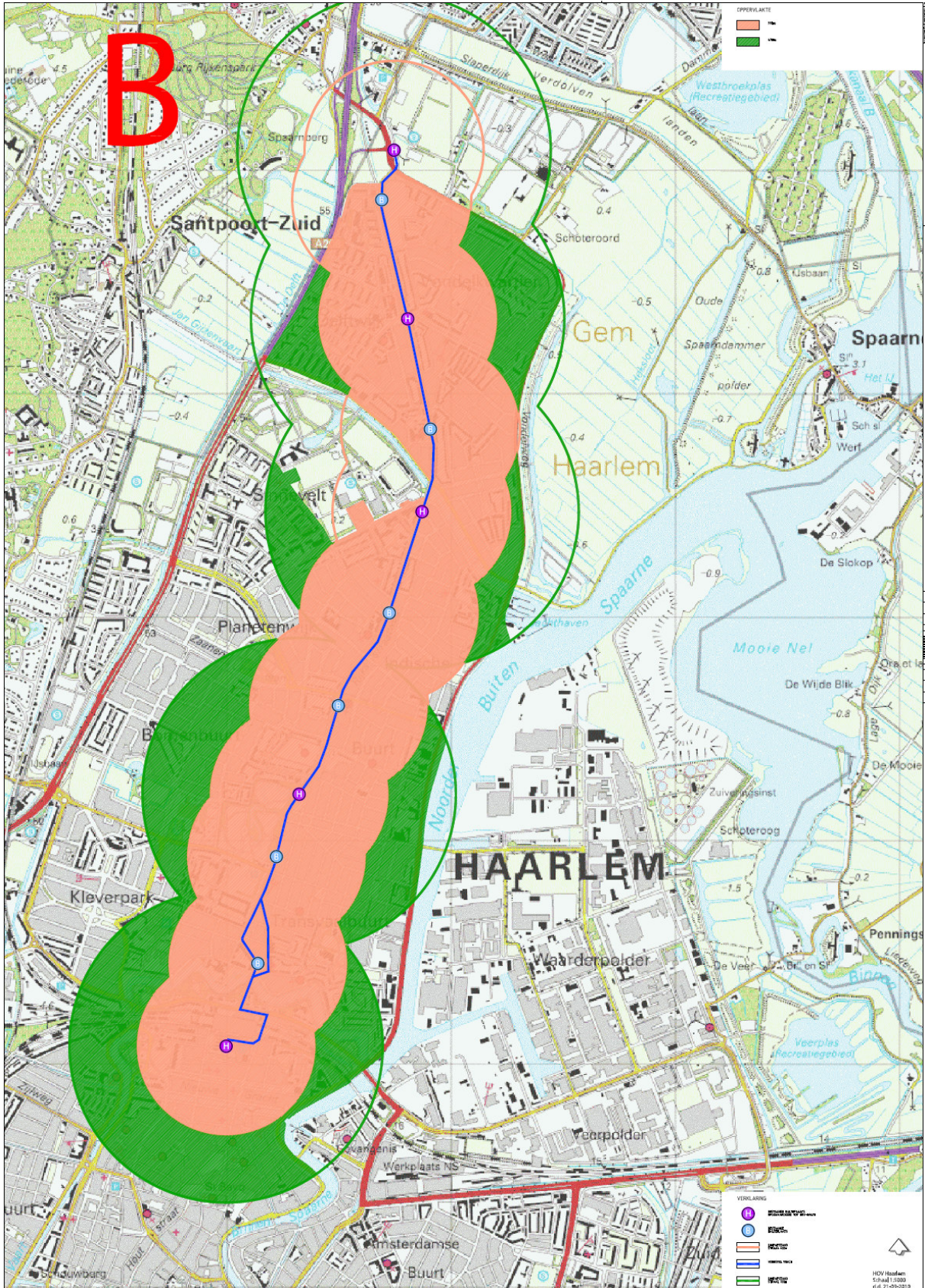
VOOR	TEGEN
<u>Vervoerspotentieel</u> • Oppervlak HOV 390 ha heeft naast C en D het laagste potentieel. • Langs middelbare scholen (leerlingen). • Sportvoorzieningen (IJsbaan, Kennemersporthal en Pim Mulier). • Ziekenhuis.	<u>Vervoerspotentieel</u> • Alleen aan westzijde Haarlem Noord.
<u>Technisch/ruimtelijk</u> • Bus kan op Westelijke Randweg 70 km/h • <i>Aanpassingen verkeerslichten op Westelijke Randweg leiden mogelijk ook tot verbetering doorstroming autoverkeer.</i>	<u>Technisch/ruimtelijk</u> • Inpassing nieuwe haltes. • Voor bussen vanuit IJmuiden: rechtsaf van busstation Kennemergasthuis richting Hoofdstraat/oprit N208. • Voor bussen vanuit Centrum: linksaf van Hoofdstraat naar busstation. • <i>Halte op of langs spoor</i> (niet of moeilijk inpasbaar). • <i>Overgang van/naar spoor bij NS station</i> (niet of moeilijk inpasbaar). • <i>Overgang van/naar spoor nabij Kleverlaan</i> (niet of moeilijk inpasbaar). • Hoge intensiteiten op Westelijke Randweg.
<u>Kosten</u> -	<u>Kosten</u> • Aanleg van twee nieuwe haltes. • <i>Aanpassing bovenstaande kruispunten (indien nodig).</i> • <i>Aanpassingen aan of naast spoor noodzakelijk, inclusief viaducten en aansluitingen.</i>
<u>Maatschappelijk draagvlak</u> • <i>Positief is de hoge mate waarin scholieren van middelbare scholen gebruik kunnen maken van de HOV-lijn. Ook de bereikbaarheid via het OV van enkele leisure accommodaties is een pré.</i>	<u>Maatschappelijk draagvlak</u> -
<u>Overig</u> -	<u>Overig</u> • Overleg Provincie Noord-Holland (N208), ProRail, NS, Bloemendaal(?) en daarmee procesmatig complex.

A2 Westelijke Randweg - Julianalaan (blauwe route)

VOOR	TEGEN
<u>Vervoerspotentieel</u> • Oppervlak HOV 480 heeft samen met A4 het hoogste potentieel. • Langs middelbare scholen (leerlingen). • Sportvoorzieningen (IJsbaan, Kennemersporthal en Pim Mulier). • Deel (niet ingetekend) Overveen. • Ziekenhuis. <u>Technisch/ruimtelijk</u> • Bus kan op Westelijke Randweg 70 km/h. • Plannen Stationsplein hebben tot doel vertraging op Kennemerplein te verminderen/voorkomen. • <i>Aanpassingen verkeerslichten op Westelijke Randweg leiden mogelijk ook tot verbetering doorstroming autoverkeer.</i> <u>Kosten</u> - <u>Maatschappelijk draagvlak</u> • <i>Positief is de hoge mate waarin scholieren van middelbare scholen gebruik kunnen maken van de HOV-lijn. Ook de bereikbaarheid via het OV van enkele leisure-accommodaties is een pré.</i> <u>Overig</u> -	<u>Vervoerspotentieel</u> • Alleen aan westzijde Haarlem Noord. <u>Technisch/ ruimtelijk</u> • Inpassing nieuwe haltes. • Vertraging op wegen ten noorden van station tussen Jansweg-rotonde Verspronckweg (zie ook bijlage 3 onderzoek DataCount). • Voor bussen vanuit IJmuiden: rechtsaf van busstation Kennemergasthuis richting Hoofdstraat/oprit N208. • Voor bussen vanuit Centrum: linksaf van Hoofdstraat naar busstation. • <i>Overgang Westelijke Randweg naar Dompvloedslaand en de beschikbare ruimte Dompvloedslaand (afrit.)</i> • <i>Overgang Willem de Zwijgerlaan naar Westelijke Randweg en de beschikbare ruimte Willem de Zwijgerlaan (oprit).</i> • Hoge intensiteiten op Westelijke Randweg, Verspronckweg en Juliananlaan. <u>Kosten</u> • Aanleg van drie nieuwe haltes. • <i>Aanpassing bovenstaande kruispunten (indien nodig).</i> • Op- en afritten Westelijke Randweg. <u>Maatschappelijk draagvlak</u> - <u>Overig</u> • Overleg Provincie Noord-Holland (N208) en Bloemendaal.

