

Raadsinformatiebericht

Collegevergadering: 24 juni 2024

Zaaknummer : 1259822
Team : Ruimtelijk Beleid Heemstede
Portefeuillehouder : A.M.C.E. Stam
Openbaarheid : Actief openbaar

Onderwerp

Raadsinformatiebericht: Update openstaande moties Verkeer en Vervoer lijnenstudie

- | | |
|---|---|
| ☐ Ter informatie/update | ☒ Toezeggingen/actielijst commissie of raad |
| ☐ Beantwoording schriftelijke vragen | ☐ Overige |

U krijgt een reactie op het punt van de actielijst van de commissie Ruimte. Het betreft actie 23-18 "Update openstaande moties Verkeer en Vervoer".

Vraag

Fractie D66 vraagt met actie 23-18 van de actiepuntenlijst commissie Ruimte om een update ten aanzien van een gezamenlijke lijnenstudie/plan van de regio uit de GR-Bereikbaarheid richting de Provincie.

Antwoord

Met het document "*Toekomst OV-lijnen in Haarlem: perspectief op het openbaar vervoer*" levert de regio Zuid Kennemerland input aan de bestaande en toekomstige vervoerplannen voor het busvervoer.

De aanbesteding van de concessie Haarlem-IJmond en Noord Holland Noord door de provincie Noord-Holland vinden gezamenlijk plaats in 2027, en de aanbesteding voor de concessie Amstelland-Meerlanden door de Vervoerregio Amsterdam in 2028.

In de Stuurgroep Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland is afgesproken dat de (H)OV vooruitzichten van binnenstedelijk Haarlem en de te verwachten HOV Hub Nieuw Zuid (oude 'Bruynzeel' flat aan de Schipholweg), gezamenlijk met de uitwaaieringen van de lijnen de gemeenten Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort worden opgesteld. Hiermee wordt er een regionale afgewogen en gezamenlijke propositie aangeboden aan de Provincie NH voor de toekomstige aanbestedingen van de concessies.

Rekening houdend met de mogelijkheden en de opgestelde fasering van de BRT (metrobus/snelbus met eigen busbaan en haltes), zijn de HOV benodigdheden van de regio Zuid-Kennemerland uitgewerkt. Een goed lijnennet en tijdige randvoorwaarden voor hoogwaardig OV spelen een cruciale rol in de mobiliteitstransitie. Hiervoor heeft de regio geput uit onder andere de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland, de Mobiliteitsvisie van Haarlem en uit actuele beleidsontwikkelingen in de regiogemeenten. De regio Zuid-Kennemerland wil koppelkansen verhogen tussen het toekomstige buslijnennet en verschillende projecten in de Zuid-Kennemer gemeenten, zoals herinrichtingsprojecten, ontwikkelzones en HOV-knooppunt Nieuw-Zuid.

Namens Heemstede is specifiek opgenomen (zie pagina 15, 16, 17):

- ✓ **Nieuwe HOV-lijn Lelylaan- IC station Heemstede-Aerdenhout (uit BRT-studie):** Een rechtstreekse verbinding tussen station Lelylaan Amsterdam, HOV Hub Haarlem Nieuw-Zuid en IC station Heemstede-Aerdenhout, met een mogelijke verdere uitwaaiing naar Zandvoort (zie plattegrond pagina 15).
- ✓ **Lijn 4 Vogelenzang-Heemstede -Schouwbroekerbrug- Schalkwijk** eindigt nu bij het voormalig Spaarne Gasthuis. Het voorstel is om lijn 4 door te trekken naar de OV-hub Nieuw-Zuid voor een betere verbinding tussen Heemstede en de HOV-hub. Hiermee heeft een groot deel van **Heemstede (waaronder de Glip) een rechtstreekse verbinding beschikbaar met de HOV-Hub Nieuw-Zuid.**
- ✓ Wens tot het herstellen van de **oorspronkelijke frequentie lijn 340 naar 8x per uur.**
- ✓ **Voorkomen van lijnvershraling** (noch dekking, noch frequentie)

Lijn 80 zal tot aan de doorontwikkeling van de BRT lijnen voorlopig ongewijzigd blijven en zal vanaf Zandvoort via het IC station Heemstede-Aerdenhout de HOV Hub Haarlem Nieuw-Zuid aandoen voordat deze doorrijdt naar Amsterdam.

Deze gezamenlijke propositie vormt tevens input voor de nog op te stellen Mobiliteitsvisie Heemstede (2025).

Bijlagen

- 1 - Toekomst OV-lijnen in Haarlem: perspectief op het openbaar vervoer
- 2 - Brief aan colleges bij OV-perspectief Haarlem



Toekomst OV-lijnen in Haarlem

Perspectief op het openbaar vervoer



Inhoudsopgave

1. Inleiding & context
2. Analyse huidige situatie
3. Uitgangspunten toekomstig OV
4. Input voor concessies en raakvlakprojecten
 - a) Concessie Haarlem-IJmond
 - b) Concessie Amstelland-Meerlanden
 - c) Raakvlakprojecten



1 Inleiding & context

Ambities openbaar vervoer Haarlem

Haarlem blijft groeien. Om die groei op te kunnen vangen en Haarlem bereikbaar en aantrekkelijk te houden, moet meer ruimte gemaakt worden voor voetganger, fiets en openbaar vervoer. Om de groeiende stad bereikbaar en in beweging te houden, zet Haarlem in op de mobiliteitstransitie. De principes hiervan zijn eenvoudig: binnen de stad reizen we zoveel mogelijk te voet of met de fiets, de reizen van en naar de stad doen we zoveel mogelijk met het openbaar vervoer en de fiets en we gebruiken de (elektrische) auto alleen als het niet anders kan.

Om te zorgen dat mensen minder vanzelfsprekend de auto pakken, moet er een goed en betrouwbaar OV-netwerk beschikbaar zijn. De gemeente heeft een aantal keuzes gemaakt die de komende jaren worden uitgevoerd.

Input voor de vervoersplannen en concessies

Dit document bevat de uitwerking van de wensen die de gemeente Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland hebben ten aanzien van het openbaar vervoer in de regio. Hiermee levert de gemeente input voor de vervoersplannen van het huidige OV-bedrijf Connexxion en input voor de aanbesteding van de concessie Haarlem-IJmond (start 2028, tegelijk met de concessie Noord-Holland Noord) en Amstelland-Meerlanden. Deze laatste concessie omvat de Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) lijnen

tussen Amsterdam en Haarlem en gaat rijden vanaf 2032. Tot slot rijdt er in onze stad nog een lijn van de concessie Zuid Holland Noord: lijn 50 naar Leiden..

Raakvlakprojecten

De wensen van Haarlem en de regio ten aanzien van openbaar vervoer hebben een raakvlak met projecten zoals de herinrichting Stationsplein, de inrichting OV-knooppunt Nieuw-Zuid, en de herinrichting van diverse wegen waar veel (H)OV-lijnen overheen gaan. Er zal een afweging gemaakt worden van verschillende ambities en belangen, zoals bij de keuze welke wegen naar 30 km/uur gaan.

Leeswijzer

Dit document bevat de uitwerking van de wensen die de gemeente Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland hebben ten aanzien van het openbaar vervoer in de regio. Dit dient als input voor vervoersplannen, concessies en raakvlakprojecten. Na de inleiding & context in H1, volgt een analyse van de huidige situatie in H2. H3 beschrijft in het kort de uitgangspunten voor het toekomstperspectief OV voor Haarlem en H4 geeft directe input voor de concessies en raakvlakprojecten. Dit document is opgesteld door gemeente Haarlem in afstemming met de regio Zuid-Kennemerland en is gedeeld met de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

Vervolg inleiding & context

Vervoerplannen van provincie en vervoerregio Amsterdam

De Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam zijn opdrachtgevers van het busvervoer. De vervoerders hebben – binnen randvoorwaarden – de ruimte om de vervoerplannen op te stellen. De basis is het aangeboden vervoerplan bij de aanbesteding, welke jaarlijks wordt bijgesteld. De gemeente kan hiervoor input aanleveren: de wensen ten aanzien van de routing, frequenties, haltering, materieel.

