



gemeente  
Haarlemmermeer

# nota van B&W

Onderwerp Studie Hoogwaardig Openbaar Vervoer Haarlem-Schiphol/Amsterdam  
Fase 3

Portefeuillehouder drs. Marja Ruigrok  
Collegevergadering 28 november 2023  
Inlichtingen Adam Zuyderwijk BBE (+31235674603)  
Registratienummer 10207881

## 1. Voorstel

### Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. te komen tot een schaa sprong in het openbaar vervoer op de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam door;
  - a. in te zetten op Bus Rapid Transit (BRT): R-net MetroBus als drager van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) netwerk op de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam in 2040;
  - b. de resultaten uit de studie HOV Haarlem-Schiphol/Amsterdam Fase 3 vast te stellen;
  - c. het gepresenteerde lijnennet 2040, de in het rapport voorgestelde mogelijk te nemen mobiliteitsmaatregelen en ook het groeipad richting 2040 in acht te nemen bij de verdere praktische uitwerking en concretisering in de vervolgfase;
  - d. met de partners een vervolgonderzoek te starten waarbij we inzetten op haalbare, kleine stappen en daarbij ook te studeren op één of meerdere grotere en kritieke onderdelen op de R-net MetroBus corridor;
2. deze nota en bijlagen ter informatie te zenden aan de raad.

## 2. Samenvatting

Uit het Regionaal OV Toekomstbeeld en het Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 is gebleken dat er een groot knelpunt ontstaat in de vervoersvraag op de corridor tussen Haarlem en Schiphol en Haarlem en Amsterdam. De provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Amsterdam en Haarlem hebben daarom onderzocht wat de verwachte mobiliteitsstromen en de verwachte knelpunten zijn (onderzoek fase 1).

Op basis van dit onderzoek is vervolgens gekeken naar welk type vervoermiddel het beste en meest effectief de mobiliteitsstromen kan ondervangen en de geïdentificeerde knelpunten oplossen. Hierbij is over de volledige breedte gekeken van het versterken van het lokale busnetwerk tot nieuwe metrolijnen. Uit deze studie kwam een BRT (Bus Rapid Transit)-concept (hierna: R-net MetroBus) als meest kansrijke oplossing naar voren (onderzoek fase 2). Over de resultaten van fase 1 en 2 hebben wij de gemeenteraad nader geïnformeerd via de brief van de provincie Noord-Holland van 19 april 2022 (brief 1812864/1812871). Bij deze twee fases keken wij mee vanuit een zogenaamd begeleidingsteam.

De eerste twee fases hebben aanleiding gegeven voor een vervolgonderzoek. Naast de eerdergenoemde vier partijen waren nu ook onze gemeente en Rijkswaterstaat toegetreden tot het kernteam van opdrachtgevers. In dit vervolgonderzoek (fase 3) is gekeken - met de kennis van de knelpunten, de verwachte mobiliteitsstromen en daarbij de R-net MetroBus als uitgangspunt – hoe het ideale netwerk eruit kan komen te zien en wat de effecten van een dergelijk netwerk zijn. De resultaten van dit onderzoek zijn in de bijlage samengebundeld in een visiedocument op hoofdlijnen en een technische rapportage.

Uit deze vervolgstudie blijkt dat een R-net MetroBus-concept een enorm potentieel heeft en een waardevolle toevoeging kan zijn aan het mobiliteitsaanbod in de regio met het oog op de verstedelijkingsopgave binnen de regio en de daarmee samenhangende toename van het aantal reizigers. Ook is geconcludeerd dat in een tijd van verdere verstedelijking, maar ook beperkte middelen, met kleine adaptieve stappen gewerkt kan worden aan het doorontwikkelen naar het gewenste eindbeeld. Het gaat dan om het aansluiten bij en versterken van bestaande ruimtelijke opgaven, het opstarten van kleinere eenvoudig uitvoerbare maatregelen en juist nu al verder te studeren op bepaalde kritieke onderdelen op de corridor. Daarmee willen de gezamenlijke partijen de schaa sprong in het OV op het ritme van de regio mee laten groeien en zorgen dat – met alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen – iedereen in de regio en onze gemeente prettig kan blijven bewegen.

De samenwerkende partijen stellen ieder de resultaten van de studie uit fase 3 bestuurlijk vast en spreken de ambitie uit om het R-net MetroBus-netwerk verder uit te werken. Onderdeel van deze uitwerking is om met de resultaten van het onderzoek van fase 3 gezamenlijk verder te studeren op de inpassing van het netwerk, het bepalen van de belangrijkste adaptieve stappen richting het eindbeeld en het uitwerken van de eenvoudig uitvoerbare maatregelen om de eerste stappen richting concretiseren van het netwerk te kunnen zetten. Deze verdere uitwerking (fase 4) zal in de loop van 2024 vorm krijgen.