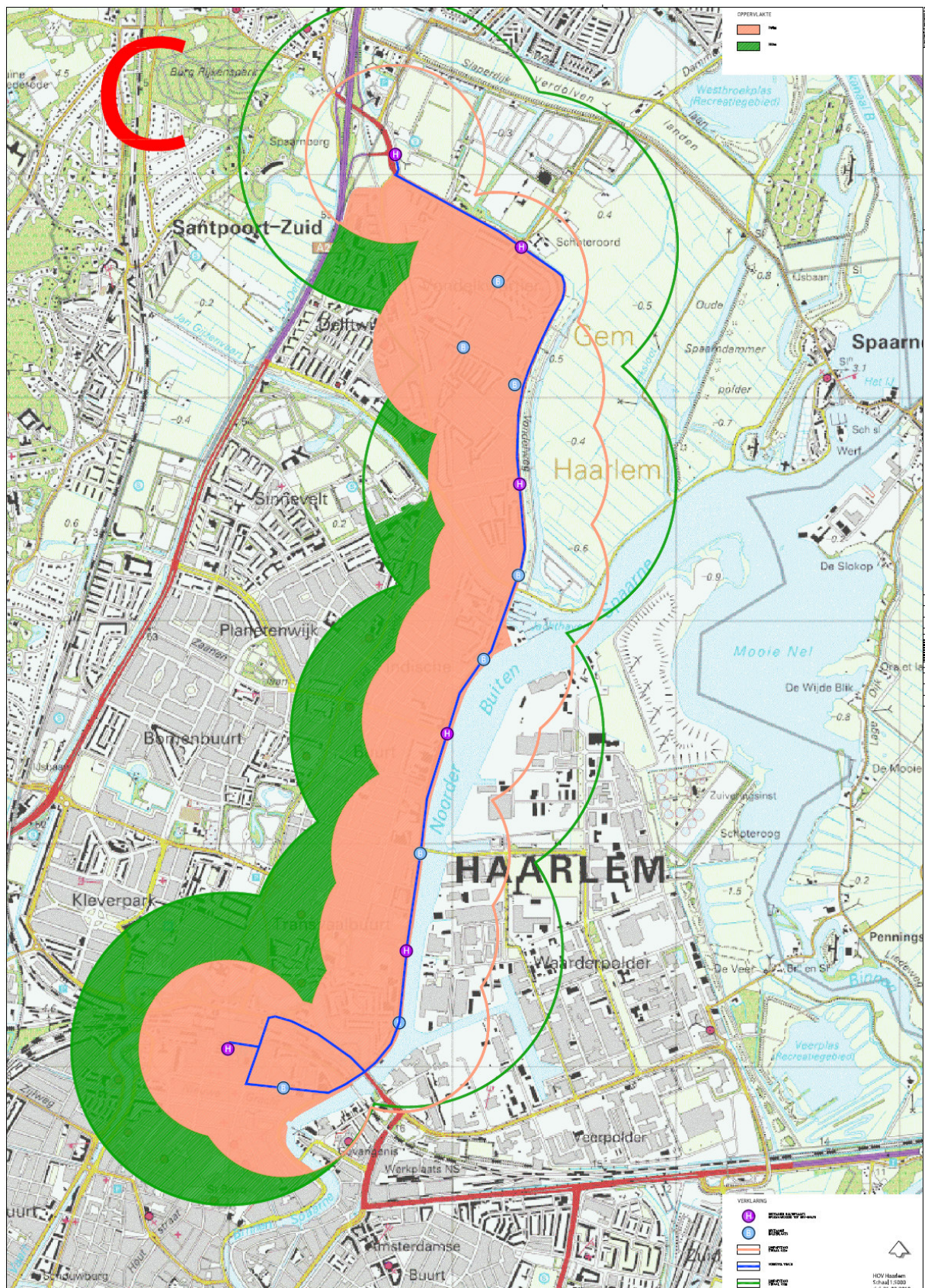
A4 Westelijke Randweg - Zijlweg (rode route)

VOOR	TEGEN
<u>Vervoerspotentieel</u> • Oppervlak HOV 480 ha heeft samen met A2 het hoogste potentieel. • Langs middelbare scholen (leerlingen). • Sportvoorzieningen (IJsbaan, Kennemersporthal en Pim Mulier). • School Nova College. • Ziekenhuis. <u>Technisch/ ruimtelijk</u> • Bus kan op Westelijke Randweg 70 km/h. • Huidige busstrook op Parklaan. • <i>Niet over Verspronckweg.</i> • <i>Aanpassingen verkeerslichten op Westelijke Randweg leiden mogelijk ook tot verbetering doorstroming autoverkeer.</i> <u>Kosten</u> - <u>Maatschappelijk draagvlak</u> • <i>Positief is de hoge mate waarin scholieren van middelbare scholen gebruik kunnen maken van de HOV-lijn. Ook de bereikbaarheid via het OV van enkele leisure-accommodaties is een pre.</i> <u>Overig</u> -	<u>Vervoerspotentieel</u> • Alleen aan westzijde Haarlem Noord. • <i>Omrijdbeweging naar NS station t.o.v. A1, A2 en A3.</i> <u>Technisch/ ruimtelijk</u> • Inpassing nieuwe haltes. • Voor bussen vanuit IJmuiden: rechtsaf van busstation Kennemergasthuis richting Hoofdstraat/oprit N208. • Voor bussen vanuit Centrum: linksaf van Hoofdstraat naar busstation. • Hoge intensiteiten op Westelijke Randweg. • <i>Hoge intensiteiten op Zijlweg.</i> • <i>Hoge intensiteiten op kruispunt Raaksbruggen.</i> <u>Kosten</u> • Aanleg van vier nieuwe haltes. • <i>Aanpassing bovenstaande kruispunten (indien nodig).</i> <u>Maatschappelijk draagvlak</u> - <u>Overig</u> • Overleg Provincie Noord-Holland (N208). • <i>Rijdt ook over deel Zuidtangentroute.</i>