BRT-proof

Het toekomstbeeld voor het OV wordt uitgewerkt in het “Onderzoek naar HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040” van samenwerkende partijen zoals de VRA, PNH en gemeente Haarlem. In deze corridorstudie worden een aantal groeiscenario’s uitgewerkt om van R-net door te groeien naar een hoogwaardig OV-netwerk in de vorm van een Bus Rapid Transit (BRT). Daarbij gelden de volgende kenmerken:

- Van bus naar metrobus met hoge frequenties;
- Vrijliggende infrastructuur;
- Gescheiden busbanen;
- In- en uitchecken en ticketverkoop op halte;
- Prioriteit bij kruisingen;
- Gelijkvloerse instap.

In de komende jaren wordt gefaseerd toegewerkt naar BRT/Metrobus als eindbeeld. In dit stuk is rekening gehouden met deze mogelijke doorgroei naar BRT/Metrobus. Zo zijn er al een aantal gewenste toekomstige lijnen benoemd, waarmee naar deze ambitie kan worden toegegroeid. Light rail blijft een mogelijke stip aan de horizon.

Naast ambities voor BRT/Metrobus moet er ook rekening gehouden worden met de plannen om de maximumsnelheid in de stad te verlagen: het wegcategoriseringsplan (WCP). In het nieuwe wegcategoriseringsplan voor Haarlem wordt er van uitgegaan dat op veel wegen de snelheid naar 30 km/uur gaat, ook op HOV-routes in het centrum. De HOV-routes buiten het centrum blijven op 50 km/uur, zodat de doorgroei naar BRT-lijnen niet onmogelijk wordt.

Financiën

Om het OV te laten rijden is er een vast jaarlijks subsidiebedrag beschikbaar vanuit de opdrachtgevers aan de vervoerders. Dit betekent dat als ervoor gekozen wordt om bijvoorbeeld de ene buslijn een hogere frequentie te laten rijden, dit ergens anders terugverdiend moet worden. Bijvoorbeeld door een andere buslijn minder te laten rijden, of door te zorgen voor een snellere rijtijd. Een andere optie is dat de gemeente zelf investeert in het OV-aanbod, door een financiële bijdrage of door zelf alternatieve vervoervormen aan te bieden.

Minder overheidssubsidie

Het mobiliteitsbeleid is vastgesteld in 2021 en inmiddels is sprake van een andere situatie. Op dit moment heeft het OV te maken met een onzeker financieel toekomstplaatje. De budgetten voor het OV voor de komende jaren staan flink onder druk. Daarnaast is ook in het OV sprake van tekort aan personeel, prijsstijgingen en een afname van de opbrengsten. Wanneer dit resulteert in een lager voorzieningenniveau heeft dit ernstige gevolgen voor onze ambities op het gebied van duurzame mobiliteit, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving, vitale economie en verstedelijking, de bereikbaarheid van de regio én de mobiliteit van onze inwoners, met name voor degenen die afhankelijk zijn van het OV voor hun dagelijkse verplaatsingen. Des te belangrijker is het dat er meer mensen gebruik blijven maken van het OV. Dat kan alleen als het OV beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar is. Het OV heeft daarom de komende jaren een uitdaging om te zorgen dat er sterke HOV-verbindingen blijven op de goed bezette routes, zoals naar Amsterdam Zuid.

Voor de korte verplaatsingen in de stad, speelt de fiets een steeds belangrijkere rol: Haarlammers stappen op de fiets naar het station, het busstation of bushalte, stallen hun fiets, en stappen vervolgens op de trein of de bus.

Investerings in doorstroming

De gemeente kan als wegbeheerder een steentje bijdragen aan het OV. Door op de routes waar de bus rijdt, te zorgen voor goede betrouwbare doorstroming, het wegnemen van cruciale

knelpunten in de infrastructuur en te investeren in toegankelijke haltes. Die laatste zijn niet alleen voor reizigers belangrijk, maar de bus kan sneller en betrouwbaarder rijden als reizigers makkelijk kunnen in- en uitstappen. Er zijn diverse wegprojecten in Haarlem waarin de busroutes worden meegenomen, zoals de reconstructie Wilhelminastraat, Stationsplein en de aanleg van de nieuwe OV-knooppunt Nieuw-Zuid.

Naast haar rol als wegbeheerder heeft de gemeente een groter belang bij goed OV: het bereikbaar en leefbaar houden van de stad.

Randvoorwaarden aan het OV

Aan de andere kant kent het OV ook een keerzijde: bussen zorgen ook voor overlast, vooral in het centrum en rondom het station. Daarom is in het mobiliteitsbeleid afgesproken, dat er wordt ingezet op verminderen van overlast (vermindering geluid, uitstoot, trillingen en verbeteren veiligheid) van de huidige HOV-routes. Er komen nieuwe busroutes en een OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid. Om overlast door busverkeer in de binnenstad niet verder te laten toenemen, groeit het aantal bussen dat naar het station rijdt niet en wordt het aantal haltes op het Stationsplein niet verder uitgebreid. .

2 Analyse huidige situatie

Huidige aanbod buslijnen

Het HOV-net kent snelle hoogfrequente bussen, weinig haltes en gestrekte lijnen. Dit systeem biedt voor het grootste deel van de reizigers voordelen om bijvoorbeeld snel en betrouwbaar in Amsterdam te komen.

Naast het HOV zijn er regionale buslijnen die Haarlem verbinden met de omliggende woonkernen. Deze lijnen worden gereden met standaard materiaal en in lagere frequenties dan het HOV.

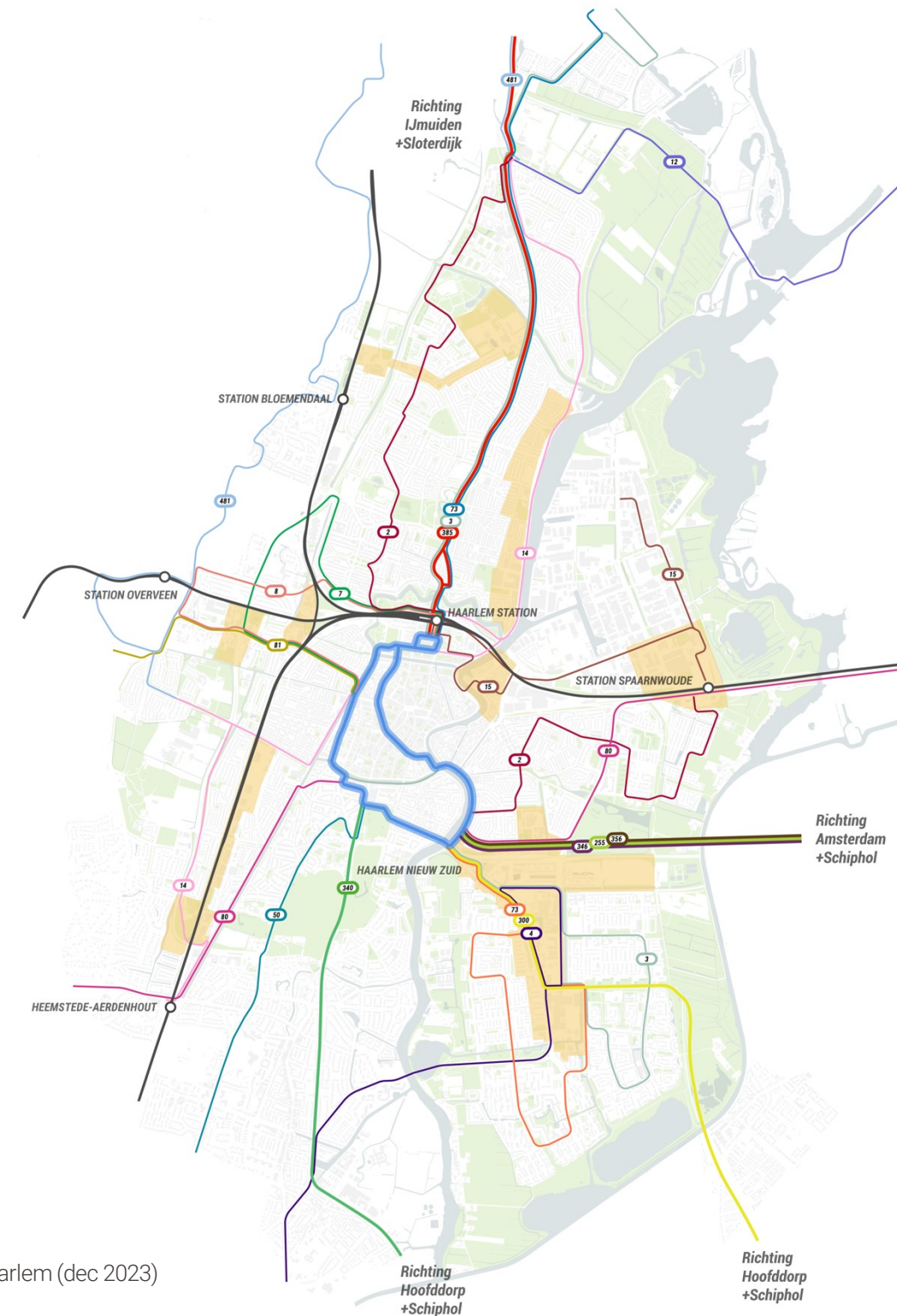
Binnen de stad zijn er buslijnen die de omliggende wijken verbinden met het station en centrum, het zogenaamde fijnmazige OV. Deze lijnen verbinden de wijken met het station en centrum en stellen ze in staat om bijvoorbeeld naar het werk, school, het ziekenhuis en recreatiegebieden te gaan. De frequentie is over het algemeen laag, evenals de bezettingsgraad. Deze lijnen trekken vooral reizigers die geen andere manier hebben om te reizen, zoals mensen zonder auto of die niet fietsen. Voor hen is een korte loopafstand tot de halte cruciaal.

