

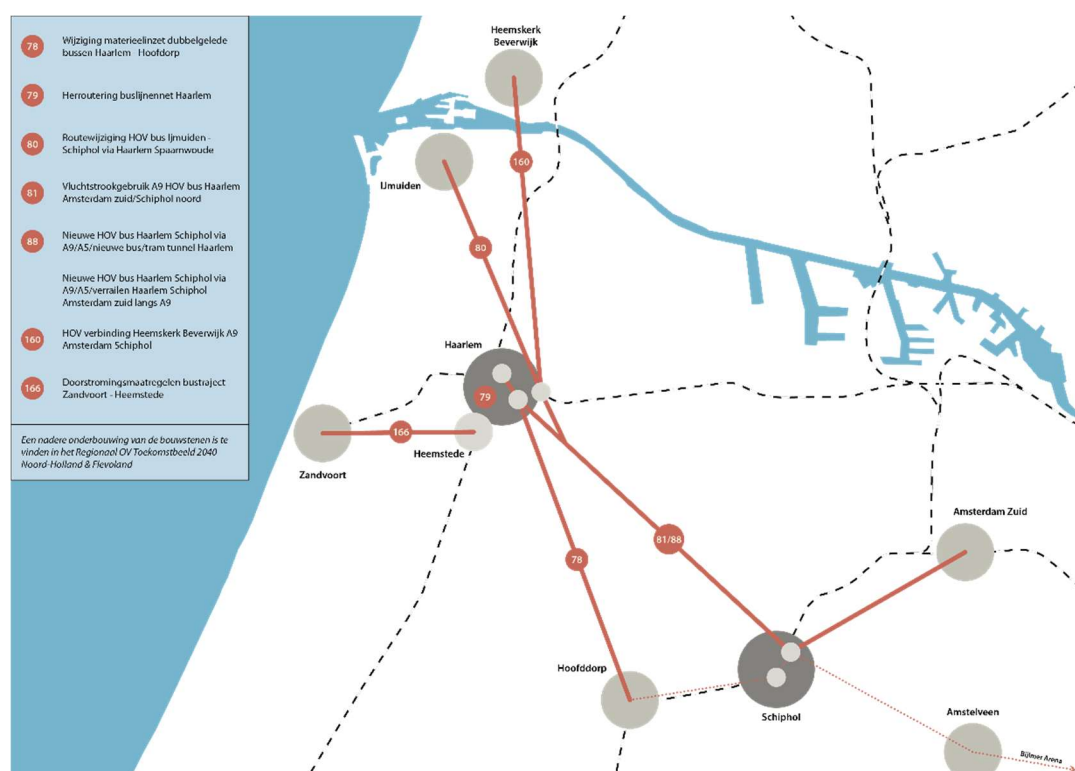
Informatieblad: onderzoek HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam

Datum : 23 juni 2021

Wat ging vooraf?

Eind 2019 is het regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT) vastgesteld. Het ROVT omvat een voorkeursnetwerk in 2040 dat bestaat uit diverse ambities met als basis hoogwaardige OV verbindingen (HOV). Deze hoogwaardige verbindingen vormen samen met lokale buslijnen het totale OV-netwerk.

Voor de regionale HOV ambities (bus en tram) uit het ROVT zijn de OV autoriteiten aan zet. Omdat niet alle ambities tegelijkertijd geïnitieerd kunnen worden, is bepaald wat als eerste wordt opgepakt. Zo is in Noord-Holland de onderzoeksagenda vervolg ROVT¹ opgesteld en begin maart 2021 vastgesteld door Provinciale Staten. De eerste stap is een onderzoek dat zich focust op de corridor Haarlem-Schiphol / Amsterdam. Deze corridor speelt een centrale rol in het netwerk aan de westkant van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en meerdere potentiële ambities uit het ROVT maken hier gebruik van. Daarom wordt breed gekeken naar verbindingen binnen de IJmond, Zuid-Kennemerland met Amstelland Meerlanden en de zuidkant van Amsterdam, zie afbeelding A. Dit onderzoek is in maart 2021 van start gegaan. Eind 2021 wordt het resultaat verwacht.



