

Hoofdlijnennotitie onderzoek HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040

Kenmerk: 1766926/1766929

Aanleiding

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 MRA tot 2040 en de ontwikkeling van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) tussen Haarlem en Amsterdam. Hierbij bieden wij u het definitieve rapport aan. In deze brief volgt kort de context en de belangrijkste bevindingen uit de eerste twee fasen van het onderzoek. Er wordt een korte doorkijk gegeven naar fase 3.

Context

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 én goederen. Ook de verbindingen vanuit de westkant van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) ontwikkelen zich razendsnel. Het bestaande OV-netwerk tussen Haarlem en Amsterdam is in de laatste 10 jaar aanzienlijk verbeterd door de realisatie van een hoogwaardige busverbinding over de A9 naar de Zuidas. Echter, de capaciteit en kwaliteit van het huidige 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. Het moet dus anders.

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: <2025, middellange termijn: 2030 en lange termijn: 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. Dit groeipad met ontwikkelperspectief is voor de HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam waarop wordt ingezoomd na een brede OV-probleemanalyse van de westkant van de MRA. Hierbij is rekening gehouden met leefbaarheid, landschappelijk inpasbaarheid, innovaties en verduurzamen van het HOV.

De belangrijkste bevindingen uit het onderzoek HOV HSA (fase 1 en 2)

Het onderzoek betreft een initiatiefstudie die bestaat uit twee fasen:

- Fase 1: een brede probleemanalyse van de westkant MRA en;
- Fase 2: een ontwikkelperspectief en groeipad voor de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam tot 2040.

De resultaten uit de brede probleemanalyse uit Fase 1 vormen het startpunt voor het ontwikkelperspectief in Fase 2. In fase 3 wordt het ontwikkelperspectief verder uitgewerkt.

Conclusies fase 1: al in 2030 knelpunten en niks doen geen optie

Door het verwachte zwaartepunt van groei van reizigers op de corridor (inclusief 'corona dip') in de komende 10 jaar is het beeld dat er tegen 2030 de eerste majeure knelpunten plaatsvinden en het bestaande busnetwerk de vraag niet meer aan kan. Daarna neemt de urgentie van deze knelpunten nog verder toe. Maatregelen zijn nodig om knelpunten te voorkomen.

- Er sprake is 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 t.a.v. 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 termijneffecten.

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 onderstaande afbeelding).



Deze vier verbindingen binnen de corridor vormen het uitgangspunt voor het ontwikkelperspectief in Fase 2. Specifiek voor de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam is de opgave tweeledig:

- Enerzijds een hoogwaardig, snel én 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.

Conclusies fase 2: Bus Rapid Transit (snelbussysteem) als 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 Bus Rapid Transit (BRT)-systeem kan gezien worden als een vernieuwd snelbussysteem. Het biedt de snelheid, frequentie en hoge corridorcapaciteit van een metro met tegelijkertijd de flexibiliteit en lagere kosten die een bus biedt. Het is comfortabel en toegankelijk door gelijkvloerse instap, veilige inrichting, in/uitcheckmogelijkheden bij de halte en aansluiting met andere vervoersmiddelen. En snel door de hoge frequentie aan diensten, meerdere routes in het vervoersnetwerk, gescheiden busbanen en voorrang bij kruisingen.

- Om de reizigersvraag goed in te vullen en de potentie voor op de corridor Haarlem- Amsterdam te benutten, dient het OV-systeem uitstekende kwaliteit te bieden. Dit betekent snel, hoogfrequent, rechtstreeks en comfortabel vervoer dat concurreert met de auto.
- 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.

- 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. De adaptiviteit is een groot voordeel ten opzichte van railgebonden systemen.
- Tenslotte zijn de investeringskosten en operationele kosten gunstig. Investeringskosten in BRT-infrastructuur sorteren voor op eventuele doorontwikkeling naar een railgebonden oplossing. Een deel van de investering en voorbereiding van de BRT-tracés maken dat bij eventuele doorontwikkeling minder investeringskosten gemoeid zijn voor verrailing op de lange termijn.

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 uitwaaiende reizigersvraag aan beide zijden, 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.

Vervolgonderzoek nodig (fase 3)

Om bij dit eindbeeld te komen, moeten echter nog wel forse uitdagingen worden overkomen. Denk bijvoorbeeld aan:

- a) medegebruik op snelweg – dus betrokkenheid Rijkswaterstaat is essentieel,
- b) realisatie (vrijliggende) infrastructuur en aanpassing kunstwerken en
- c) inpassing/aanlanding aan randen van de steden Amsterdam en Haarlem en naar Zuid-Kennemerland.

Als het gaat om routing, inpassing, effect op exploitatie etc. wordt dit verder uitgezocht in de volgende fase. In die fase 3 wordt gezamenlijk doorgestudeerd op de opgaven en ontstaat inzicht wat nodig is voor uiteindelijke realisatie. Dit geldt ook voor de middelen die daarvoor op de middellange termijn (na 2025) nodig zijn. Op dit moment zit het onderzoek nog in de initiatieffase en werken we richting de uitwerking. De definitieve keuze voor een ontwikkelperspectief kan dus ook nu nog niet gemaakt worden. Echter er is wel een grote potentie zichtbaar die bijdraagt aan een betere bereikbaarheid, schonere voertuigen en een gunstiger concurrentiepositie t.o.v. de auto.

Momenteel wordt gewerkt aan het Plan van Aanpak voor fase 3 en het betrekken van de juiste partners. De verwachting is dat voor de zomer 2022 met deze fase wordt gestart.

Korte terugblik gezamenlijke informatiebijeenkomst 7 december 2021

Op 7 december 2021 is het eindrapport HOV HSA gepresenteerd en besproken in een gezamenlijke informatiebijeenkomst. Hierbij zijn Provinciale Staten- en Raadsleden uit de regio's Amstelland-Meerlanden, Amsterdam en Zuid-Kennemerland/IJmond uitgenodigd. In totaal waren er ongeveer 50 mensen aanwezig, waaronder ook de ambtelijke projectorganisatie en enkele bestuurders als toehoorders. De bijeenkomst betrof een technische briefing over de studie en stelde de Staten- en Raadsleden in de gelegenheid om technisch en verhelderende vragen te stellen. Dit gezamenlijk regionale moment heeft plaatsgevonden i.v.m. eenduidige en gelijktijdige informatievoorziening.