Als ze de halte niet meer kunnen bereiken, is deze groep reizigers aangewezen op het Wmo vervoer. Juist door de vele haltes zijn

en doordat deze lijnen door de wijken heen zigzaggen, duurt het lang voordat reizigers op hun bestemming zijn.

Overzicht huidig aanbod buslijnen in Haarlem	
HOV	R-net lijnen 300, 340, 346, 356, 385
Regionale lijnen	Lijn 50, 73, 80, 81, 84 (zomerlijn)
Fijnmazige lijnen	Lijn 2, 3, 4, 12, 14, 15 en schoolbussen 7 en 8
Vrijwilligers	Buurtbus 481, DijkExpress, Stichting Vrijwilligers Vervoer IJmond
Doelgroepen en deelmobiliteit	Regio Rijder, 2Move4U, Rolmobiel

↑ Huidige buslijnen Haarlem (dec 2023)



Vervolg analyse huidige situatie OV in Haarlem

Regionale bussen

Met het R-net en de andere regionale buslijnen heeft Haarlem een goed en frequent netwerk van HOV-verbindingen richting Amsterdam Station Zuid en Amsterdam Station Bijlmer Arena (via Schiphol en Hoofddorp). In de spits rijden diverse lijnen circa 8x per uur richting station Amsterdam Zuid, Schiphol, Hoofddorp en station Amsterdam Bijlmer Arena. Lijn 340 rijdt 4x per uur via Heemstede en Hoofddorp richting Uithoorn.

Op een gemiddelde werkdag zijn er ongeveer 9.500 in- en uitstappers in Haarlem op deze HOV-lijnen. Lijn 300 wordt veel gebruikt voor interne verplaatsingen in Haarlem en naar Haarlemmermeer. Lijnen 346 en 356 worden vooral gebruikt voor reizigers vanuit Haarlem naar Amsterdam. Deze worden nog verder aangevuld met spitslijn 255. Lijn 385 verbindt Velsen en Haarlem Noord met Station Haarlem.

Lijn 300 maakt tussen Nieuw-Zuid en Schiphol-Noord gebruik van vrijliggende infrastructuur. De overige HOV-lijnen vanuit Haarlem met bestemming Amsterdam reizen via dezelfde route de stad uit. Vanaf de Schipholweg is een aparte busbaan tot aan de A9 aanwezig. Op de rest van het traject niet, waardoor dit een congestiegevoelige verbinding is.

Voor lijn 385 zijn bij het opwaarderen naar R-net in het verleden vele aanpassingen aan de Rijksstraatweg gedaan om de doorstroming te optimaliseren. Verder maakt deze lijn tussen

Santpoort-Noord en het centrum van IJmuiden gebruik van vrijliggende infrastructuur.

Naast de HOV-verbindingen zijn er ook diverse regionale verbindingen. Dit zijn veelal langere lijnen waar veel reizigers een deel van het traject meerijden, maar weinig reizigers van begin tot eind blijven zitten. Lijn 50 rijdt 4x per uur tussen Haarlem en Leiden via de Bollenstreek. In deze lijn zitten met name veel reizigers die van Hillegom, Bennebroek en Heemstede naar Haarlem reizen.

Lijn 73 rijdt met verschillende frequenties tussen Schalkwijk, Station Haarlem, Velsbroek, Beverwijk en Castricum. Tussen Schalkwijk en Station Haarlem de functie van een ontsluitende stadslijn. Tussen Station Haarlem en Beverwijk wordt echter een snelle dienst aangeboden, waar vergelijkbaar met HOV diverse haltes worden overgeslagen.

Lijnen 80 en 81 bieden verbindingen tussen Haarlem en Zandvoort. Lijn 80 biedt bovendien nog een aanvullende verbinding met Amsterdam via Halfweg

Tot 2020 groei van aantal bussen per uur

Tot vlak vóór COVID-19 groeide het aantal bussen dat door de binnenstad reed. Daardoor werd steeds meer overlast ervaren. Door de hogere frequentie kwamen er steeds meer bussen naar het Stationsplein: het Stationsplein raakte vol.

Minder bussen sinds COVID-19

Inmiddels is de dienstregeling versoberd. Zo rijden diverse lijnen nu 8x per uur, waar ze in 2018 nog 12x per uur reden. Eerdergenoemde knelpunten zijn daarmee minder relevant geworden. Het is een landelijke trend dat het aantal OV-reizigers nog niet op peil is van de tijd vóór COVID-19.

Ontsluitende stadslijnen

Via de concessie Haarlem-IJmond lopen er diverse lijnen waardoor heel Haarlem bediend wordt. De frequenties van de lijnen zijn in de spits in de meeste gevallen voldoende met minimaal 4 keer per uur een bus. Op de lijnen richting Spaarndam en Waarderpolder is de frequentie echter een stuk lager. De keerzijde van het feit dat er bijna altijd dichtbij een bushalte te vinden is, is dat de directheid van de verbindingen minder goed is. Buslijnen maken hierdoor veel stops en rijden niet de meeste directe route tussen grote herkomst- en bestemmingsgebieden.

Trein

Haarlem heeft twee treinstations binnen de gemeentegrenzen: station Haarlem en Haarlem Spaarnwoude. In vier windrichtingen heeft station Haarlem verbindingen per spoor. Per trein is een snelle en frequente verbinding richting Amsterdam Sloterdijk en Centraal en Leiden. Richting Zandvoort wordt tijdens de zomerpiek ook een frequente verbinding aangeboden. Richting Beverwijk, Uitgeest en Alkmaar is de verbinding echter minder

goed. De frequentie is laag en de reistijd is vanwege het gebrek aan intercity dienst lang. Verder zijn voor de belangrijke relaties met Amsterdam Zuid en Hoofddorp/Schiphol geen rechtstreekse treinverbindingen, maar HOV-verbindingen. Hier komt nog bij dat het belang van Amsterdam Zuid groeiend is in het (inter)nationale spoornetwerk ten koste van Amsterdam Centraal.

Vanaf station Haarlem reist de helft van de reizigers in de richting van Amsterdam, een derde richting Heemstede-Aerdenhout, 10% richting Bloemendaal en 5% richting Overveen. Vanuit Haarlem Spaarnwoude reist de helft in de richting van Amsterdam en de andere helft richting station Haarlem.