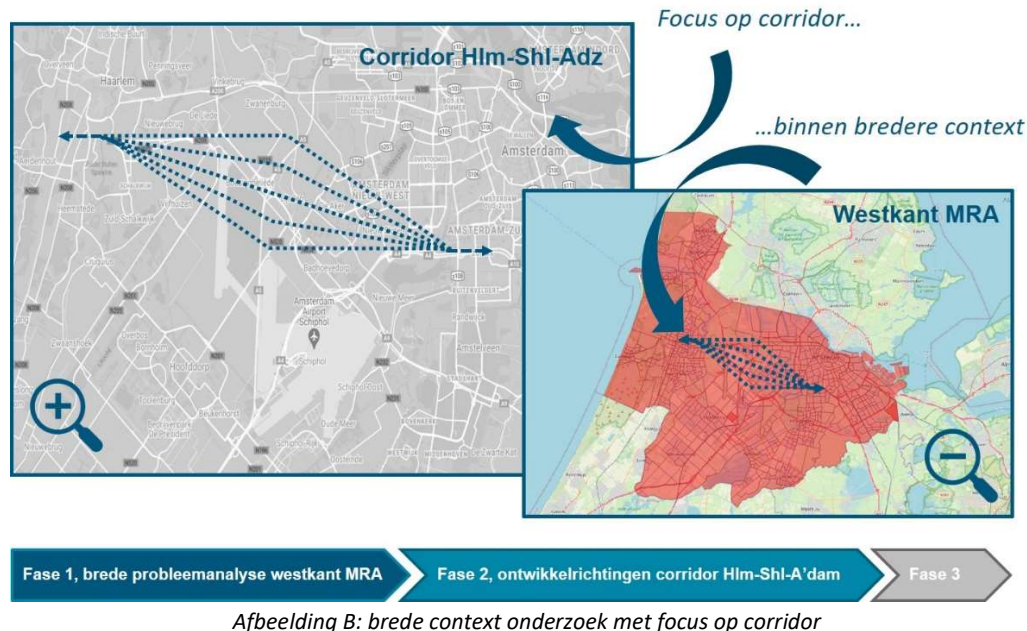
Afbeelding A: ambities uit het regionaal OV Toekomstbeeld in de regio

Focus van het onderzoek HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam

De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlem en Amsterdam zijn met deze studie gestart om te kijken op welke manier de huidige capaciteit van het HOV verder uitgebreid moet worden, rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in de regio (op korte termijn: <2025, middellange termijn: 2030 en lange termijn: 2040), zoals bijvoorbeeld de woningbouwopgave. Het doel is om een toekomstbeeld te schetsen voor de corridor binnen het brede

¹ [Onderzoeksagenda vervolg ROVT - Provincie Noord-Holland](#)

HOV-netwerk aan de westkant van de MRA, door knelpunten en opgaven in beeld te brengen (fase 1: brede OV-probleemanalyse). Op basis van de probleemanalyse, waarin ook met de ambities uit het ROVT rekening wordt gehouden, wordt voor de corridor Haarlem – Schiphol/Amsterdam een pakket aan maatregelen (ontwikkelrichtingen) en strategie (groeipaden) voor de korte, middellange- en de lange termijn opgesteld om de verwachte groei en potentie aan reizigers in het HOV op te vangen (fase 2), zie afbeelding B.



Door het onderzoek breed te starten worden (potentiele) reizigersstromen en herkomst / bestemmingsrelaties inzichtelijk. Daarmee ontstaat een beeld van de centrale as (Haarlem-Schiphol/Amsterdam) in het netwerk van de westkant van de MRA, inclusief een beschouwing van het effect van keuzes voor deze corridor op de omliggende relaties. Met deze eerste uitwerking voor de corridor kan het bredere netwerk in de regio verder worden uitgebouwd. De fasen 1 en 2 geven de eerste handvatten. In fase 2 wordt expliciet rekening gehouden met leefbaarheid, landschappelijke inpasbaarheid, innovaties en verduurzamen van het HOV. Nadere verdieping en uitwerking volgt in fase 3.