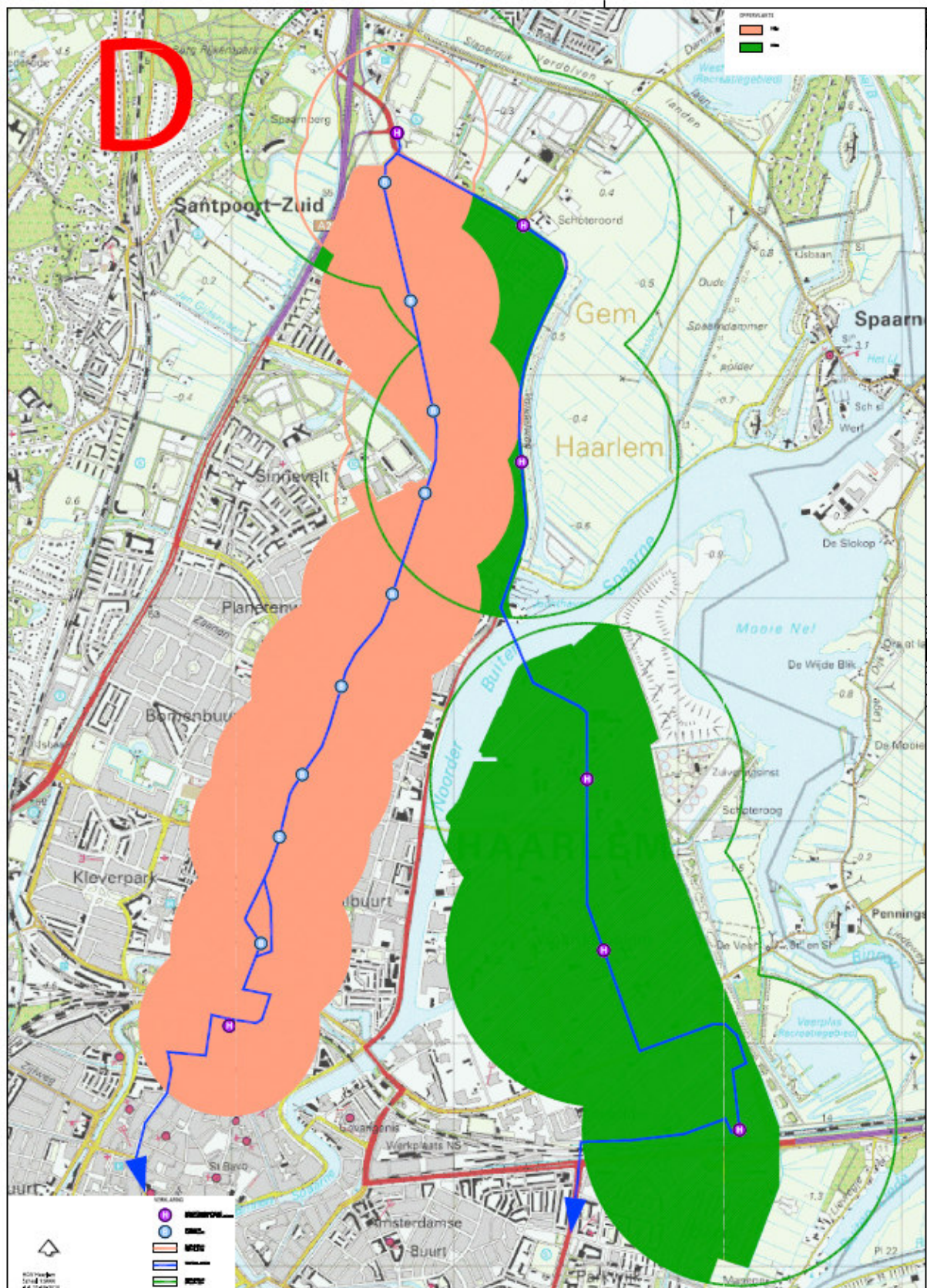
B: Rijksstraatweg

VOOR	TEGEN
<u>Vervoerspotentieel</u> • Oppervlak HOV 470 ha alleen A2 en A4 hebben een hoger potentieel. • Centrale ligging in Haarlem-noord. • Koppeling LOV. • Middelbare school. • Twee winkelcentra (Marsmanplein en Cronjéstraat. • Ziekenhuis. <u>Technisch/ ruimtelijk</u> • Bestaande haltes opwaarderen tot HOV halte. • Plannen Stationsplein hebben tot doel vertraging op Kennemerplein te verminderen/voorkomen. • Aanpassingen ten behoeve van HOV kan positief effect hebben op overige verkeerssituaties <u>Kosten</u> • <i>Opwaarderen huidige haltes (goedkoper dan aanleg).</i> <u>Maatschappelijk draagvlak</u> • <i>Positief is de hoge mate waarin scholieren van middelbare school en winkelgebieden gebruik kunnen maken van de HOV-lijn.</i> <u>Overig</u> • Rijksstraatweg is openbaar vervoeras door Haarlem-noord (Structuurplan en HVVP).	<u>Vervoerspotentieel</u> - <u>Technisch/ruimtelijk</u> • <i>Route Schoterweg tussen Kennemerbrug en Paul Krugerstraat.</i> • <i>Route Kennemerstraat/Frans Halsstraat.</i> • <i>Kruispunt Schoterweg - Kleverlaan – Kloosterstraat.</i> • <i>Kruispunt Rijksstraatweg - Jan Gijzenkade.</i> • <i>Kruispunt Rijksstraatweg - Hoofdstraat – Vondelweg.</i> • <i>Kruispunt – Zaanenstraat.</i> • <i>Hoge intensiteiten op Rijksstraatweg.</i> • <i>Wordt de lijn door de beperkte ruimte Rijksstraatweg wel betrouwbaar genoeg?</i> • <i>Vuilnisophaaldienst op Rijksstraatweg.</i> • <i>Laden en lossen op Rijksstraatweg.</i> • <i>LOV heeft mogelijk effect op HOV.</i> <u>Kosten</u> • <i>Aanpassing bovenstaande kruispunten (indien nodig).</i> • <i>HOV over Rijksstraatweg is concurrent voor huidige lijnen (exploitatie).</i> <u>Maatschappelijk draagvlak</u> • <i>Druk, gevaarlijk, onoverzichtelijk c.q. gevoel dat leefbaarheid in de straat aanzienlijk verslechtert.</i> • <i>Veel overstekende kinderen bij basisscholen.</i> • <i>Bezorgdheid over beeldvorming dat dit dé route voor de HOV lijn is.</i> <u>Overig</u> -



C: Vondelweg - Spaarndamseweg - Prinsen Bolwerk

VOOR	TEGEN
<u>Vervoerspotentieel</u> • Oppervlak HOV 380 ha heeft samen met D het laagste potentieel. • Nieuwbouw woningen langs Spaarndamseweg. • Ziekenhuis. <u>Technisch/ ruimtelijk</u> • Bestaande haltes opwaarderen tot HOV halte. • <i>Mogelijkheid tot vrije busbaan langs Vondelweg.</i> • <i>Aanpassingen ten behoeve van HOV kan positief effect hebben op overige verkeerssituaties.</i> <u>Kosten</u> • Opwaarderen huidige haltes. <u>Maatschappelijk draagvlak</u> • <i>Vrije busbaan langs Vondelweg is bespreekbaar.</i> <u>Overig</u> -	<u>Vervoerspotentieel</u> • Oostzijde van de route heeft geen vervoerspotentie en de westzijde is beperkt. • <i>Vervoerders aantallen laag, nu weinig reizigers.</i> • <i>Rijksstraatweg (meer bussen).</i> <u>Technisch/ruimtelijk</u> • Vertraging op wegen ten noorden van station tussen Jansweg - Staten bolwerk. • Kruising Jan Gijzenkade-Vondelweg. • Kruising Spaarndamseweg-Prinsen Bolwerk. • <i>Kruising Spaarndamseweg bij Schoterbrug.</i> • Kruispunt Rijksstraatweg - Hoofdstraat – Vondelweg. <u>Kosten</u> • Aanleg van nieuwe halte bij Vergierdeweg. • <i>Aanleg vrije busbaan langs Vondelweg.</i> • <i>Aanpassing bovenstaande kruispunten (indien nodig).</i> <u>Maatschappelijk draagvlak</u> • <i>Nog steeds problemen bij het station.</i> • <i>Bewustzijn dat deze route (i.e.g. momenteel) weinig reizigers trekt.</i> • <i>Als je voor deze variant kiest, waarom dan niet in de variant met een snelbus en een stopbus.</i> <u>Overig</u> -



D: Vondelweg - Schoterbrug - Waarderpolder, inclusief Rijksstraatweg

VOOR	TEGEN
<u>Vervoerspotentieel</u> • Oppervlak HOV 380 ha heeft samen met C het laagste potentieel. • bedrijventerrein Waarderpolder. • 'stopbus' langs middelbare school (leerlingen). • Ziekenhuis. <u>Technisch/ ruimtelijk</u> • <i>Mogelijkheid tot vrije busbaan langs de Vondelweg.</i> • Plannen Stationsplein hebben tot doel vertraging op Kennemerplein te verminderen/voorkomen (geldt voor 'stopbus'). • Aanpassingen aan brug Jan Gijzenkade ten behoeve van HOV biedt ook mogelijkheden voor verbeteringen doorstroming autoverkeer. <u>Kosten</u> • <i>Investeren voor het openbaar vervoer op Turfmarkt (brug 'de verfroller') niet nodig. (in andere studie geraamd op circa 300 miljoen euro).</i> <u>Maatschappelijk draagvlak</u> • <i>Vrije busbaan langs Vondelweg is bespreekbaar.</i> • <i>Twee lijnen biedt keuzemogelijkheid.</i> • <i>Positief is de hoge mate waarin scholieren van middelbare school gebruik kunnen maken van de HOV-lijn.</i> • <i>Ook bewoners Turfmarkt e.o. steunen deze variant.</i> <u>Overig</u> • <i>er ligt een gefundeerde filosofie ten grondslag aan deze variant (zie notitie WBO in bijlage 1).</i> • <i>HOV verbinding Station Waarderpolder.</i>	<u>Vervoerspotentieel</u> • Oostzijde Haarlem-noord heeft geen dekking. • <i>Vervoerders aantallen laag, nu weinig reizigers.</i> <u>Technisch/ ruimtelijk</u> • Inpassing nieuwe haltes. • Kruising Jan Gijzenkade-Vondelweg. • Vertraging op wegen ten noorden van station tussen Jansweg- Kennemerbrug. • <i>Kruispunt Schoterweg - Schoterstraat.</i> • <i>Kruispunt Schoterweg - Paul Krugerstraat.</i> • <i>Kruispunt Schoterweg - Kleverlaan – Kloosterstraat.</i> • <i>Kruispunt Rijksstraatweg - Hoofdstraat – Vondelweg.</i> • <i>Wordt de lijn door de beperkte ruimte Rijksstraatweg wel betrouwbaar genoeg?</i> • <i>Vuilnisophaaldienst op Rijksstraatweg.</i> • <i>Laden en lossen op Rijksstraatweg.</i> • <i>LOV heeft mogelijk effect op HOV.</i> <u>Kosten</u> • Aanleg vier extra haltes. • <i>Aanpassing bovenstaande kruispunten (indien nodig).</i> • Vrije busbaan (over gehele route, indien dit nodig blijkt te zijn). • Viaduct onder spoor en Amsterdamsevaart naar Prins Bernardlaan. • Aanpassingen nodig langs een langer route (tot Schalkwijk). • <i>Extra lijn exploiteren.</i> • <i>HOV over Rijksstraatweg is concurrent voor huidige lijnen (exploitatie).</i> • <i>Veel overstekende kinderen bij basisscholen.</i> <u>Maatschappelijk draagvlak</u> - <u>Overig</u> • Overleg Provincie Noord-Holland (voldoet niet aan de uitgangspunten) en ProRail (passage onder spoor bij Prins Bernardlaan) en daarmee procesmatig complex.

4.3 Vergelijking overzichttabellen

Zonder uitspraken te doen over welke route het meest of minst geschikt is, kan worden geconstateerd dat:

- de voors en tegens op de routes van variant A aanzienlijke overeenkomsten hebben, met name A1 en A2;
- variant A3 (via spoor) scoort duidelijk minder bij het vervoerspotentieel. De noodzakelijke aanpassingen op of langs het spoor zijn ruimtelijk zeer moeilijk (niet?) inpasbaar en vergen hoge investeringskosten;
- variant A aantrekkelijk is vanwege het hoge vervoerspotentieel en de hogere snelheden op de Westelijke Randweg, echter de betrouwbaarheid en haalbaarheid worden in twijfel getrokken door de hoge intensiteiten op de Westelijke Randweg, de Verspronckweg en Zijlweg;
- variant B gunstig scoort ten aanzien van het vervoerspotentieel, echter is qua draagvlak (WBO) minder aantrekkelijk met het oog op de leefbaarheid. Kijkend naar de uitkomsten van het onderzoek van DataCount lijkt een HOV haalbaar met betrekkelijk weinig inspanningen;
- bij variant C is een vrije busbaan mogelijk inpasbaar en bespreekbaar, echter het vervoerspotentieel is laag;
- variant D in beginsel niet voldoet aan de uitgangspunten (van Delftplein naar Station Haarlem Centraal). Echter deze optie heeft een nieuw voedingsgebied in de Waarderpolder. De verkenning wijst ook uit dat het vervoerspotentieel laag is. Wanneer in het vervoerspotentieel ook de aanwezigheid van het bedrijventerrein wordt meegenomen, ontstaat er een andere situatie op het punt van vervoerspotentieel. Net als C is een vrije busbaan mogelijk inpasbaar en bespreekbaar en het draagvlak (WBO) is groot is.

