



Onderwerp stand van zaken onderzoek HOV-corridor Haarlem-Amsterdam/Schiphol	
Nummer	2022/31748
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Schouten, P.
Telefoonnummer	0651506283
Email	pschouten@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Het openbaar vervoer tussen Haarlem en Amsterdam/Schiphol staat voor een grote uitdaging. Er is nu al behoefte aan verbetering, en die behoefte wordt gezien diverse ruimtelijke ontwikkelingen alleen urgenter. Problemen rond doorstroming en capaciteit zullen zich voor 2030 voordoen en worden richting 2040 groter. Om de problemen en mogelijke oplossingen in beeld te brengen is door vier opdrachtgevers (Provincie Noord-Holland als trekker en verder de gemeenten Amsterdam en Haarlem en de Vervoerregio Amsterdam) opdracht gegeven tot een studie, waarvan de eerste twee fasen, analyse en ontwikkelvisie, afgerond zijn. Gestart wordt begin 2022 met de derde fase, de uitwerking, die eind 2022 afgerond moet zijn. In bijgaande Informatienota wordt de Commissie Beheer over de stand van zaken geïnformeerd.</p> <p>Gekozen is voor dit moment omdat de studie een volgende fase ingaat.</p>
Behandelvoorstel voor commissie	Ter informatie zenden aan de commissie Beheer
Relevante eerdere besluiten	Besluiten zijn nog niet voorgelegd. Wel heeft op 7 december 2021 een informatieve bijeenkomst plaatsgevonden voor belangstellende raads- en statenleden.
Besluit College d.d. 25 januari 2022	<p>1. Het college stelt de informatienota aan de commissie vast.</p> <p>de secretaris, de burgemeester,</p>

1. Inleiding

De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlem en Amsterdam hebben gezamenlijk een studie uitgevoerd naar de reizigersgroei aan de westzijde van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) tot 2040 en de ontwikkelingsmogelijkheden van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) tussen Haarlem en Amsterdam/Schiphol. Hierbij bieden wij u het definitieve rapport oever fase 1 en 2 aan (bijgevoegd). In deze Informatienota volgen kort de belangrijkste bevindingen uit de eerste twee fasen van het onderzoek. Er wordt een korte doorkijk gegeven naar fase 3.

Op 7 december 2021 heeft een informatieve bijeenkomst plaatsgevonden voor belangstellende raads- en statenleden. Hier is inzicht gegeven in de stand van zaken en hetgeen in de Informatienota staat is daar in meer globale vorm toegelicht.

2. Kernboodschap

De regio Amsterdam groeit in een enorm tempo. Er komen in Noord-Holland tussen 2021 en 2040 minimaal 230.000 woningen en ruim 200.000 banen bij. Dat betekent 40% meer verkeer van mensen en goederen. Ook de verbindingen vanuit de westkant van de MRA staan onder grote en toenemende druk. 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 HOV-netwerk groeien snel naar hun maximum. Als we niets doen, worden delen van de van de westzijde MRA nagenoeg onbereikbaar en komt de leefbaarheid onder zware druk te staan. Dit gaat al spelen voor 2030. Het moet dus anders.

Een netwerk van BRT (Bus Rapid Transit, hoogwaardig busvervoer met zoveel mogelijk de kwaliteiten van Tram/Light Rail) tussen Amsterdam en Haarlem/Zuid-Kennemerland is kansrijk en verdient nadere uitwerking. Het biedt onze regio de kans andere gebieden dan binnenstad en station Haarlem goed met Amsterdam/Schiphol te verbinden. Met deze uitwerking wordt voorjaar 2022 gestart, oplevering verwacht najaar 2022.

De belangrijkste bevindingen uit het onderzoek (fase 1 en 2) staan hieronder:

1 Problemen rond capaciteit en doorstroming op de corridor doen zich al rond 2030 voor

Voor Haarlem en Zuid-Kennemerland spelen specifiek de sterk groeiende pendel richting MRA, de slechte doorstroming van en op sommige plekken optredende hinder door bussen en de matige ontsluiting van andere plekken dan Haarlem-Station. Denk aan Haarlem-Noord en de grotere Ontwikkelzones.



De studie is uitgevoerd 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 (korte termijn: tot 2025, middellange termijn: 2025-2030 en lange termijn: 2030-2040), zoals de woningbouwopgave. Het doel 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, middellange- en de lange termijn om de verwachte groei aan reizigers in het HOV op te vangen.

Conclusies uit fase 1: al in 2030 treden knelpunten op en er zijn kansrijke oplossingen

- Er is sprake van aanzienlijke groei en potentie voor OV-gebruik op de middellange (2030) en lange termijn (2040) met capaciteitsknelpunten tot gevolg.
- 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.
- De huidige reistijd per OV op deze corridor is met name buiten de spits relatief weinig concurrerend met de reistijd per auto. Om de potentie voor OV-gebruik te benutten (door *modal shift* van auto naar OV) is het van belang de (auto)mobilist te verleiden met snelle en rechtstreekse HOV-verbindingen (eventueel aangevuld met flankerend beleid ten aanzien van parkeren etc.), waarmee de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto wordt verbeterd.
- De impact van het coronavirus op de lange termijn is onzeker en naar verwachting relatief beperkt in vergelijking met de korte termijn effecten.

De reizigersstromen in de westkant van de MRA worden in de huidige situatie gefaciliteerd door drie verbindingen binnen de corridor Haarlem-Amsterdam. Daarnaast blijkt uit de verplaatsingspatronen en vervoerwaarden voor 2040) potentie voor een mogelijke vierde verbinding (zie nr. 4 op onderstaand kaartje).