Aantal treinreizigers

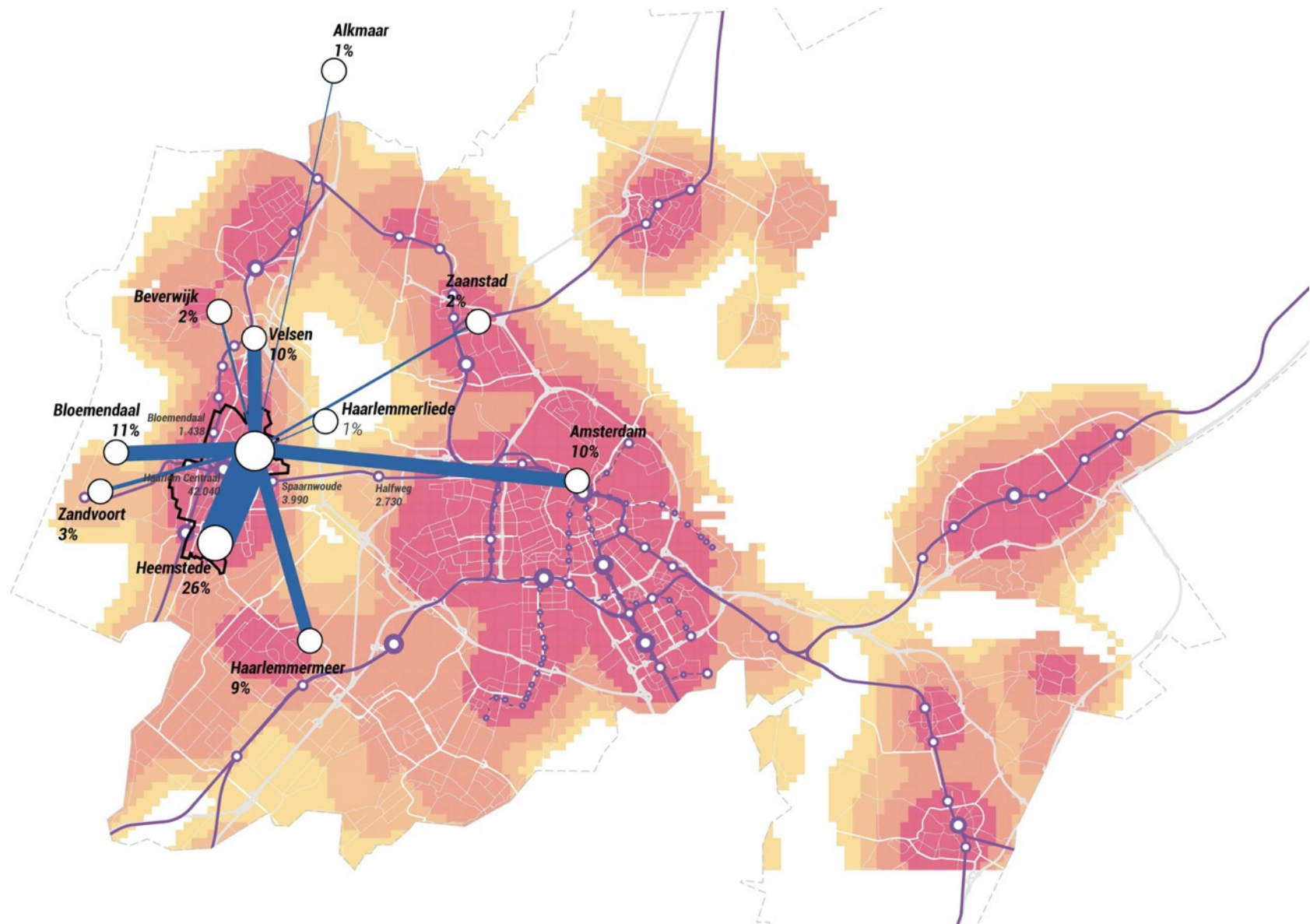
In 2022 had station Haarlem 30.000 in- en uitstappers op een gemiddelde werkdag. Voor Haarlem Spaarnwoude waren dit er 3.000. Het aantal treinreizigers is door het hele land nog niet op het niveau van vóór COVID-19. In 2018 had station Haarlem zo'n 42.000 in- en uitstappers op een gemiddelde werkdag, terwijl Haarlem Spaarnwoude rond de 4.000 in- en uitstappers had.

Frequentie en druk baanvak

Het baanvak tussen Haarlem en Amsterdam wordt door veruit het meeste reizigers gebruikt. Met 4 intercity's en 4 sprinters per uur is de frequentie hier hoog. De sprinters stoppen op Haarlem Spaarnwoude, de intercity's niet.

Verplaatsingen

Haarlem is onderdeel van het daily urban system van de MRA



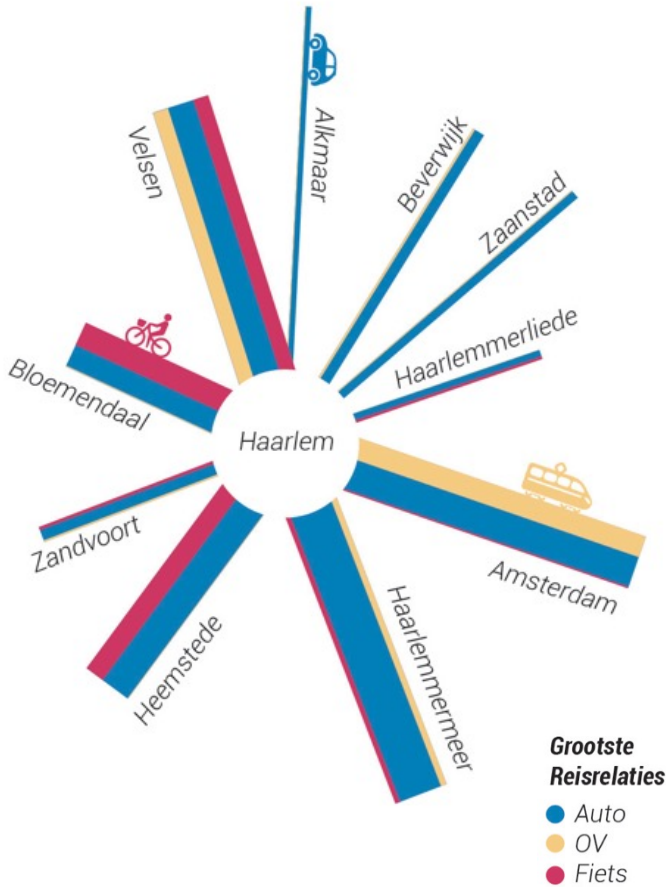
Toelichting

Het **daily urban system** is het gebied waar de meeste dagelijkse verplaatsingen (woon-werk, winkelen, sport, etc) zich afspelen. Het linkerfiguur geeft weer wat de belangrijkste bestemmingen zijn vanuit Haarlem, het rechterfiguur laat de verhouding tussen de vervoersmiddelen zien (auto, fiets en OV).

Kenmerkend voor Haarlem is dat het een grote uitgaande pendel heeft. Er is een grote uitgaande pendel richting Amsterdam en Haarlemmermeer (waaronder Schiphol).

De gemeenten met de sterkste relatie met Haarlem zijn in het figuur hiernaast te zien, waarbij de dikte van de lijn de grootte van de stroom weergeeft. Haarlem heeft een belangrijke functie voor omliggende gemeenten, gezien de sterke relatie met Velsen, Bloemendaal, Heemstede en Haarlemmermeer. Op iets langere afstanden is de relatie met Amsterdam dominant. Naar Amsterdam wordt relatief vaak per openbaar vervoer gereisd. Naar Haarlemmermeer is de auto dominant.