5 Bevindingen

5.1 Bevindingen naar aanleiding van overleg WBO d.d. 21 september

De resultaten in hoofdstuk 4 zijn een opsomming - waardevrij- van positieve en negatieve kanten van de verschillende varianten van de HOV-buslijn Haarlem Noord. Ofwel, het is een overzicht van objectieve en subjectieve argumenten bij de verschillende aspecten (ruimtelijke inpas-sing/ technisch, kosten, draagvlak, vervoerswaarde) die tot stand is gekomen via deskresearch en een discussieavond met de klankbordgroep (WBO).

Het doen van uitspraken over een voorkeursroute bleek op basis van deze argumentatie niet mogelijk (N.B. dit was overigens ook niet de insteek), omdat;

- a de huidige gegevens daarvoor te globaal en slechts kwalitatief van aard waren;
- b er gegevens ontbraken (bijvoorbeeld inzicht in de exploitatie van de routes) om daadwerkelijk uitspraken te kunnen doen;
- c er geen wegingsfactor aan de verschillende aspecten was toegekend;
- d er door de bewoners enkele relevante vragen op tafel waren gelegd waarop –bij voorkeur- eerst een antwoord zou moeten komen, te weten:
 - Wat is de frequentie waarin de HOV-buslijn gaat rijden? .
 - Als er in 2012 bezuinigd gaat worden op het OV, ten koste van wat gaat dat? Het HOV of het lokale busvervoer? Kortom, welke plek krijgen bezuinigingen in de besluitvorming t.a.v. de HOV Haarlem Noord?
 - Hoe verhouden de gedane uitspraken over het HOV route in het gemeentelijke structuurplan en het HVVP (Haarlems Verkeer en VervoersPlan) zich ten opzichte de uiteindelijk te maken keuze?
 - In de huidige discussie over het HOV, die al lange tijd wordt gevoerd, staart iedereen zich blind op dat de HOV het station van Haarlem (CS) aan moet doen. Het is echt de vraag of dat logisch is, omdat het verkeer rondom het station altijd vastloopt. Is het niet zinvol om het tracé –m.n. het eindpunt Haarlem CS- ter discussie te stellen?
 - Dient er niet ook te worden gekeken naar ruimtelijke aspecten zoals fijnstof, geluid, trillingen en dergelijk alvorens een definitieve keuze voor een route wordt gemaakt?

In de periode tussen de WBO avond d.d. 21 september en de tweede WBO avond op 11 oktober is op een aantal vragen antwoord verkregen, namelijk:

- *frequentie HOV-buslijn?* Een HOV-buslijn rijdt volgens de eisen van de provincie minimaal zes keer per uur, per richting;
- *bezuiniging?* Het is inmiddels duidelijk geworden dat er vanaf 2012 door de Provincie bezuinigd gaat worden in het openbaar vervoer. Er zijn o.a. uitspraken gedaan dat dat het minst ten koste gaat van het MRA-net (en derhalve HOV-lijnen) en dat lijnen met een dunne bezetting het meest te leiden zullen krijgen. Dit betekent dat de routekeuze van het HOV belangrijker wordt. Het lokale openbaar vervoer moet daar op een goede manier op aansluiten voor een goede bediening van Haarlem-noord. Met andere woorden; daar waar voorheen het LOV vertrekpunt was, lijkt nu het HOV/regionale lijnen leading te worden en worden ontsluitende lijnen belangrijk voor het MRA-net.
- *structuurplan en HVVP?* Beide plannen zijn bestuurlijk vastgesteld en geven de beleidslijnen weer voor de toekomst van Haarlem. Ook voor het inpassen van deze HOV-route in Haarlem-noord moet derhalve rekening worden gehouden met deze plannen. Indien afgeweken wordt, moet dit duidelijk worden beargumenteerd;

- *eindpunt Haarlem CS?* De provincie heeft als uitgangspunt meegegeven dat het Centraal Station eind-/beginpunt is van de HOV-route. Dit omdat het past in het regio brede vervoersplaatje dat het Stationsplein hét overstapstation is voor een grote regio. Het aantal verschillende buslijnen en treinen dat hier samenkomt is momenteel vele malen groter dan op Station Spaarnwoude;
- *ruimtelijke aspecten zoals fijnstof, geluid, trillingen en dergelijk?* Deze aspecten worden in een vervolgstudie meegenomen, evenals benodigde kwantitatieve gegevens;
- *hoe verhoudt deze studie zich tot de toezeggingen die zijn gedaan voor de kruising Kleverlaan-Rijksstraatweg (raadsbesluit Ripperda) met de komst van de Schoterbrug?* De toezegging richt zich op afsluiting van de Rijksstraatweg ten zuiden van de Kleverlaan voor autoverkeer. Deze afsluiting geldt niet voor openbaar vervoer en fietsers.

Daarnaast is, mede in het licht van de aankondigde bezuinigingen, beter inzichtelijk geworden dat voor de provincie het criterium vervoerspotentieel erg belangrijk is (zie bovenstaand punt c over de wegingsfactor).

5.2 Advies aan de gemeente ten behoeve van overleg WBO d.d. 11 oktober

Hoewel duidelijk was gesteld dat Grontmij vooralsnog geen conclusies zou trekken ten aanzien van de routes, was het na het beschikbaar komen van bovenstaande informatie wel mogelijk om uitspraken te doen over het al dan niet behouden van routes voor het vervolgtraject. De volgende redenering is dan ook gemaakt:

de Provincie Noord Holland is een belangrijke speler in het vervolgtraject, om de eenvoudige reden dat zij grotendeels de kosten voor de realisatie van het HOV op zich neemt. Hoewel deze verkenning een inventarisatie is vanuit de gemeente én de bewoners, adviseren wij wel om in deze verkenning zeker al rekening te houden met beleids- en planvorming zoals die bij de provincie plaatsvindt.

Uit ervaring weten wij dat bij de Provincie het criterium 'vervoerspotentieel' belangrijk is bij het maken van afwegingen voor het HOV. (Met het oog op de op handen zijnde bezuinigingsronde wordt het vervoerspotentieel in combinatie met de kosteneffectiviteit alleen maar belangrijker). Ook is de verwachting dat de provincie niet zes routes nader wil onderzoeken, maar slechts enkele.

Wij adviseren de gemeente dan ook om samen met het WBO te komen tot twee (eventueel drie) routes die nader dienen te worden onderzocht. En om bij deze selectie het 'vervoerspotentieel' als een van de belangrijkste criteria mee te nemen.

5.3 Resultaten overleg WBO d.d. 11 oktober

Op 11 oktober is de conceptversie van dit rapport (exclusief deze paragraaf) besproken met het WBO. De door het WBO gemaakte inhoudelijke opmerkingen over het rapport zijn verwerkt in de tabellen in hoofdstuk 4. Tevens is het overleg benut om tot een keuze te komen van twee (maximaal drie) routes die in de vervolgfase worden meegenomen.

Uit dit overleg is naar voren gekomen dat het WBO graag de routes A4, B en D wil voorleggen aan de provincie met het verzoek om deze in een vervolgstudie verder uit te werken. Deze varianten zijn gekozen met de onderstaande argumenten. Van de A-routes heeft deze de **A4** route het meeste potentie volgens de WBO. De drie hoofdargumenten hiervoor zijn:

- het hogere vervoerspotentieel ten opzichte van de andere A-varianten als gevolg van de aanwezigheid van het NOVA College op deze route. Hierdoor kan de HOV-lijn intensief gebruikt worden door middelbare scholieren;
- het bedienen van een deel van de Haarlemse binnenstad. Voor het winkelend publiek wordt een HOV-lijn via deze route een interessant alternatief om in de binnenstad te komen;
- het 'ontlopen' van de grote verkeersdrukte tussen de Oudeweg en de Verspronckweg (en daarmee met mooi weer vooral het ontlopen van het strandverkeer).

Variant A3 bleek al snel niet haalbaar/realistisch door de infrastructurele aanpassingen die vereist zijn op/langs het spoor. Als grootste nadeel van de varianten A1 en A2 werd de grote verkeersdrukke tussen de Oudeweg en de Verspronckweg genoemd.

Hoewel route **B** op nadelen stuit bij het WBO leeft het besef dat dit een route is die wel verder uitgewerkt dient te worden, omdat het vervoerspotentieel op deze route het grootste is. Door deze route mee te nemen in het vervolgonderzoek kan expliciet aandacht worden besteed aan het uitwerken van de bedenkingen die er momenteel nog leven bij het WBO. Zo kan inzichtelijk worden gemaakt hoe de nadelen zoveel mogelijk te beperken en de voordelen te optimaliseren.