### 3. Uitwerking

#### 3.1 Wat willen we bereiken?

De schaa sprong in het openbaar vervoer op de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam is nodig met het oog op de verstedelijkingsopgave binnen de regio en de daarmee samenhangende toename van het aantal reizigers. Fase 1 van de studie (zie brief 1812864/1812871 van 19 april 2022 van de provincie Noord-Holland) herbevestigde in meer detail het beeld uit het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) MRA 2040 (zie voor meer informatie over het MTB: <https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/programmaliijnen/multimodaaltoekomstbeeld>) dat op de verbinding tussen Haarlem-Schiphol/Amsterdam een schaa sprong nodig is (zie ook figuur 1). Het MTB laat zien dat er vervoersknelpunten ontstaan op de corridor Haarlem-Amsterdam. Dit beeld ontstaat al in 2030 en neemt verder toe richting 2040. Daarom is het noodzakelijk om naar alternatieven te kijken om te zorgen dat we ook in de toekomst prettig kunnen blijven bewegen.



**Figuur 1.** De corridor Haarlem-Amsterdam, waarbij primair wordt ingezet op verbinding 1 (lichtblauw) over de A9. Verder zijn er kansen om het huidige netwerk via Hoofddorp-Amstelveen-Bijlmer verder op te waarderen (verbinding 2 rood) en een ontbrekende verbinding tussen Haarlem en Amsterdam-West toe te voegen (verbinding 4 donkerblauw). Het opwaarderen van deze HOV-verbindingen kan ook helpen om het overbelaste treinverkeer tussen Haarlem en Amsterdam te ontlasten

(verbinding 3 zwart).

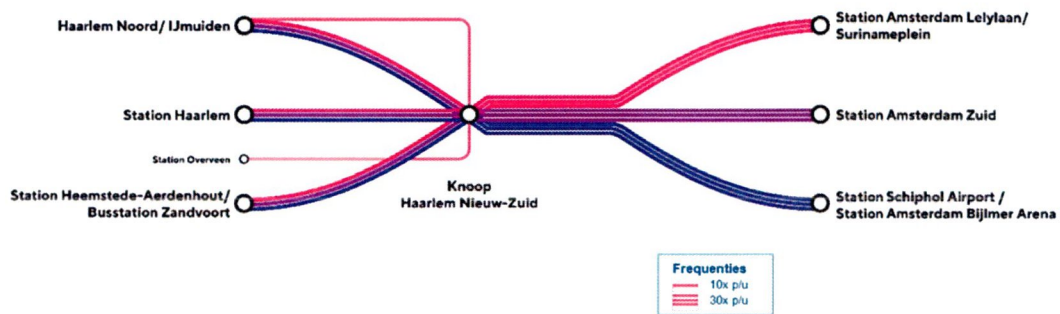
Uit fase 2 ontstond het beeld dat de R-net MetroBus voor 2040 het beste toegerust is om een metro-waardig OV-systeem te realiseren dat wendbaar mee kan groeien met de verstedelijkingsopgave en mobiliteitsvraag in dit deel van de regio. Dit netwerk kan stapsgewijs opgezet en uitgebreid worden naar een hoogwaardig en aantrekkelijk OV-systeem in 2040. Naast snelle en comfortabele voertuigen, gaat het ook om haltes met hoogwaardige voorzieningen en vrij liggende infrastructuur om het gewenste ambitieniveau te bereiken. Het eindbeeld in 2040 vraagt om forse investeringen, maar in vergelijking met rail gebonden oplossingen, zoals trams en lightrail, zijn deze meer flexibel en vragen naar verwachting een lagere totale investeringssom. Bovendien is het mogelijk om in de komende jaren al met meer bescheiden investeringen eerste concrete stappen te zetten richting realisatie van het eindbeeld.

De resultaten uit de studie schetsen een ambitieus eindbeeld wat maakbaar is maar wel keuzes vereist. Deze resultaten zijn gevat in een omvangrijke technische rapportage en een meer handzaam en visueel aansprekend visiedocument (zie bijlagen). De studie is opgebouwd uit een Lijnennetvisie 2040 (zie figuur 2 en 3), een bijbehorend pakket van mogelijke maatregelen en een schets van een mogelijke adaptief groeipad richting 2040 om dit netwerk te realiseren. Het maatregelenpakket bestaat uit verschillende onderdelen zoals een vrije busbaan op/langs de snelweg, aanlanding bij busstations (zoals bij station Hoofddorp en een mogelijke hub langs de A9 bij Lijnden/Badhoevedorp) en inpassing in bestaand stedelijk gebied. Belangrijk om op te merken is dat het gaat om een eerste indicatie en uitwerking op hoofdlijnen. Er zijn expliciet nog geen keuzes gemaakt. Dit moet samen met de partners verder worden opgepakt in de vervolgitwerkingen met respect voor de lokale uitdagingen en dynamiek. Door de ooghalen heen geeft deze studie echter wel al een eerste beeld van wat er nodig is om tot de benodigde schaa sprong in het openbaar vervoer te komen.