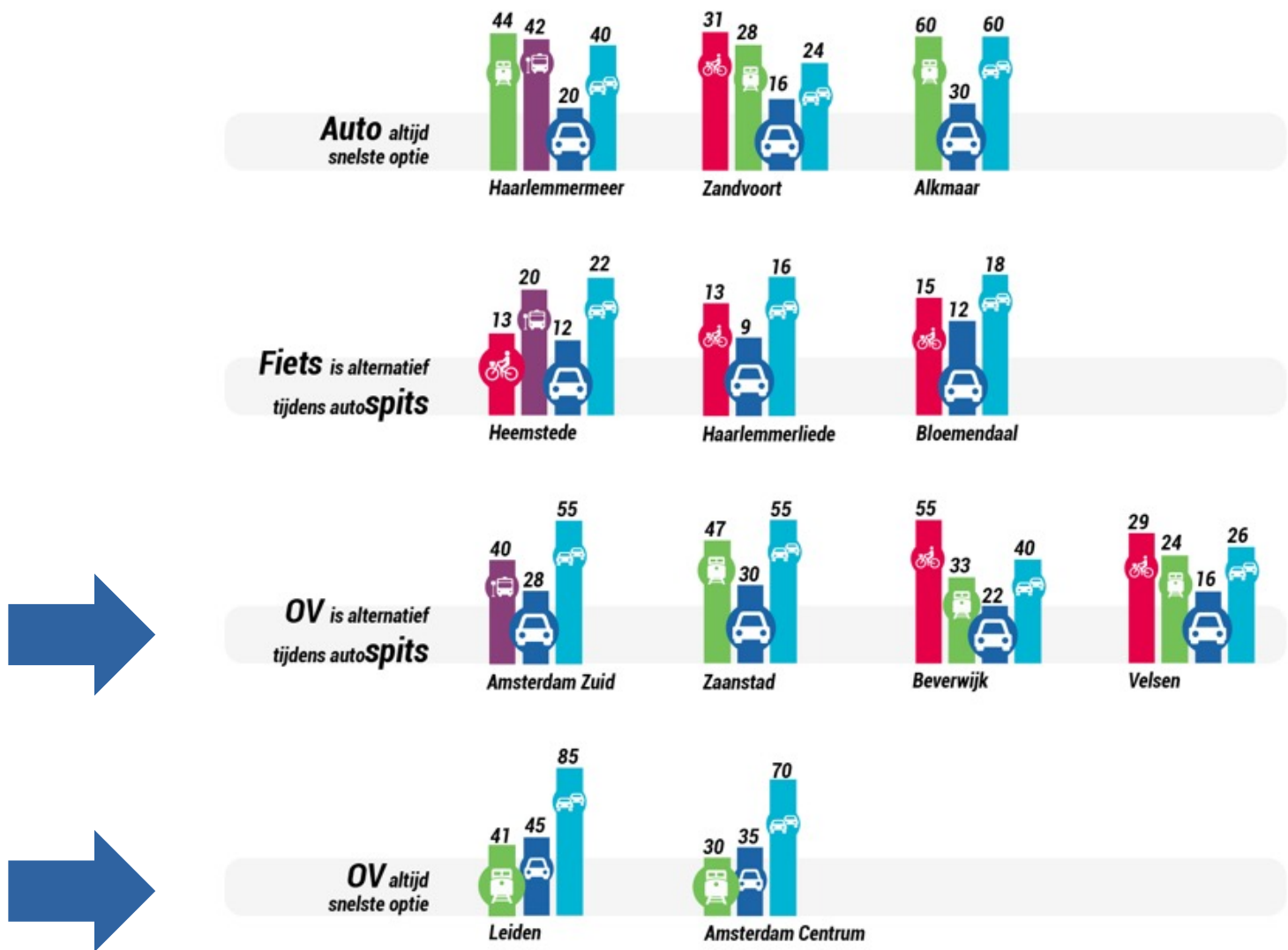
De verklaring hiervoor is deels te vinden in de reistijden per modaliteit en het parkeerregime op plaats van bestemming. Zie volgende pagina.



Bron: mobiliteitsbeleid Haarlem (2021)

Reistijden per vervoersmiddel

Een vergelijking naar verschillende bestemmingen



bron: mobiliteitsbeleid Haarlem (2021)

Toelichting

Er is een analyse gedaan naar de reistijd in minuten naar verschillende bestemmingen van de vervoersmiddelen fiets, trein, bus, auto en auto in de spits. (Figuur links)

De reis van het centrum van Haarlem naar het centrum van Amsterdam is altijd sneller met het OV dan in de auto, terwijl naar Haarlemmermeer het OV geen concurrentie op reistijden vormt voor de auto. De auto is naar Hoofddorp (Haarlemmermeer) altijd de snelste optie. Vanaf Heemstede en Bloemendaal is vanwege de korte afstanden de fiets een snel alternatief, terwijl in Velsen het OV relatief sneller is.

Tijdens de spits is het OV sneller dan de auto naar bestemmingen Amsterdam Zuid, Zaanstad, Beverwijk en Velsen. Buiten de spits is de auto sneller.

Legenda
Reistijden per hoofdvervoermiddel in minuten

- Fiets
- Trein
- Bus
- Auto (buiten de spits)
- Auto (tijdens de spits)

Grote woonwerkpencil uit Haarlem gericht op Amsterdam



Als gekeken wordt naar de verdeling van de werkverplaatsingen per afstandsklasse en vervoerswijze vallen een aantal zaken op. Onder de 10 km wordt weinig gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, terwijl op langere afstanden het openbaar vervoer een grote rol speelt. Opvallend is het grote aandeel autogebruik op de afstandsklasse 2,5 – 10 km: zo'n 60%.





3 Uitgangspunten toekomstig OV

HOV en de regionale lijnen vormen de ruggengraat

HOV vormt samen met de verbindende regionale lijnen de ruggengraat voor verplaatsingen van en naar Haarlem. Het HOV-net kent snelle hoogfrequente bussen, weinig haltes en gestrekte lijnen. Dit systeem biedt voor het grootste deel van de reizigers voordelen om bijvoorbeeld snel en betrouwbaar in Amsterdam te komen. Hier zit de toekomstige groei van OV-reizigers. Omdat er niet méér bussen door het centrum naar het station kunnen rijden, zal het OV-knooppunt Nieuw-Zuid bij de Europaweg/Schipholweg een belangrijke rol krijgen als punt waarvandaan lijnen verder uitwaaiëren naar de stad of de regio.

Naast de HOV-lijnen en de regionale lijnen, zijn er buslijnen die de omliggende wijken verbinden met het station en centrum, het zogenaamde fijnmazige OV.

Mobiliteitsbeleid 2030

In 2021 is het Mobiliteitsbeleid 2030 vastgesteld om toe te werken naar een duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem. Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. Maar Haarlem groeit ook. Het aantal woningen stijgt naar verwachting met 10.000 en dat heeft gevolgen voor het verkeer binnen en buiten de stad. Het bereikbaar houden van de groeiende stad vormt een grote uitdaging, waarop oude oplossingen als het

verbreden of toevoegen van wegen en parkeerplaatsen geen afdoende antwoord meer bieden. Daarom wordt er volop ingezet op de mobiliteitstransitie: de overstap van auto naar lopen, fiets en openbaar vervoer.

In het mobiliteitsbeleid staat het speerpunt voor openbaar vervoer: **evenwichtige verdeling van HOV routes: bereikbaarheid verbeteren, impact spreiden**

- Er wordt ingezet op de aanleg van OV-knooppunt Nieuw-Zuid bij de Europaweg/Schipholweg.
- Er wordt in gezamenlijk onderzoek van de gemeente Haarlem, provincie Noord-Holland en de vervoerregio Amsterdam onderzocht of het mogelijk is om de HOV-busroutes door de binnenstad te herverdelen.
- Naast de twee bestaande routes wordt onder ander de Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenvest als alternatieve route onderzocht. Daarbij wordt in dit onderzoek ook gekeken naar het opwaarderen van de HOV-bereikbaarheid van andere delen van de stad en specifiek Haarlem Zuid-West.

In dit stuk worden bovenstaande punten uit het mobiliteitsbeleid verder uitgewerkt.

Uitgangspunten toekomstig OV

1. De groei van het aantal bussen naar het Stationsgebied en daarmee samenhangende gevoelde overlast van het busverkeer in het centrum neemt niet toe.
2. Spreiding van bussen naar station Haarlem door de stad en het centrum.
3. Meer busvervoer via OV-knooppunt Nieuw-Zuid
4. Goede aansluiting fietsnetwerk en stallingen voor vervoer van en naar de haltes.
5. In principe rijdt de bus 30 km/uur in het centrum
6. Veilig op- en overstappen in het OV: veilige en toegankelijke haltes.
7. Rekening houden met reizigers: inspelen op vervoersvraag, overstaptijd en aantal overstappen.
8. In het OV-aanbod rekening houden met grootschalige woningbouw

Algemene bijdrage gemeente:

De gemeente kan vanuit haar rol als wegbeheerder bijdragen aan de doorstroming zodat de bus betrouwbaar kan rijden:

- Bij herinrichtingen en reconstructies van wegen worden knelpunten voor het (H)OV verminderd (oplossen knelpunten in doorstroming bus).
- De gemeente wil een overeenkomst met PNH en VRA sluiten waarin de doorstroming op HOV routes in de stad binnen bandbreedtes wordt gegarandeerd. Daarnaast worden er afspraken gemaakt over hinder door wegwerkzaamheden.
- De gemeente is agendalid van de VRA om tijdig geïnformeerd te zijn over ontwikkelingen in het Haarlemse OV en input te leveren over zaken als lijnvoering en tarifiering.