Deze vier verbindingen binnen de corridor vormen het uitgangspunt voor het ontwikkelperspectief in Fase 2:

- De spoorlijn Haarlem-Amsterdam, verbinding 3 op de kaart
- De R-net verbinding via Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen naar Amsterdam-Zuidoost, de “Zuidtangent”, verbinding 2 op de kaart. Net als de spoorlijn is deze een gegeven
- De route naar de Zuidas via de A9. Deze bestaat, maar kan aanzienlijk beter, verbinding 1 op de kaart
- Een nieuwe mogelijke verbinding die nu slecht bediende gebieden in Amsterdam-West en -Zuid bereikbaar maakt, verbinding 4 op de kaart

2 *Een Bus Rapid Transit-systeem lijkt een kansrijke oplossing. Deze wordt nader verkend in fase 3.*

Conclusie uit fase 2: Bus Rapid Transit (BRT) als kansrijk ontwikkelperspectief voor de HOV-corridor

Gegeven de reizigersvraag in 2040 en bijbehorende minimale kwaliteit enerzijds en de systeemkenmerken anderzijds, lijkt BRT voor de verbindingen in de HOV-corridor Haarlem-Amsterdam (m.u.v. bestaande spoorverbinding) het best passende ontwikkelperspectief. Een BRT-systeem kan gezien worden als een vernieuwd snelbussysteem, een kwaliteitssprong ten opzichte van het op zich al hoogwaardige R-net. Het biedt de snelheid, frequentie en hoge corridorcapaciteit van een metro met tegelijkertijd de flexibiliteit en lagere kosten van een bus. Het is comfortabel en toegankelijk door gelijkvloerse instap, veilige inrichting, in/uitcheckmogelijkheden bij de halte en aansluiting met andere vervoersmiddelen, en heeft in de exploitatie als voordelen:

- BRT is in staat om met name op de interlokale trajecten buiten de binnensteden de (zeer) hoge operationele snelheden te behalen en voorziet daarmee in de benodigde snelheid. De relatief kleine voertuigcapaciteit van BRT-bussen lijkt mogelijk vergeleken met Light Rail- een nadelig punt, maar dit maakt het juist mogelijk om gemakkelijk op te schalen naar hoge frequenties en/of meerdere nu minder goed bediende deelgebieden aan te sluiten. Denk aan gebieden in Haarlem/Zuid-Kennemerland die nu nog minder goed bediend worden.
- Door de bussen te verknopen op de toekomstige OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid hoeven niet alle bussen naar station Haarlem, waardoor de binnenstad kan worden ontzien en andere delen van stad en regio beter bediend worden
- De flexibiliteit van BRT maakt het mogelijk om vervoervraag en aanbod eenvoudig op elkaar af te stemmen. Die adaptiviteit is een groot voordeel ten opzichte van railgebonden systemen.
- Tenslotte zijn de investeringskosten en operationele kosten gunstig. Investeringskosten in BRT-infrastructuur zijn bovendien “no regret”, ze zijn ook bruikbaar bij eventuele doorontwikkeling



naar een railgebonden oplossing.

Conclusie: BRT als best passend ontwikkelperspectief voor de HOV corridor

Op de corridor is een hoge kwaliteit gewenst. Samen met de unieke kenmerken, zoals een sterke kerncorridor met “uitwaaieren” in de stedelijke gebieden van Amsterdam en Haarlem, en de mogelijkheid om adaptief te kunnen ontwikkelen, leidt dit tot de conclusie dat voor 2040 een BRT-systeem het best passende ontwikkelperspectief is voor dit gebied. Een “artist impression” van BRT-materieel is bijgevoegd.

3. Consequenties

Keuzes rond materieel, lijnvoering, inpassing en duurzaamheid komen eind 2022 in regionaal verband aan de orde

Om deze keuzes goed te kunnen maken, moet echter nog veel worden onderzocht. Denk bijvoorbeeld aan:

- medegebruik van de snelweg waarvoor betrokkenheid Rijkswaterstaat essentieel is,
- realisatie van (vrijliggende) infrastructuur en aanpassing van kunstwerken en
- inpassing/aanlanding aan de randen van de steden Amsterdam en Haarlem en naar Zuid-Kennemerland
- precieze routing
- landschappelijke inpassing
- duurzaamheid
- kosten van infrastructuur en exploitatie
- materieel

In fase 3 wordt gezamenlijk doorgestudeerd op deze opgaven en ontstaat inzicht wat nodig is voor uiteindelijke realisatie.

Specifieke aandachtspunten voor Haarlem en Zuid-Kennemerland zijn de samenhang met de op te stellen lijnennetstudie voor stad en regio (start begin 2022, concept resp. definitief rapport gepland Q 2 resp. 4 van 2022), de functie, inbedding in de omgeving en bereikbaarheid van de OV-knoop Nieuw-Zuid (keus variant gepland Q2 2022 en ontwerpfasen Q3 en Q4) en de samenhang met onderdelen van het stadsbrede Mobiliteitsbeleid. Denk daarbij aan de keus van HOV-routes in relatie tot inrichting en snelheidsregiem op die routes (30 of 50 km/u).

4. Vervolg

De eerstvolgende stappen zijn:

- Afronden Plan van Aanpak fase 3 en aanbesteding van het daarop gebaseerde onderzoek, voorzien in het vroege voorjaar van 2022
- Gunning van het onderzoek en start daarvan, voorzien in het late voorjaar van 2022
- Eerste uitkomsten zomer 2022
- Definitieve uitkomsten najaar 2022

Communicatie zal plaatsvinden bij de start en de eerste uitkomsten van fase 3.

5. Bijlagen

- 1 Eindrapport eerste twee fasen
- 2 Afbeelding BRT-materieel