Stand van zaken onderzoek: brede OV-probleemanalyse (fase 1) is afgerond

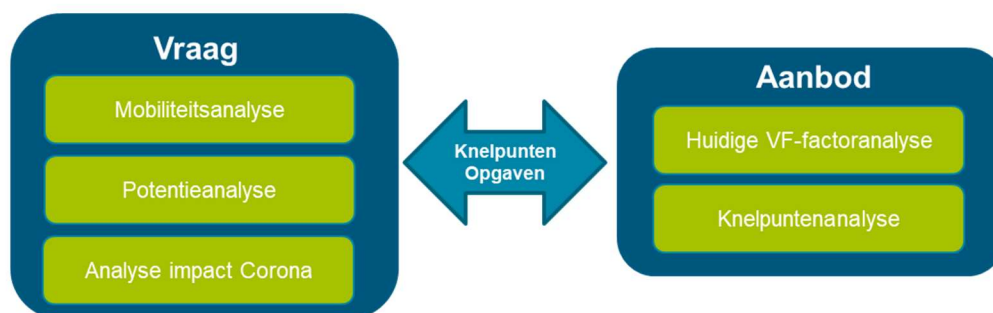
In juni 2021 is de brede OV-probleemanalyse (fase 1) opgeleverd. Dit is input voor fase 2 om te komen tot ontwikkelrichtingen en groeipaden voor de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam.

Het doel van de brede OV-probleemanalyse is het inzichtelijk maken van knelpunten en opgaven in het mobiliteitsnetwerk. Hierbij staat de reiziger centraal (van deur-tot-deur) voor de korte, middellange en lange termijn. Qua uitgangspunten voor de ruimtelijke en economische ontwikkelingen wordt aangesloten bij de Verstedelijksstrategie MRA en het Multimodale Toekomstbeeld van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (polycentrisch verstedelijkingsmodel²).

Het onderzoeksgebied is opgedeeld in vier deelregio's: Noord, West, Zuid en Zuidoost. De regio Zuidoost bevat de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam. Voor alle deelregio's zijn diverse analyses uitgevoerd voor zowel de vraag- als aanbodkant van mobiliteit (verplaatsingen) en zijn geanalyseerd met behulp van een analysekader, zie afbeelding C. Naast onderzoek naar verplaatsingspatronen is ook expliciet de impact van de coronamaatregelen op het OV beschouwd en is gekeken naar de

² <https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/over>

reizigerspotentie voor HOV (waarbij we uit zijn gegaan van een netwerk dat uitstekend op orde is en dus concurrerend is met de auto (reistijd OV is 1,25x de reistijd van de auto)).



Analysekader		
	Reizigers	Het aantal reizigers.
	Directheid	De mogelijkheid om te reizen met een directe verbinding op de corridor.
	Snelheid	De reistijd per OV vergeleken met de auto. Reflecteert de concurrentiepositie van het OV en de mogelijkheid de potentie te benutten en om te zetten in daadwerkelijke OV-reizigers.
	Voertuigcapaciteit	Kwalitatief oordeel over het aantal OV-reizigers per voertuig, waarbij wordt gekeken naar het aantal OV-reizigers in het drukste uur, de frequenties en voertuigcapaciteiten.
	Infracapaciteit	Kwalitatief oordeel op basis van de huidige route van het OV, de uitkomsten uit de knelpuntenanalyse en de benodigde frequenties.
	Tegenspits	Mate waarin de spits evenwichtig is verdeeld over beide reisrichtingen.
	Leefbaarheid	Kwalitatief oordeel over de inpassing van en leefbaarheid rondom de corridor. Hierin worden o.a. meegenomen de route (door binnensteden), frequenties en aantal OV-reizigers.
	Corridorontwikkeling	De lange termijn ontwikkeling op de corridor. Indicatie van de groei op de corridor tussen 2030 en 2040