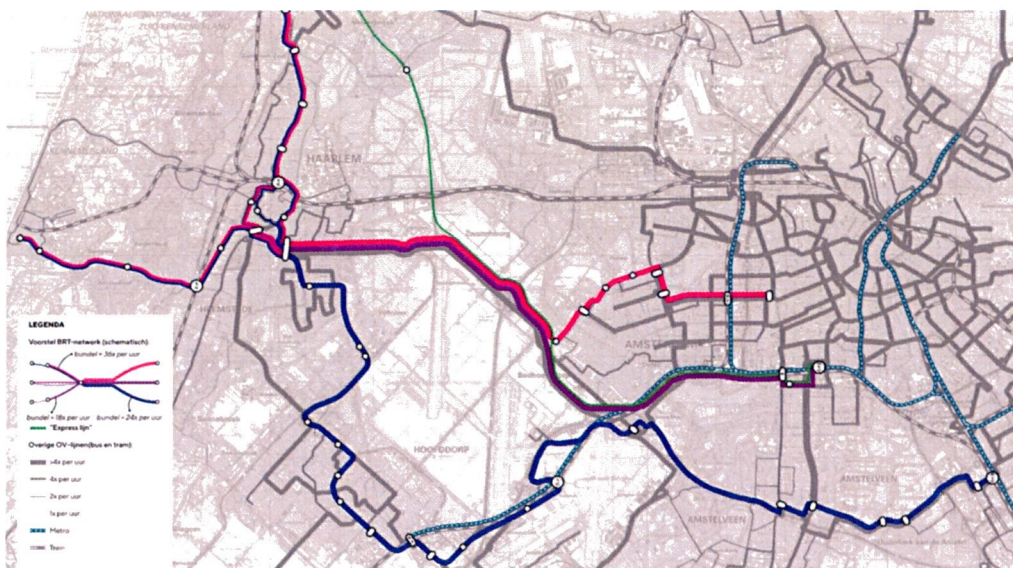
Met het vaststellen van de studieresultaten wordt de ambitie uitgesproken voor de verdere doorontwikkeling van het openbaar vervoer op de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam. Samen met de partners laten wij op deze manier zien belang te hechten aan een hoogwaardig en duurzaam aanbod van openbaar vervoer, wat past bij de groei van onze gemeente en de regio. Het in de studie gepresenteerde eindbeeld voor 2040 voorziet in de benodigde focus om vast te houden en uiteindelijk te kunnen voldoen aan de schaa sprong en mobiliteitsvraag waar we voor staan. Bij de verdere uitwerking is het dan ook belangrijk om dit eindbeeld steeds op het netvlies te houden.

### 3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

De komende jaren is een verdere doorontwikkeling van het openbaar vervoer op deze corridor al nodig. In een tijd van verdere verstedelijking maar ook beperkte middelen is het steeds de vraag wat overheden kunnen blijven doen om de bereikbaarheid in de regio op peil te houden en prettig te blijven bewegen. Met andere woorden, wat kunnen we wél doen. Het gaat dan om het aansluiten bij en versterken van bestaande opgaven, het opstarten van kleinere eenvoudig uitvoerbare maatregelen en juist nu al verder te studeren op bepaalde kritieke onderdelen op de corridor, bijvoorbeeld over hoe de R-net MetroBus in te passen op of langs de snelweg A9 tussen Haarlem, Badhoevedorp en Amsterdam Zuid. De komende jaren gaat het dan misschien nog wat minder over de R-net MetroBus en meer over het adaptief doorontwikkelen van het bestaande openbaar vervoer, vooruitlopend op de R-net MetroBus.



**Figuur 2.** Schematische weergave van het toekomstig voorgesteld MetroBus lijnennet tussen Haarlem en Amsterdam. Het lijnennet kenmerkt zich door hoge frequenties op de 'kerncorridor' tussen de knoop Haarlem Nieuw-Zuid en Amsterdam Zuidas (30x per uur). De gedachte is dat vanuit die knopen verdere uitwaaiering plaatsvindt met lagere frequenties (10x per uur).