Hoewel route **D** niet voldoet aan het uitgangspunt dat het eindstation Haarlem Stationsplein is, heeft het WBO expliciet kenbaar gemaakt dat hun grootste voorkeur uitgaat naar het onderzoeken van route D. De bewoners van de Turfmarkt onderstrepen deze voorkeur. Zij zien dit als interessant alternatief voor een HOV-verbinding, omdat:

- in de toekomst een upgrading van het station Haarlem Spaarnwoude is voorzien;
- daarmee de verwachting is dat het gebruik van het openbaar vervoer door forenzen in/ door de Waarderpolder zal groeien;
- en de huidige lijn 16 zo de kans krijgt om uit te groeien tot een HOV-lijn.

In deze variant zijn grootschalige infrastructurele ingrepen niet nodig (anders dan de geplande upgrading van Station Spaarnwoude), wordt de drukke (en daarmee de problematiek van stiptheid en betrouwbaarheid) nabij het station Haarlem vermeden en worden de bezoekersstromen (lokaal winkelend publiek versus woon-werkverkeer) gescheiden. Zie ook bijlage 1 voor een inhoudelijke toelichting op variant **D**.

5.4 Vervolg

De inzet van het WBO ten behoeve van deze verkenning is door de gemeente zeer gewaardeerd en ze hecht daarom veel waarde aan dit gedragen eindresultaat. Inzet van de gemeente bij het gesprek met de Provincie is dan ook om in het vervolgonderzoek naar een HOV verbinding tussen Delftplein en Station Haarlem route A4, route B en route D op te nemen. De gemeente zal zich inspannen om te komen tot een onderzoeksopzet waarbij de inbreng van bewoners en overige belanghebbenden een belangrijke rol kan spelen, zodat er uiteindelijk een HOV-lijn zal komen waarbij de nadelen voor de bewoners zo klein mogelijk zullen zijn.

Bijlage 1

Toelichting routes WBO

Gedachten over de Zuidtangent/HOV

- 1 Wel één lijn, niet één traject.
 - a Hoewel de lijn Weesp – IJmuiden als een lijn is getekend, is het niet één traject. De trajecten liggen dakpansgewijs over elkaar. De enige reden om één lijn te tekenen is dat de hele route met een chauffeur en bus gereden zou kunnen worden.
 - b De gedachte heeft nu postgevat dat het eigenlijk één traject is dat er op alle onderdelen hetzelfde uit moet zien wat betreft frequentie, snelheid etc..
 - c Je moet het zien als verschillende trajecten. De eigenschappen van de lijn moet je afstemmen op de behoeften op dat traject. Je zou kunnen besluiten dat de bus op het laatste deel van het route vaak stopt, maar wel frequent rijdt
- 2 Lokaal fijnmazig vervoer en snel regionaal vervoer uit elkaar houden
 - a Er vindt vermenging plaats van deze twee heel verschillende soorten vervoer. Op de Rijksstraatweg is behoefte aan een bus met veel haltes, lokaal vervoer. Het merendeel van de passagiers is afkomstig uit Haarlem- Noord en wil naar het station of naar het centrum. De regionale forensen en de lokale instappers in één soort vervoer persen zal altijd wringen. De forensen uit IJmuiden hebben voor een deel een andere vervoersbehoefte dan de passagiers van de Rijksstraatweg.
 - b Als je echt iets wil met het OV, denk dan na over wat welke passagiers aan behoeftes hebben. Als je denkt in die twee soorten reizigers, forensen over de langere afstand en lokale passagiers over kortere afstanden, dan is het misschien veel interessanter om
 - een lijn vanaf IJmuiden te maken die mensen toeleidt naar punten vanwaar ze óf verder kunnen rijden station Spaarnwoude óf op hun plaats van bestemming komen, school, sportfaciliteiten, IKEA, bedrijventerrein (Waarderpolder heeft op dit moment geen goed openbaar vervoer) en verder richting Schiphol via een viaduct onder de A200 door aantakkend op de Prins Bernhardlaan en
 - een centrale lijn met veel haltes over de Rijksstraatweg te laten lopen voor passagiers uit Haarlem-Noord die naar het station of het centrum willen.

In Schalkwijk komen die bussen weer samen en gaan als 1 door. Er zit een groot financieel voordeel aan dit route omdat er geen ingewikkelde tunnels of bruggen bij de Turfmarkt in het centrum van Haarlem hoeven te worden geconstrueerd en sloop van huizen kan worden voorkomen.

Wellicht is het mogelijk om de groenstrook langs de Vondelweg te gebruiken voor een vrije busbaan, anders kan de bus op dat gedeelte met het verkeer meerijden.

Vanuit deze gedachten zou het WBO graag een 4^e en 5^e variant willen toevoegen aan het onderzoek.

Variant 4 (route D, Waarderpoldervariant)

- een bus vanuit IJmuiden die vanaf het Delftplein als stopbus door de stad gaat en vanaf Schalkwijk weer snelbus wordt in combinatie met
- een bus uit IJmuiden die via Vondelweg en Schoterbrug door de Waarderpolder gaat, station Spaarnwoude aandoet en vervolgens over of onder de Amsterdamsevaart door, zijn weg vervolgt via de Prins Bernhardlaan. Dat kan waarschijnlijk voor een groot deel via een vrije baan.

Op deze manier worden:

- 1 voor IJmuiden diverse mogelijkheden gecreëerd om of in Haarlem te komen of snel om Haarlem heen te rijden, door naar Schalkwijk of Schiphol;
- 2 heeft de bus ook voor Haarlem Noord een meerwaarde omdat op deze manier een frequente busverbinding ontstaat met het station en het centrum;
- 3 recht gedaan aan het interlokale karakter van het HOV, terwijl ook tegemoet wordt gekomen aan de lokale behoefte. Dit laatste is ook van belang omdat waarschijnlijk de passagiersaantallen vooral geleverd moeten worden door Haarlem-Noord.

In Schalkwijk komen de bussen weer samen en gaan als 1 door. Er zit een groot financieel voordeel aan dit route omdat er geen ingewikkelde tunnels of bruggen bij de Turfmarkt in het centrum van Haarlem hoeven te worden geconstrueerd en sloop van huizen kan worden voorkomen.

Wellicht is het mogelijk om de groenstrook langs de Vondelweg te gebruiken voor een vrije busbaan, anders kan de bus op dat gedeelte met het verkeer meerijden.

Variant 5

- Een bus vanuit IJmuiden die vanaf het Delftplein als stopbus door de stad gaat en vanaf Schalkwijk weer snelbus wordt in combinatie met:
- een bus vanuit IJmuiden die vanaf het Delftplein als snelbus een westelijk route volgt over de Randweg. Wellicht is daarbij te onderzoeken of de bus i.p.v. de Verspronckweg langs het spoor geleid kan worden.

Bijlage 2

Resultaten DataCount: stiptheid

Resultaten stiptheid

Maandag t/m Vrijdag - Ochtendspits (09:20 - 09:30)