Afbeelding C: analyses en analysekader t.b.v. knelpunten en opgaven

Samengevat zien we in de brede probleemanalyse voor de westkant van de MRA (fase 1) dat:

1. Er sprake is van aanzienlijke groei en potentie voor OV-gebruik op de middellange en lange termijn, mits het OV hoogwaardige en concurrerende verbindingen biedt (HOV-netwerk).
2. Daarmee (potentiële) knelpunten gepaard gaan in verschillende gebieden en op verschillende corridors. Met het zwaartepunt van de groei in de komende 10 jaar zijn de knelpunten reeds in 2030 zichtbaar, de additionele groei in periode 2030-2040 versterkt deze knelpunten.
3. De reistijd per OV relatief weinig concurrerend is met de reistijd per auto. Om de potentie voor OV-gebruik te benutten is het van belang de (auto)mobilist te verleiden met snelle en rechtstreekse HOV-verbindingen, waarmee de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto wordt verbeterd.
4. Zowel de capaciteit van de infrastructuur als het busmaterieel op termijn onvoldoende zal zijn om de vraag te kunnen bijbenen. Specifiek voor de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam is de opgave om enerzijds een hoogwaardig, snel en rechtstreeks product te bieden om zo potentiële reizigers naar OV te verleiden. Anderzijds is het van belang in de toekomst voldoende capaciteit te bieden die aansluit bij de vraag van de OV-reiziger.
5. De impact van het coronavirus op de lange termijn onzeker is en naar verwachting relatief beperkt ten opzichte van de korte termijn effecten.

Hoe verder: start fase 2 en doorkijk vervolg

De knelpunten, opgaven en openstaande keuzes uit brede probleemanalyse in fase 1 vormen input voor het vervolg. In fase 2 wordt ingezoomd op de ontwikkelrichtingen (maatregelen) en groeipaden (strategie) specifiek voor de corridor Haarlem-Schiphol / Amsterdam. Daarbij wordt oog gehouden voor de samenhang met het omliggende en onderliggende netwerk in de westkant van de MRA. Tevens worden kansen ten aanzien van verduurzaming van het HOV nader uitgewerkt. Fase 2 bestaat uit drie stappen, zie afbeelding D. De verwachting is dat het onderzoek in Q4 2021 is afgerond.

Ontwikkelrichtingen

- Verdiepende analyse verplaatsingspatronen
- Uitwerking verduurzaming i.r.t. leefbaarheid
- Bepalen benodigde kwaliteit OV-aanbod
- Van maatregelen naar logische ontwikkelrichtingen
- In samenhang met omliggende OV- netwerk.

Groeipaden

- Van Ontwikkelrichtingen naar strategie (incl. no-regret maatregelen en quick-wins)

Rapportage

- Ten behoeve van besluitvorming

Afbeelding D: doorkijk stappen fase 2

Samengevat, in fase 1 en 2 staat de HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam centraal. Een beeld van deze centrale as wordt eerst gevormd. Eind fase 2 sluiten we af met een handelingsperspectief / adviesnota voor fase 3. Hierin ligt de focus op logische vervolgstappen voor de corridor, met een blik op de mogelijke effecten voor het omliggende en onderliggende netwerk in de westkant van de MRA (daar waar raakvlakken zijn). De exacte uitwerking (wat en wanneer) is mede afhankelijk van de uitgangspunten en no-regrets op de centrale corridor en daarom nu nog niet bekend. Daarnaast is het niet mogelijk alle geïdentificeerde opgaven en kansen in het brede netwerk tegelijk op te pakken, maar samen optrekken is wel van belang. Door de kansen in de brede probleemanalyse HOV westkant MRA slim te agenderen in de verschillende agenda's en uitvoeringsprogramma's van betrokken partners, zoals bijvoorbeeld de strategische agenda Zuid-Kennemerland/IJmond, krijgt de potentie voor het HOV een plek en werken we samen aan het vervolg van het totale netwerk voor 2030 en verder.