Specifieke bijdrage gemeente:

- Aanleg OV-knooppunt Nieuw-Zuid
- Herinrichten Stationsplein
- Aanpak busstation Oostpoort-Spaarnwoude: gebiedsontwikkeling, P+R, fietsroutes, herinrichting busstation
- Bij herinrichtingen Wilhelminastraat: verbeteren veiligheid, vermindering geluid en trillingen, doorstroming van de bus niet verslechteren
- Aanpak overlast trillingen: uitvoeren onderzoek, invoering 30 km/uur, niet méér bussen door het centrum, bebording, aanpassingen aan de weg
- Bij herinrichting Nassaulaan: verbeteren veiligheid, vermindering geluid en trillingen
- Noordzijde station: aanleg halte, verbeteren doorstroming van de bus bij kruisen verkeersstroom N200/Bolwerken
- Faciliteren alternatieve route lijn 2 door Noord in verband met fietsveiligheid



Vervolg uitgangspunten toekomstig OV

Doorkijk naar BRT/Metrobus

Bus Rapid Transit (BRT), ook wel bekend als metrobus, is een vorm van Hoogwaardig openbaar vervoer die specifiek is ontworpen om de voordelen van een metro- of tramnetwerk te bieden, met meer flexibiliteit. BRT-systemen hebben aparte busstroken die fysiek zijn gescheiden van het reguliere verkeer, en verhoogde perrons.

Globaal bestaan de plannen voor het BRT/Metrobus systeem uit een centrale HOV-verbinding langs de A9 naar het toekomstige OV knooppunt Nieuw-Zuid. **Haarlem is daarmee een belangrijke hub voor de bereikbaarheid van de regio: hiervan uit waaieren de BRT-lijnen de regio in, naar Heemstede/Zandvoort, naar IJmuiden en een lijn langs de oostrand van Haarlem.** De provincie voert in samenwerking met gemeenten Haarlem, Haarlemmermeer, Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, en Rijkswaterstaat nader onderzoek en analyse uit om uiteindelijk een besluit te kunnen nemen over de (stapsgewijze) invoering van BRT/Metrobus.

Toekomstbeeld spoor

De treinen op het traject Haarlem en Amsterdam zitten regelmatig overvol. Bij eventuele groei van reizigersaantallen zullen capaciteitsknelpunten toenemen. De snelle en rechtstreekse buslijnen tussen Haarlem en Amsterdam zijn daarom een belangrijke aanvulling op het spoor, ook als er sprake is van paralleliteit.

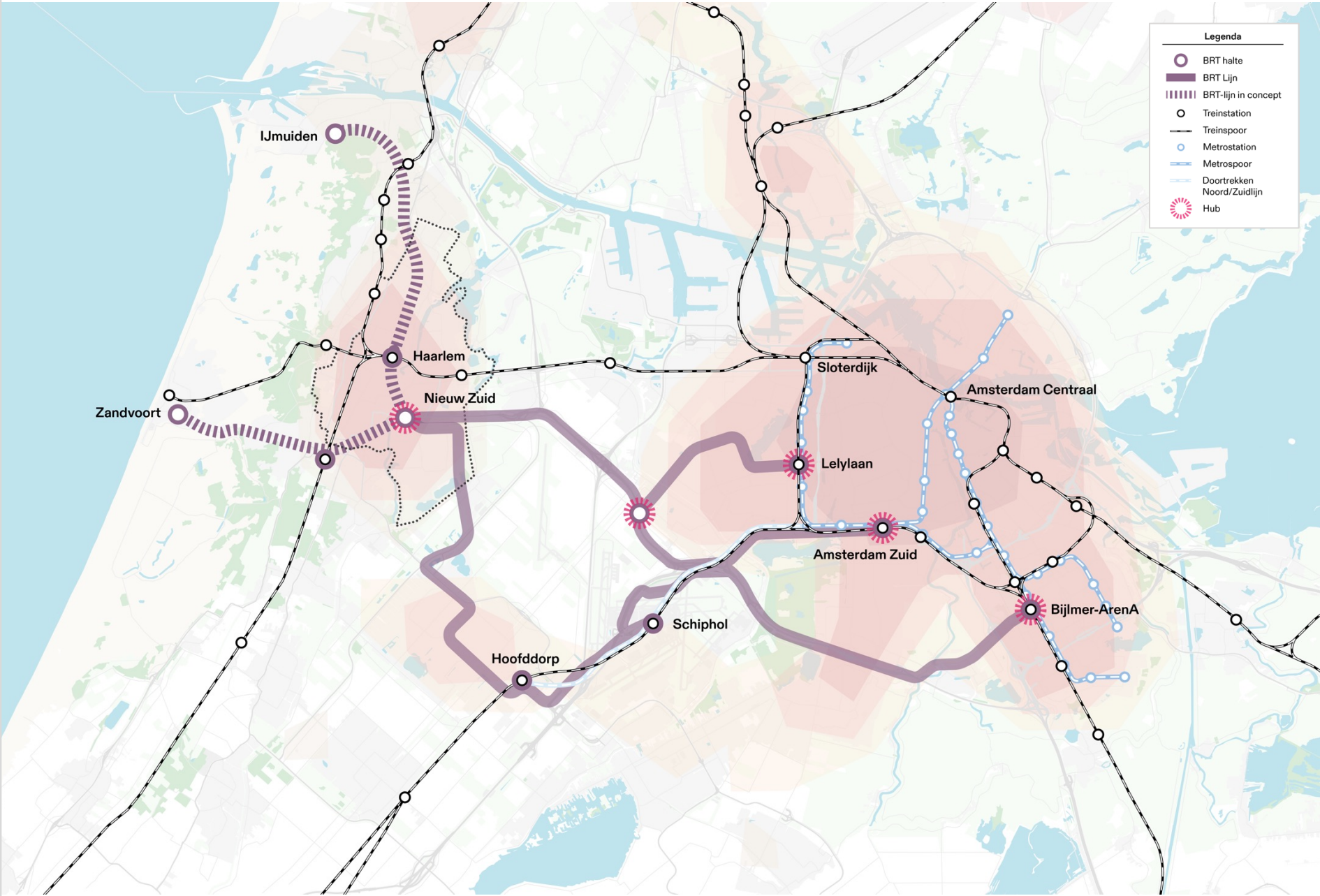
Voor Haarlem is het belangrijk dat de bussen aansluiten op de treinen op station Haarlem Spaarnwoude. Daarnaast is er een wens om – zonder overstap op Amsterdam CS – naar Utrecht en verder te kunnen reizen, een wens tot het behouden van intercity-

verbindingen Leiden-Den Haag-Rotterdam en de terugkeer van de intercity-verbinding in de spits tussen Hoorn-Alkmaar-Haarlem.

Toekomstbeeld fijnmazige buslijnen

Naast de HOV-lijnen en de regionale lijnen, zijn er buslijnen die de omliggende wijken verbinden met het station en centrum, het zogenaamde fijnmazige OV. Hier willen we voorlopig aan vasthouden. Maar de frequentie is over het algemeen laag, evenals de bezettingsgraad; het voorzieningenniveau staat onder druk. In de Visie Publieke Mobiliteit van de provincie Noord-Holland worden daarom ideeën aangedragen om andere mobiliteitsoplossingen te vinden, passend bij de vervoervraag. Zo zou het vraagafhankelijk vervoer en deelvervoer een grotere rol kunnen spelen.

Haarlem hecht aan een fijnmazige OV-bereikbaarheid, maar realiseert zich dat we voor een toekomstbestendig OV moeten zoeken naar alternatieve manieren om dit in te vullen. Voor de korte verplaatsingen in de stad, zal de fiets een steeds belangrijkere rol spelen. Haarlemmers stappen op de fiets naar het station, busstation of de bushalte, stallen hun fiets, en stappen vervolgens op de trein of de bus. Om te zorgen dat in de toekomst heel Haarlem toch bereikbaar blijft met het OV, wil de stad een pilot starten met een OV-systeem met busjes op vraag. Deze (elektrische) busjes rijden, kriskras door de stad en kennen een hoge haltedichtheid. Hiervoor wil de gemeente haar krachten bundelen met de provincie en de vervoerder voor de nieuwe concessie Haarlem-IJmond. De verwachting is dat dit voor de reiziger een betere situatie oplevert dan de laag frequente buslijnen en omslachtige routes van de huidige stadslijnen.