DATACOUNT

Lijn	Richting	Halte/naam	< 0 min	0 - 3 min	> 3 min
C002	Heen	Haarlem, Spaarnwoude St. Zuid	2%	85%	12%
C002	Heen	Haarlem, Van Zeggelenplein	5%	76%	20%
C002	Heen	Haarlem, Byzantiumstraat	12%	59%	29%
C002	Heen	Haarlem, Centrum/Verwult	61%	34%	5%
C002	Heen	Haarlem, Station NS Janoweg	7%	88%	5%
C002	Heen	Haarlem, Meteorenstraat	24%	66%	10%
C002	Heen	Haarlem, Schoterhof	45%	47%	8%
C002	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	2%	98%	0%
C002	Terug	Haarlem, Schoterhof	9%	89%	2%
C002	Terug	Haarlem, Meteorenstraat	13%	85%	2%
C002	Terug	Haarlem, Station NS ingang	51%	43%	6%
C002	Terug	Haarlem, Station NS	4%	91%	4%
C002	Terug	Haarlem, Centrum/Verwult	4%	87%	9%
C002	Terug	Haarlem, Byzantiumstraat	26%	68%	6%
C002	Terug	Haarlem, Van Zeggelenplein	14%	8%	78%
C003	Heen	Heemstede, Station	0%	81%	19%
C003	Heen	Heemstede, Wipperplein	0%	69%	31%
C003	Heen	Heemstede, Spaarne Ziekenhuis	13%	56%	31%
C003	Heen	Haarlem, Surinameweg	19%	50%	31%
C003	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	31%	50%	19%
C003	Heen	Haarlem, Nassaulaan	38%	44%	19%
C003	Heen	Haarlem, Turfmarkt	32%	47%	21%
C003	Heen	Haarlem, Centrum/Verwult	32%	53%	16%
C003	Heen	Haarlem, Nassaulaan	42%	42%	16%
C003	Heen	Haarlem, Station NS ingang	53%	26%	21%
C003	Heen	Haarlem, Station NS	10%	75%	15%
C003	Heen	Haarlem, Minahassastraat	24%	60%	16%
C003	Terug	Veslerbroek, Centrum	0%	88%	13%
C003	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	19%	73%	8%
C003	Terug	Haarlem, Minahassastraat	52%	42%	6%
C003	Terug	Haarlem, Station NS ingang	63%	23%	14%
C003	Terug	Haarlem, Station NS	9%	91%	0%
C003	Terug	Haarlem, Centrum/Verwult	27%	73%	0%
C003	Terug	Haarlem, Turfmarkt	27%	64%	9%
C003	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	64%	36%	0%
C003	Terug	Haarlem, Surinameweg	50%	50%	0%
C003	Terug	Heemstede, Spaarne Ziekenhuis	18%	73%	9%
C003	Terug	Heemstede, Wipperplein	45%	45%	9%
C004	Heen	Heemstede, de Gilp	0%	92%	8%
C004	Heen	Heemstede, Wipperplein	0%	83%	17%
C004	Heen	Heemstede, Station	8%	92%	0%
C004	Heen	Haarlem, Vijver	17%	75%	8%
C004	Heen	Haarlem, NOVA College	17%	58%	25%
C004	Heen	Haarlem, Station NS ingang	67%	25%	8%
C004	Heen	Haarlem, Station NS	50%	50%	0%
C004	Heen	Haarlem, Jachthaven	25%	50%	25%
C004	Heen	Haarlem, Mulderslotw./Vergierdew.	17%	75%	8%
C004	Heen	Veslerbroek, Centrum	33%	67%	0%
C004	Heen	Santpoort, Santpoortsedraaf	25%	67%	8%
C004	Heen	Umuiden, Plein 1945	42%	58%	0%
C004	Heen	Umuiden, Velseduinweg	42%	58%	0%
C004	Heen	Umuiden, Markplein	42%	58%	0%
C004	Terug	Umuiden, Dennekoplaan	0%	50%	50%
C004	Terug	Umuiden, Markplein	11%	89%	0%
C004	Terug	Umuiden, Velseduinweg	22%	78%	0%
C004	Terug	Umuiden, Plein 1945	0%	89%	11%
C004	Terug	Santpoort, Santpoortsedraaf	22%	78%	0%
C004	Terug	Veslerbroek, Centrum	22%	78%	0%
C004	Terug	Haarlem, Mulderslotw./Vergierdew.	0%	100%	0%
C004	Terug	Haarlem, Jachthaven	44%	56%	0%
C004	Terug	Haarlem, Station NS ingang	89%	11%	0%
C004	Terug	Haarlem, Station NS	11%	89%	0%
C004	Terug	Haarlem, NOVA College	78%	22%	0%
C004	Terug	Haarlem, Vijver	67%	33%	0%
C004	Terug	Heemstede, Station	0%	100%	0%
C004	Terug	Heemstede, Wipperplein	20%	80%	0%
C004	Terug	Umuiden, Umuiden aan Zee	0%	100%	0%

Lijn	Richting	Halte/naam	< 0 min	0 - 3 min	> 3 min
C073	Heen	Haarlem, Winkelschalkwijk	5%	90%	5%
C073	Heen	Haarlem, Kennemer Gasthuis/EG	30%	65%	5%
C073	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	25%	65%	10%
C073	Heen	Haarlem, Houtplein	55%	45%	0%
C073	Heen	Haarlem, Station NS ingang	85%	15%	0%
C073	Heen	Haarlem, Station NS	70%	30%	0%
C073	Heen	Haarlem, Julianapark	10%	90%	0%
C073	Heen	Haarlem, Minahassastraat	45%	55%	0%
C073	Heen	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	5%	95%	0%
C073	Heen	Veslerbroek, Centrum	50%	50%	0%
C073	Heen	Beverwijk, Station NS	5%	90%	5%
C073	Heen	Beverwijk, v. Riemsdijcklaan	60%	35%	5%
C073	Heen	Heemskerk, Ruysdaelstraat	75%	20%	5%
C073	Heen	Heemskerk, Maerlaan	90%	5%	5%
C073	Terug	Uitgeest, Station NS	0%	96%	4%
C073	Terug	Heemskerk, Maerlaan	26%	70%	4%
C073	Terug	Heemskerk, Ruysdaelstraat	11%	81%	7%
C073	Terug	Beverwijk, v. Riemsdijcklaan	67%	30%	4%
C073	Terug	Beverwijk, Station NS	11%	85%	4%
C073	Terug	Veslerbroek, Centrum	37%	52%	11%
C073	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	63%	30%	7%
C073	Terug	Haarlem, Minahassastraat	7%	81%	11%
C073	Terug	Haarlem, Julianapark	27%	62%	12%
C073	Terug	Haarlem, Station NS ingang	41%	52%	7%
C073	Terug	Haarlem, Station NS	30%	59%	11%
C073	Terug	Haarlem, Centrum/Verwult	15%	67%	19%
C073	Terug	Haarlem, Turfmarkt	19%	63%	19%
C073	Terug	Haarlem, Houtplein	30%	56%	15%
C073	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	33%	41%	26%
C073	Terug	Haarlem, Kennemer Gasthuis/EG	38%	38%	25%
C075	Heen	Haarlem, Winkelschalkwijk	3%	90%	7%
C075	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	20%	80%	0%
C075	Heen	Haarlem, Turfmarkt	30%	70%	0%
C075	Heen	Haarlem, Centrum/Verwult	47%	53%	0%
C075	Heen	Haarlem, Station NS ingang	63%	37%	0%
C075	Heen	Haarlem, Station NS	73%	27%	0%
C075	Heen	Haarlem, Minahassastraat	7%	77%	17%
C075	Heen	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	13%	77%	10%
C075	Heen	Umuiden, Plein 1945	14%	79%	7%
C075	Terug	Umuiden, Dennekoplaan	6%	74%	19%
C075	Terug	Umuiden, Plein 1945	3%	77%	20%
C075	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	19%	65%	16%
C075	Terug	Haarlem, Minahassastraat	3%	68%	29%
C075	Terug	Haarlem, Station NS ingang	13%	61%	26%
C075	Terug	Haarlem, Station NS	10%	71%	19%
C075	Terug	Haarlem, Centrum/Verwult	17%	67%	17%
C075	Terug	Haarlem, Turfmarkt	27%	57%	17%
C075	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	39%	45%	16%
C080	Heen	Zandvoort, Busstation	0%	96%	4%
C080	Heen	Heemstede, Station	4%	83%	15%
C080	Heen	Haarlem, Edisonstraat	7%	85%	7%
C080	Heen	Haarlem, Tempeliersstraat	10%	62%	28%
C080	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	48%	31%	21%
C080	Heen	Haarlem, Pr. Bernhardlaan	59%	24%	17%
C080	Heen	Haarlem, Spaarnwoude Station	48%	31%	21%
C080	Heen	Halfweg, Oranje Nassaustraat	52%	28%	21%
C080	Heen	Amsterdam, Plein '40-45	41%	34%	24%
C080	Heen	Amsterdam, Bos en Lommerplein	48%	34%	17%
C080	Terug	Amsterdam, Marnixstraat	0%	100%	0%
C080	Terug	Amsterdam, Bos en Lommerplein	9%	65%	26%
C080	Terug	Amsterdam, Plein '40-45	13%	65%	22%
C080	Terug	Halfweg, Oranje Nassaustraat	9%	57%	35%
C080	Terug	Haarlem, Spaarnwoude Station	30%	65%	4%
C080	Terug	Haarlem, Pr. Bernhardlaan	35%	61%	4%
C080	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	48%	48%	4%
C080	Terug	Haarlem, Tempeliersstraat	15%	81%	4%
C080	Terug	Haarlem, Edisonstraat	52%	48%	0%
C080	Terug	Heemstede, Station	37%	63%	0%