**Figuur 3.** Toekomstig voorgesteld R-net MetroBus netwerk in 2040, uitgaande van maximale vrije (bus)baan (let op: kaart is ter indicatie, niet alle bestaande of toekomstige buslijnen staan op deze kaart)

Voor Haarlemmermeer geldt dat in de vervolguutwerking gekeken wordt naar inpassing van de A9 corridor en dan specifiek de verbinding naar Nieuw-West via de S106 met een mogelijke hub langs de A9 bij Lijnden/Badhoevedorp. Bij een mogelijke doortrekking van de metro naar station Hoofddorp en de verdere ontwikkeling van Spoorzone Hoofddorp zal ook de huidige

Zuidtangentlijn in beeld komen voor verdere doorontwikkeling. Op deze manier groeit het netwerk ook adaptief mee op het ritme van de ontwikkelingen in Haarlemmermeer en blijven we prettig bewegen in de gemeente.

#### ***Wat zijn de kanttekeningen en risico's?***

Het gepresenteerde eindbeeld 2040 vertaalt naar een ambitieus en fors programma met mobiliteitsmaatregelen waar op dit moment geen middelen voor beschikbaar zijn bij zowel Rijk als bij de regionale samenwerkingspartners. Het risico bestaat dat het vraagstuk ten onder gaat aan zijn eigen hoge ambitie en er komende jaren weinig tot niets van de grond komt. Ook zijn er andere mobiliteitsvraagstukken in de regio die om forse investeringen vragen, zoals op de HOV-corridor ZaanIJ in Amsterdam-Noord en Zaanstad, waar ook ingezet wordt op R-net MetroBus. Om dit te voorkomen is het nodig om de focus te verleggen naar het doorontwikkelen van het bestaande hoogwaardige openbaar vervoer in kleinere stappen, zonder daarbij het gewenste eindbeeld uit het oog te verliezen.

#### ***3.3 Wat mag het kosten?***

De kosten voor de uitvoering van deze nota worden geraamd op € 10.816 exclusief btw voor Haarlemmermeer. Dit bedrag is bedoeld voor onderzoekskosten: omdat Haarlemmermeer pas bij deze fase toe is getreden tot het kernteam is met de partners een maximale bijdrage van 5% van de studiekosten afgesproken. De totale kosten van het onderzoek van fase 3 bedragen € 216.320 exclusief btw. In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de btw compensabel is. De kosten worden gedekt uit het in de programmabegroting beschikbare budget van beleidsdoel B: De vervoersnetwerken zorgen in samenhang voor een goede bereikbaarheid die in balans is met de leefbaarheid van het programma Mobiliteit, taakveld 2.2.

#### ***Wat zijn de financiële risico's?***

Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van deze nota.

#### ***3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?***

Wij zijn verantwoordelijk voor het deelnemen aan de regionale studie. Binnen het college is de portefeuillehouder verkeer en vervoer het eerste aanspreekpunt.

#### ***3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?***

Naast het uitwerken en concretiseren van de maatregelen van fase 3 in een vervolgstudie (Fase 4) zijn voor het vervolg twee belangrijke proceslijnen te benoemen. Binnen zowel het Rijk als de MRA herkennen partijen dat de R-net MetroBus (of, zoals deze landelijk wordt aangeduid, de *Bus Rapid Transit* of BRT) een kansrijke oplossingsrichting is voor verschillende mobiliteitsvraagstukken. Het onderwerp wordt in 2024 daarom ook ondergebracht bij het bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) van Rijk en de MRA, wat kansen biedt voor verdere regionale coördinatie en afstemming, kennisdeling en focus op het gebied van financiële investeringen.

Specifiek voor deze corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam bereiden partijen een vervolg voor. De exacte vorm en inhoud moet nog bepaald, maar de inzet is om uitvoeringsgericht te werk te gaan met aandacht voor de hierboven genoemde aandachtspunten.

#### ***3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?***

Op 27 september 2023 is er een informatiebijeenkomst voor leden van raden en staten (inclusief regionaalsleden) georganiseerd. Hier is door het projectteam inhoudelijke toelichting gegeven op het onderzoek in deze fase.

Over het vervolg zullen wij de gemeenteraad van nieuwe ontwikkelingen op dit dossier op de hoogte houden via de Voortgangsrapportage Mobiliteit.

### **3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?**

De studie HOV Haarlem-Schiphol/Amsterdam is een nadere uitwerking van het Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 voor deze corridor. Vanaf 2024 zal deze HOV-corridor – en dus ook de vervolgstappen – in een aparte programmalijn van het bereikbaarheidsprogramma SBaB worden ondergebracht.

### **4. Ondertekening**

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
de wnd. secretaris,

drs. Rob van Daal

de burgemeester,

Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n)

- Visiedocument BRT Haarlem-Amsterdam: BRT op het ritme van de Metropoolregio
- Technische rapportage Resultaten lijnennetvisie HOV HSA Fase 3