↑ Doorkijk naar BRT/Metrobus (gebaseerd op Onderzoek (fase 3) HOV-corridor Haarlem – Schiphol / Amsterdam 2040)



4 Input voor concessies en raakvlakprojecten

In dit hoofdstuk maken we een doorkijk naar hoe we stapsgewijs toewerken naar het toekomstig OV-netwerk van Haarlem. Dit is gekoppeld aan mijlpalen van de nieuwe busconcessies en opening van OV-knooppunt Nieuw-Zuid en de bushalte aan de noordkant van treinstation Haarlem.

We maken in dit hoofdstuk onderscheid in het volgende:

- a) Concessie Haarlem – IJmond
- b) Concessie Amstelland – Meerlanden
- c) Raakvlakprojecten

Tijdlijn op hoofdlijnen

- 2024: start aanbesteding concessie Haarlem-IJmond
- 2024: start nieuwe concessie Zuid-Holland Noord (lijn 50)
- 2028: ingang nieuwe concessie Haarlem-IJmond
- 2028: ingang nieuwe concessie Noord-Holland Noord
- 2029: start aanbesteding Amstelland-Meerlanden
- 2032: ingang nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden

Input voor concessie Haarlem-IJmond

Nieuwe concessie Haarlem-IJmond

Vanaf 2028 geldt de nieuwe concessie voor Haarlem-IJmond.

Doel inzet gemeente:

- Fijnmazigheid OV behouden
- Experimenteren met nieuwe HOV lijnen
- Ontwikkelzones aansluiten op busnetwerk

De gemeente Haarlem wenst in de nieuwe concessie (vanaf 2028):

- Meer ruimte om te experimenteren met nieuwe HOV-lijnen
- Mogelijkheid om lijnen te koppelen indien dit voor de reiziger meerwaarde biedt, ongeacht de concessiehouder/vervoerder. Hierbij komen routes te ontstaan vergelijkbaar met de eerdere spitslijn 244 en de voorgestelde BRT-lijnen. Dit kan dus gezien worden als voorbereiding op de komst van BRT/Metrobus.
- Mogelijkheden om bij opening van OV-knooppunt Nieuw-Zuid, heringerichte Stationsplein en mogelijke halte aan station noordzijde, in samenspraak met PNH en de vervoerder het vervoerplan hierop aan te passen.
- Voor nu: behoud van de huidige fijnmazige stadslijnen
- Voor straks: mogelijkheid tot een pilot met vraaggestuurde alternatieven voor laagbezette stadslijnen.
- Bij een eventuele herverdeling van concessiegebieden binnen Provincie Noord-Holland, moet de vervoervraag centraal staan als uitgangspunt voor de inzet van de beschikbare busuren.

Voorstellen:

- Lijn 14 herroutering of structureel met klein materieel. Er is nu te veel overlast en er zijn lage reizigersaantallen.
- Lijn 2 over Verspronckweg en Kleverlaan, niet meer door Velsersstraat. Kan daarmee ook bediening van het Spaarne College van lijn 7 overnemen. Alternatieve route in Noord i.v.m. fietsveiligheid.
- Lijn 7 Spaarne College: vanwege lagere vergoedingen voor de Studenten OV kaart levert deze lijn te weinig opbrengsten op. Studenten kunnen fietsen vanaf het station (1,9 km) en lijn 8 blijft naar het NOVA college en InHolland rijden.
- Afwegen om lijn 80 via de Boerhaavelaan de laten rijden. Hiermee zou Zandvoort een rechtstreekse verbinding met een ziekenhuis krijgen.
- Wens voor nieuwe route naar de remise Waarderpolder vanwege overlast/veiligheid bij basisschool De Kring.
- Samenvoegen van de twee laadstations op tot één station op de Industrieweg (deze optie is onderzocht en wordt besproken met de VRA)
- Samenvoegen van de twee laadstations in de Waarderpolder tot één station op de industrieweg (deze optie is onderzocht en wordt besproken met de Vervoerregio Amsterdam).
- Verbeteren van de OV bereikbaarheid van de Waarderpolder door initiatieven van ondernemers, vergelijkbaar met de Riekerpolder in Amsterdam.

In Schalkwijk lopen diverse grote ontwikkelingen, waarin woningen en een commercieel programma worden toegevoegd. De infrastructuur wordt aangepast. Vanuit deze projecten is het wenselijk om het lijnennet in de wijk aan te passen:

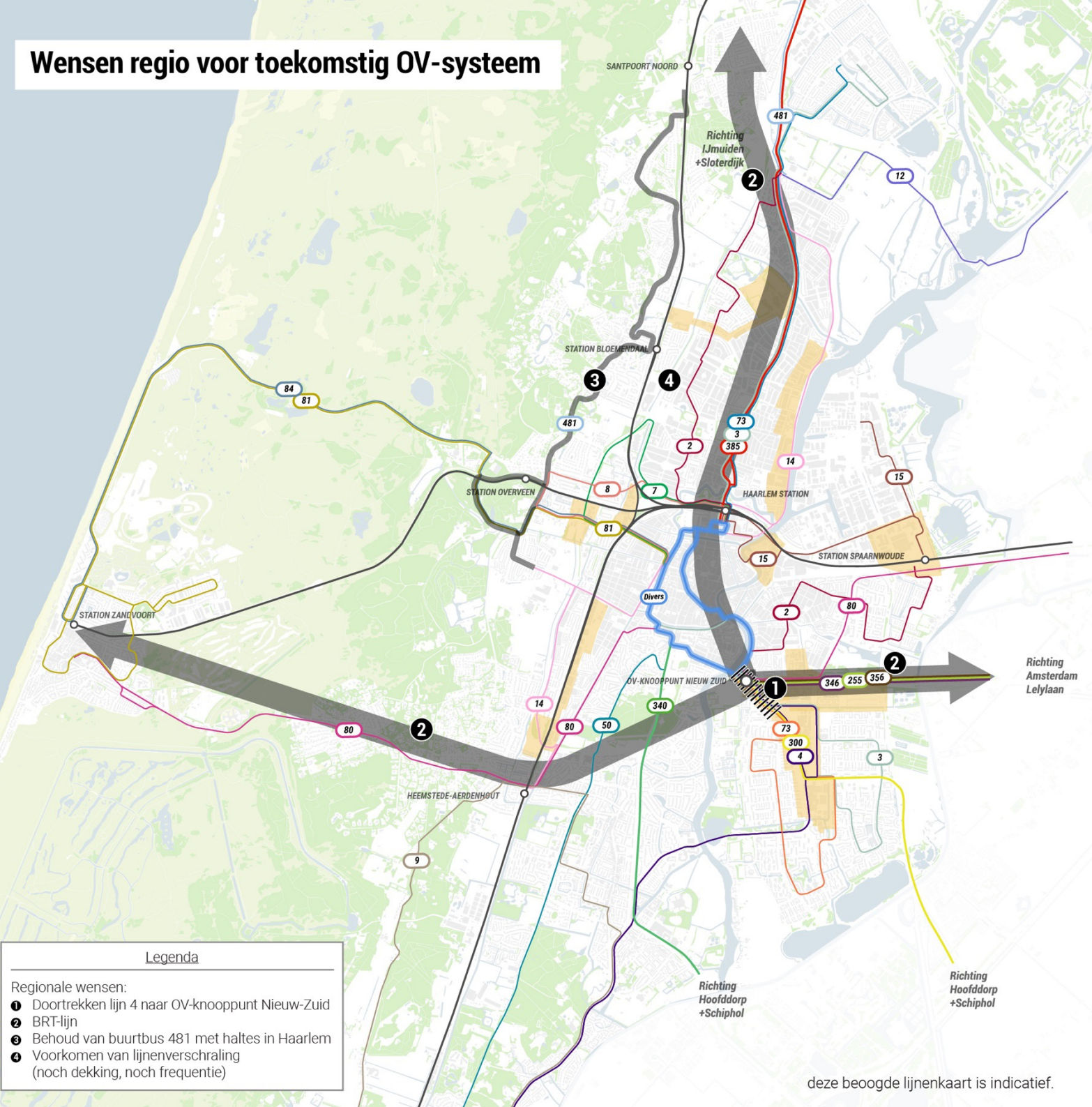
- Een compact busstation in Schalkwijk centrum zodat de openbare ruimte opgewaardeerd kan worden. De keermogelijkheid voor lijn 3 en 73 komt te vervallen. In plaats daarvan rijden ze in een lus om het winkelcentrum heen. Hierbij zullen lijn 3 en 73 nog wel kunnen blijven laden bij het busstation.
- Lijn 3 en 73 ontsluiten Molenwijk en Meerwijk en ontsluiten Schalkwijk met OV knooppunt Nieuw-Zuid. Dit zijn succesvolle lijnen en de ambitie is dat beide lijnen terugkeren naar de frequentie van vóór COVID.
- Om te voorkomen dat lijn 3 hierdoor grotere afstanden moet rijden kan deze in één richting door de Albert Schweitzerlaan richting de Martin Luther Kinglaan rijden.
- De toekomst voor de mogelijkheid om over de Floris van Adrichemlaan te rijden is nog onzeker. Indien dat niet meer mogelijk zal zijn, komt lijn 3 over de Boerhaavelaan te rijden. Deze zal dan niet bij de nieuwe hoofdingang van het ziekenhuis halteren maar aan de zijkant van het ziekenhuis.
- Lijn 4 rijdt vanaf Heemstede via het busstation Winkelcentrum Schalkwijk naar OV-knooppunt Nieuw-Zuid. Om te voorkomen dat deze lijn moet keren op het busstation bij het winkelcentrum, zal deze lijn over de Briandlaan komen te rijden.