Resultaten stiptheid				DATACOUNT		
maandag t/m vrijdag - dalperiode (06:30 - 18:00, 18:00 - 06:30)				Resultaten DataCount: stiptheid		
Lijn	Richting	Haltenaam	< 0 min	0 - 3 min	> 3 min	
C002	Heen	Haarlem, Spaarnwoude St. Zuid	8%	86%	7%	
C002	Heen	Haarlem, Van Zeggelenplein	18%	73%	9%	
C002	Heen	Haarlem, Byzantiumstraat	25%	67%	8%	
C002	Heen	Haarlem, Centrum/Verwulft	86%	13%	2%	
C002	Heen	Haarlem, Station NS Jansweg	23%	75%	3%	
C002	Heen	Haarlem, Meteorenstraat	62%	34%	3%	
C002	Heen	Haarlem, Schoterhof	72%	23%	5%	
C002	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	2%	88%	10%	
C002	Terug	Haarlem, Schoterhof	19%	81%	1%	
C002	Terug	Haarlem, Meteorenstraat	33%	64%	3%	
C002	Terug	Haarlem, Station NS ingang	79%	18%	3%	
C002	Terug	Haarlem, Station NS	18%	77%	5%	
C002	Terug	Haarlem, Centrum/Verwulft	5%	77%	18%	
C002	Terug	Haarlem, Byzantiumstraat	27%	59%	15%	
C002	Terug	Haarlem, Van Zeggelenplein	0%	4%	96%	
C003	Heen	Heemstede, Station	8%	89%	3%	
C003	Heen	Heemstede, Wipperplein	51%	49%	0%	
C003	Heen	Heemstede, Spaarne Ziekenhuis	41%	59%	0%	
C003	Heen	Haarlem, Surinameweg	22%	70%	8%	
C003	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	22%	73%	5%	
C003	Heen	Haarlem, Byzantiumstraat	30%	65%	5%	
C003	Heen	Haarlem, Tuinmarkt	16%	76%	8%	
C003	Heen	Haarlem, Centrum/Verwulft	32%	62%	5%	
C003	Heen	Haarlem, Nassaulaan	41%	54%	5%	
C003	Heen	Haarlem, Station NS ingang	41%	54%	5%	
C003	Heen	Haarlem, Station NS	26%	74%	0%	
C003	Heen	Haarlem, Minahassastraat	41%	50%	9%	
C003	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	2%	73%	25%	
C003	Terug	Haarlem, Minahassastraat	7%	66%	27%	
C003	Terug	Haarlem, Station NS ingang	18%	57%	25%	
C003	Terug	Haarlem, Station NS	3%	79%	18%	
C003	Terug	Haarlem, Centrum/Verwulft	26%	59%	15%	
C003	Terug	Haarlem, Tuinmarkt	10%	74%	15%	
C003	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	31%	64%	5%	
C003	Terug	Haarlem, Surinameweg	21%	72%	8%	
C003	Terug	Heemstede, Spaarne Ziekenhuis	13%	51%	36%	
C003	Terug	Heemstede, Wipperplein	15%	41%	44%	
C004	Heen	Heemstede, de Glip	13%	83%	3%	
C004	Heen	Heemstede, Wipperplein	17%	79%	3%	
C004	Heen	Heemstede, Station	3%	90%	7%	
C004	Heen	Haarlem, Vijver	10%	77%	13%	
C004	Heen	Haarlem, NOVA College	7%	53%	40%	
C004	Heen	Haarlem, Station NS ingang	40%	50%	10%	
C004	Heen	Haarlem, Station NS	30%	67%	3%	
C004	Heen	Haarlem, IJchthaven	23%	70%	7%	
C004	Heen	Haarlem, Muiderslotw./Vergierdew.	40%	57%	3%	
C004	Heen	Veslerbroek, Centrum	10%	80%	10%	
C004	Heen	Santpoort, Santpoortse deef	23%	67%	10%	
C004	Heen	Umuiden, Plein 1945	43%	53%	3%	
C004	Heen	Umuiden, Velseduinweg	40%	57%	3%	
C004	Heen	Umuiden, Markplein	47%	50%	3%	
C004	Terug	Umuiden, Umuiden aan Zee	5%	62%	33%	
C004	Terug	Umuiden, Markplein	29%	50%	21%	
C004	Terug	Umuiden, Velseduinweg	33%	46%	21%	
C004	Terug	Umuiden, Plein 1945	13%	63%	25%	
C004	Terug	Santpoort, Santpoortse deef	33%	50%	17%	
C004	Terug	Veslerbroek, Centrum	8%	75%	17%	
C004	Terug	Haarlem, Muiderslotw./Vergierdew.	4%	79%	17%	
C004	Terug	Haarlem, IJchthaven	38%	50%	13%	
C004	Terug	Haarlem, Station NS ingang	75%	17%	8%	
C004	Terug	Haarlem, Station NS	17%	75%	8%	
C004	Terug	Haarlem, NOVA College	63%	38%	0%	
C004	Terug	Haarlem, Vijver	58%	38%	4%	
C004	Terug	Heemstede, Station	17%	79%	4%	
C004	Terug	Heemstede, Wipperplein	17%	63%	21%	
C004	Terug	Umuiden, Dennekoplaan	0%	67%	33%	
C073	Heen	Haarlem, Winkel. Schalkwijk	2%	98%	0%	
C073	Heen	Haarlem, Kennemer Gasthuis/EG	26%	71%	2%	
C073	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	31%	64%	5%	
C073	Heen	Haarlem, Houtplein	38%	52%	10%	
C073	Heen	Haarlem, Station NS ingang	79%	21%	0%	
C073	Heen	Haarlem, Station NS	60%	40%	0%	
C073	Heen	Haarlem, Julianapark	0%	90%	10%	
C073	Heen	Haarlem, Minahassastraat	0%	88%	12%	
C073	Heen	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	10%	81%	10%	
C073	Heen	Veslerbroek, Centrum	45%	48%	7%	
C073	Heen	Beverwijk, Station NS	7%	90%	2%	
C073	Heen	Beverwijk, v Riemsdijklaan	62%	33%	5%	
C073	Heen	Heemskerk, Ruysdaelstraat	50%	43%	7%	
C073	Heen	Heemskerk, Maerlaan	67%	26%	7%	
C073	Terug	Uitgeest, Station NS	0%	98%	2%	
C073	Terug	Heemskerk, Maerlaan	6%	92%	2%	
C073	Terug	Heemskerk, Ruysdaelstraat	5%	93%	2%	
C073	Terug	Beverwijk, v Riemsdijklaan	23%	75%	2%	
C073	Terug	Beverwijk, Station NS	6%	92%	2%	
C073	Terug	Veslerbroek, Centrum	15%	72%	13%	
C073	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	46%	48%	6%	
C073	Terug	Haarlem, Minahassastraat	48%	47%	5%	
C073	Terug	Haarlem, Julianapark	63%	34%	4%	
C073	Terug	Haarlem, Station NS ingang	67%	29%	4%	
C073	Terug	Haarlem, Station NS	25%	71%	4%	
C073	Terug	Haarlem, Centrum/Verwulft	4%	80%	17%	
C073	Terug	Haarlem, Tuinmarkt	5%	82%	13%	
C073	Terug	Haarlem, Houtplein	12%	77%	11%	
C073	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	14%	69%	17%	
C073	Terug	Haarlem, Kennemer Gasthuis/EG	21%	62%	17%	
C075	Heen	Haarlem, Winkel. Schalkwijk	5%	83%	12%	
C075	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	28%	63%	9%	
C075	Heen	Haarlem, Tuinmarkt	44%	48%	8%	
C075	Heen	Haarlem, Centrum/Verwulft	52%	40%	8%	
C075	Heen	Haarlem, Station NS ingang	55%	39%	7%	
C075	Heen	Haarlem, Station NS	60%	36%	4%	
C075	Heen	Haarlem, Minahassastraat	15%	65%	20%	
C075	Heen	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	21%	64%	15%	
C075	Heen	Umuiden, Plein 1945	13%	65%	22%	
C075	Terug	Umuiden, Dennekoplaan	7%	80%	13%	
C075	Terug	Umuiden, Plein 1945	1%	77%	21%	
C075	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	32%	61%	7%	
C075	Terug	Haarlem, Minahassastraat	39%	51%	11%	
C075	Terug	Haarlem, Station NS ingang	27%	53%	20%	
C075	Terug	Haarlem, Station NS	11%	67%	23%	
C075	Terug	Haarlem, Centrum/Verwulft	12%	62%	26%	
C075	Terug	Haarlem, Tuinmarkt	17%	57%	25%	
C075	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	24%	57%	19%	
C080	Heen	Zandvoort, Eusstation	0%	97%	3%	
C080	Heen	Heemstede, Station	3%	75%	22%	
C080	Heen	Haarlem, Edsonstraat	13%	79%	8%	
C080	Heen	Haarlem, Tempeliersstraat	8%	78%	14%	
C080	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	32%	60%	8%	
C080	Heen	Haarlem, Pr. Bernhardlaan	26%	66%	8%	
C080	Heen	Haarlem, Spaarnwoude Station	35%	57%	8%	
C080	Heen	Halfweg, Oranje Nassastraat	22%	66%	12%	
C080	Heen	Amsterdam, Plein '40-45	10%	58%	33%	
C080	Heen	Amsterdam, Bos en Lommerplein	27%	51%	21%	
C080	Terug	Amsterdam, Marnixstraat	3%	90%	7%	
C080	Terug	Amsterdam, Bos en Lommerplein	0%	60%	40%	
C080	Terug	Amsterdam, Plein '40-45	13%	61%	26%	
C080	Terug	Halfweg, Oranje Nassastraat	15%	63%	22%	
C080	Terug	Haarlem, Spaarnwoude Station	42%	50%	8%	
C080	Terug	Haarlem, Pr. Bernhardlaan	43%	51%	6%	
C080	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	50%	46%	4%	
C080	Terug	Haarlem, Tempeliersstraat	21%	72%	7%	
C080	Terug	Haarlem, Edsonstraat	51%	43%	6%	
C080	Terug	Heemstede, Station	44%	54%	1%	

Resultaten stiptheid

Zaterdag - Totaal

Lijn	Richting	Halte/naam	< 0 min	0 - 3 min	> 3 min
C002	Heen	Haarlem, Byzantiumstraat	29%	67%	4%
C002	Heen	Haarlem, Centrum/Verwulft	74%	24%	2%
C002	Heen	Haarlem, Station NS Jansweg	16%	78%	6%
C002	Heen	Haarlem, Meteorenstraat	20%	72%	8%
C002	Heen	Haarlem, Schoterhof	18%	75%	8%
C002	Heen	Haarlem, Spaarwoude St. Zuid	6%	86%	8%
C002	Heen	Haarlem, Van Zeggelenplein	8%	84%	8%

C002	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	4%	83%	13%
C002	Terug	Haarlem, Schoterhof	17%	74%	9%
C002	Terug	Haarlem, Meteorenstraat	14%	74%	11%
C002	Terug	Haarlem, Station NS ingang	67%	33%	0%
C002	Terug	Haarlem, Station NS	29%	68%	2%
C002	Terug	Haarlem, Centrum/Verwulft	2%	85%	13%
C002	Terug	Haarlem, Byzantiumstraat	2%	85%	13%
C002	Terug	Haarlem, Van Zeggelenplein	50%	46%	4%

C003	Heen	Haarlem, Byzantiumstraat	36%	40%	23%
C003	Heen	Haarlem, Turfmarkt	30%	47%	23%
C003	Heen	Haarlem, Centrum/Verwulft	37%	45%	17%
C003	Heen	Haarlem, Vassaulaan	56%	27%	17%
C003	Heen	Haarlem, Station NS ingang	46%	33%	20%
C003	Heen	Haarlem, Station NS	9%	71%	20%
C003	Heen	Haarlem, Minahassastraat	32%	50%	18%
C003	Heen	Heemstede, Station	0%	83%	17%
C003	Heen	Heemstede, Wipperplein	10%	66%	24%
C003	Heen	Heemstede, Spaarne Ziekenhuis	10%	62%	28%
C003	Heen	Haarlem, Surinameweg	6%	66%	28%
C003	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	34%	41%	24%

C003	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	2%	78%	20%
C003	Terug	Haarlem, Minahassastraat	2%	73%	25%
C003	Terug	Haarlem, Station NS ingang	17%	56%	27%
C003	Terug	Haarlem, Station NS	0%	63%	37%
C003	Terug	Haarlem, Centrum/Verwulft	3%	63%	33%
C003	Terug	Haarlem, Turfmarkt	6%	60%	33%
C003	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	30%	37%	33%
C003	Terug	Haarlem, Surinameweg	26%	43%	30%
C003	Terug	Heemstede, Spaarne Ziekenhuis	3%	57%	40%
C003	Terug	Heemstede, Wipperplein	33%	27%	40%

C004	Heen	Haarlem, NOVA College	26%	65%	8%
C004	Heen	Haarlem, Station NS ingang	76%	23%	0%
C004	Heen	Haarlem, Station NS	61%	38%	0%
C004	Heen	Haarlem, IJchthaven	23%	69%	8%
C004	Heen	Haarlem, Vuiderstew/Vergierdew.	50%	46%	4%
C004	Heen	Veserbroek, Centrum	36%	52%	12%
C004	Heen	Santpoort, Santpoortsedreef	32%	52%	16%
C004	Heen	Umuiden, Plein 1945	53%	35%	12%
C004	Heen	Umuiden, Velseduinweg	57%	31%	12%
C004	Heen	Umuiden, Markplein	46%	42%	12%
C004	Heen	Heemstede, de Gilp	4%	96%	0%
C004	Heen	Heemstede, Wipperplein	24%	76%	0%
C004	Heen	Heemstede, Station	4%	92%	4%
C004	Heen	Haarlem, IJlver	32%	60%	8%

C004	Terug	Umuiden, Markplein	45%	50%	5%
C004	Terug	Umuiden, Velseduinweg	54%	41%	5%
C004	Terug	Umuiden, Plein 1945	0%	75%	25%
C004	Terug	Santpoort, Santpoortsedreef	72%	23%	5%
C004	Terug	Veserbroek, Centrum	18%	77%	5%
C004	Terug	Haarlem, Vuiderstew/Vergierdew.	18%	73%	9%
C004	Terug	Haarlem, IJchthaven	40%	59%	0%
C004	Terug	Haarlem, Station NS ingang	81%	14%	5%
C004	Terug	Haarlem, Station NS	8%	83%	9%
C004	Terug	Haarlem, NOVA College	73%	22%	4%
C004	Terug	Haarlem, IJlver	69%	26%	4%
C004	Terug	Heemstede, Station	17%	78%	4%
C004	Terug	Heemstede, Wipperplein	39%	61%	0%
C004	Terug	Umuiden, Dennekoplaan	33%	33%	33%
C004	Terug	Umuiden, Umuiden aan Zee	0%	100%	0%

DATACOUNT

Resultaten DataCount: stiptheid

Lijn	Richting	Halte/naam	< 0 min	0 - 3 min	> 3 min
C073	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	11%	71%	18%
C073	Heen	Haarlem, Houtplein	23%	53%	24%
C073	Heen	Haarlem, Station NS ingang	52%	35%	12%
C073	Heen	Haarlem, Station NS	23%	59%	18%
C073	Heen	Haarlem, Julianapark	0%	65%	35%
C073	Heen	Haarlem, Minahassastraat	0%	59%	41%
C073	Heen	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	0%	65%	35%
C073	Heen	Veserbroek, Centrum	11%	59%	29%
C073	Heen	Beverwijk, Station NS	11%	65%	24%
C073	Heen	Beverwijk, v. Riemsdijklaan	52%	24%	24%
C073	Heen	Heemskerk, Ruysdaelstraat	41%	47%	12%
C073	Heen	Heemskerk, Maerlaan	41%	47%	12%
C073	Heen	Uitgeest, Station NS	0%	0%	100%
C073	Heen	Haarlem, Winkelschalkwijk	12%	75%	13%
C073	Heen	Haarlem, Kennemer Gasthuis/EG	18%	63%	19%

C073	Terug	Uitgeest, Station NS	2%	95%	3%
C073	Terug	Heemskerk, Maerlaan	26%	71%	3%
C073	Terug	Heemskerk, Ruysdaelstraat	13%	79%	8%
C073	Terug	Beverwijk, v. Riemsdijklaan	15%	79%	5%
C073	Terug	Beverwijk, Station NS	7%	89%	3%
C073	Terug	Veserbroek, Centrum	13%	76%	11%
C073	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	31%	66%	3%
C073	Terug	Haarlem, Minahassastraat	47%	50%	3%
C073	Terug	Haarlem, Julianapark	60%	37%	3%
C073	Terug	Haarlem, Station NS ingang	71%	29%	0%
C073	Terug	Haarlem, Station NS	34%	63%	3%
C073	Terug	Haarlem, Centrum/Verwulft	15%	79%	5%
C073	Terug	Haarlem, Turfmarkt	34%	63%	5%
C073	Terug	Haarlem, Houtplein	10%	76%	13%
C073	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	13%	68%	18%
C073	Terug	Haarlem, Kennemer Gasthuis/EG	13%	68%	18%

C075	Heen	Haarlem, Turfmarkt	25%	67%	7%
C075	Heen	Haarlem, Centrum/Verwulft	44%	47%	9%
C075	Heen	Haarlem, Station NS ingang	65%	30%	5%
C075	Heen	Haarlem, Station NS	67%	30%	2%
C075	Heen	Haarlem, Minahassastraat	11%	74%	14%
C075	Heen	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	11%	70%	19%
C075	Heen	Umuiden, Plein 1945	32%	58%	9%
C075	Heen	Haarlem, Winkelschalkwijk	12%	83%	5%
C075	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	19%	76%	5%

C075	Terug	Umuiden, Dennekoplaan	7%	83%	10%
C075	Terug	Umuiden, Plein 1945	14%	71%	15%
C075	Terug	Haarlem, Delftplein/Kenn. Gasthuis	14%	68%	17%
C075	Terug	Haarlem, Minahassastraat	7%	56%	37%
C075	Terug	Haarlem, Station NS ingang	46%	46%	7%
C075	Terug	Haarlem, Station NS	27%	63%	10%
C075	Terug	Haarlem, Centrum/Verwulft	31%	56%	12%
C075	Terug	Haarlem, Turfmarkt	31%	61%	7%
C075	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	46%	46%	7%

C080	Heen	Zandvoort, Busstation	0%	100%	0%
C080	Heen	Heemstede, Station	15%	83%	2%
C080	Heen	Haarlem, Edisonstraat	26%	72%	2%
C080	Heen	Haarlem, Tempeliersstraat	8%	85%	6%
C080	Heen	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	20%	69%	10%
C080	Heen	Haarlem, Pr. Bernhardlaan	12%	75%	13%
C080	Heen	Haarlem, Spaarwoude Station	25%	69%	6%
C080	Heen	Halfweg, Oranje Nassaustraat	12%	75%	13%
C080	Heen	Amsterdam, Plein '40-45	16%	54%	29%
C080	Heen	Amsterdam, Bos en Lommerplein	35%	54%	10%

C080	Terug	Amsterdam, Marnixstraat	4%	77%	19%
C080	Terug	Amsterdam, Bos en Lommerplein	12%	72%	15%
C080	Terug	Amsterdam, Plein '40-45	10%	68%	21%
C080	Terug	Halfweg, Oranje Nassaustraat	8%	60%	32%
C080	Terug	Haarlem, Spaarwoude Station	12%	57%	30%
C080	Terug	Haarlem, Pr. Bernhardlaan	10%	62%	28%
C080	Terug	Haarlem, Europaweg/Schipholweg	14%	62%	23%
C080	Terug	Haarlem, Tempeliersstraat	10%	69%	20%
C080	Terug	Haarlem, Edisonstraat	24%	59%	16%
C080	Terug	Heemstede, Station	20%	69%	10%

Bijlage 3

Resultaten DataCount: knelpunten



Bijlage 4

Lijnennetkaart Connexxion