Input voor concessie Haarlem-IJmond

Wensen vanuit de regio:

- Heemstede: Lijn 4 Vogelenzang, Heemstede, Schalkwijk, eindigt nu bij ziekenhuis. Voorstel is doortrekken naar OV-knooppunt Nieuw-Zuid voor een betere verbinding tussen Heemstede – Nieuw-Zuid.
- Bloemendaal: geen verdere verslechtering van het OV en behoud van buurtbus (481) met haltes in Haarlem heeft (Ramplaan en Delftplein).
- Zandvoort: HOV-route Zandvoort Amsterdam en verbinding richting Haarlemmermeer
- Zandvoort staat open voor continue verbeteringen van het openbaar vervoer in Zandvoort om zo de lijnvoering op peil te houden. Een optimalisatie van lijn 81 en 80 moeten de Zandvoorters en bezoekers van de kustplaats ook in de nabije toekomst goed openbaar vervoer bieden.

Wensen regio voor toekomstig OV-systeem



Input voor concessie Amstelland-Meerlanden

De gemeente Haarlem wenst in de nieuwe concessie (vanaf 2032):

- Meer ruimte om te experimenteren met nieuwe HOV-lijnen, zoals destijds met lijn 244
- Mogelijkheid om R-netlijnen te koppelen indien dit voor de reiziger meerwaarde biedt, ongeacht de concessiehouder/vervoerder. Hierbij komen routes te ontstaan vergelijkbaar met de eerdere spitslijn 244 en de voorgestelde BRT-lijnen. Dit kan dus gezien worden als voorbereiding op de komst van BRT/Metrobus.
- Lijnen vanuit Haarlem blijven welkom op bestemming Amsterdam;
- Mogelijkheid om R-netlijnen (alternerend) door te laten rijden naar station Haarlem of te keren op OV-knooppunt Nieuw-Zuid.
- Mogelijke nieuwe route van OV-knooppunt Nieuw-Zuid naar station (noordzijde).
- Dubbeldekker lijn 346 kan niet meer doorrijden naar het treinstation Haarlem vanwege overlast en milieunormen.
- Alleen zero-emissie bussen naar station en geen nieuwe dubbeldekker in wagenpark.

De gemeente Haarlem wenst in de huidige concessie (herijking 2024):

- Bij opening OV knooppunt Nieuw-Zuid de mogelijkheid:
 - om lijnen (alternerend) door te laten rijden naar station Haarlem
 - om lijnen te keren op OV knooppunt Nieuw-Zuid
 - om lijnen te laten rijden over nieuwe routes van naar station Haarlem.
- Voor een nieuwe halte lijn 300 bij het Spaarne Gasthuis (in ruil hiervoor zouden lijnen 346 en 356 de halte Rustenburgerlaan kunnen overslaan)
- Vervroegd uitfasen dubbeldekker. Lijn 346 kan niet meer doorrijden naar het treinstation Haarlem vanwege overlast en milieunormen.
- Op korte termijn moet lijn 300 een goede halte krijgen bij het Spaarne Ziekenhuis. Dit mag niet gepaard gaan met rijtijdverlies. Daarom heeft dit mogelijk consequenties voor andere haltes op het traject van deze lijn.

Relatie met Amsterdam

De huidige R-netlijnen voorzien in de behoefte van de reiziger bij gebrek aan een directe treinverbindingen naar Amsterdam Zuid(oost) en Schiphol. Deze lijnen zijn snel, frequent en worden goed gebruikt (zie ook H2 Analyse huidige situatie). In de toekomst is er dan ook de ambitie om door te groeien naar een BRT-net, om de reiziger een optimale verbinding te bieden met het OV.

De verdeling van de buslijnen over verschillende concessieverleners en vervoerders mag geen beletsel vormen om deze lijnen te optimaliseren, bijvoorbeeld door koppeling van lijnen. Bij een eventuele herverdeling van concessiegebieden binnen/ tussen Provincie Noord-Holland of Vervoerregio Amsterdam, moet de vervoervraag centraal staan als uitgangspunt voor de inzet van de beschikbare bus-uren. De gemeente is agendalid van de VRA om tijdig geïnformeerd te zijn over ontwikkelingen in het Haarlemse OV en input te leveren over zaken als lijnvoering en tarifiering.

De wensen van de gemeente vertalen zich in de volgende scenario's voor de lijnvoering.

Belangrijke veranderingen zijn:

- Stapsgewijze invoering van BRT/Metrobus: Lijnen 300, 346 en 385 gaan over in BRT-concept waarbij de frequentie omhoog gaat.
- Omdat er niet méér bussen naar station Haarlem gaan, moet hiervoor in de lijnvoering een oplossing gevonden worden, zoals een route via Gedempte Oostersingelgracht en halte station Haarlem noordzijde.
- Een R-net lijn wordt gekoppeld aan de lijn naar IJmuiden (385) als voorbereiding op BRT
- Nieuwe R-net lijn Heemstede-Lelylaan met mogelijke verlenging naar Zandvoort als voorbereiding op BRT
- Wens tot herstellen oorspronkelijke frequentie lijn 340 naar 8x per uur.



Raakvlakproject: OV-knooppunt Nieuw-Zuid

OV-knooppunt Nieuw-Zuid

Het nieuwe busstation Nieuw-Zuid zal een belangrijke schakel vormen in het regionale OV-netwerk en als regionaal overstappunt gaan fungeren. Hiermee neemt de groei van de bussen naar het Stationsgebied, en daarmee de gevoelde overlast van het busverkeer in de binnenstad, niet toe. Ook kan dit knooppunt reizigers vanuit een aantal ontwikkelzones beter bedienen. Een aantal bussen zal op het OV knooppunt Nieuw-Zuid eindigen, keren, en/of om het centrum heenrijden. Het nieuwe busstation vraagt om de volgende randvoorwaarden:

- **Ruimte voor de bussen.** Er moet op (of bij) het OV-knooppunt voldoende ruimte zijn voor de bus om te halteren, te wachten (bufferen) en te keren. Met veilige aan- en afrijroutes en ruimte voor infrastructuur om bussen elektrisch te laden.
- **Fietsenstallingen, fietsroutes en looproutes.** Om als OV-knooppunt te functioneren moet er voldoende ruimte zijn voor fietsers: Haarlemmers stappen op de fiets naar het OV-knooppunt, stallen hun fiets, en stappen vervolgens op de bus.
- **Voorzieningen buschauffeurs.** Voor de chauffeurs moet rekening gehouden worden met ruimte voor benodigde faciliteiten zoals een koffie- en pauzeruimte.
- **Toegankelijkheid.** Het OV-knooppunt moet toegankelijk zijn voor alle gebruikers van het OV

Voorgestelde aanpassingen in het lijnennet als gevolg van de opening van het OV-knooppunt:

- Lijn 4 keren op de OV-knooppunt Nieuw-Zuid (i.p.v. eindhalte Spaarne Gasthuis)
- Lijn 346 eindhalte OV-knooppunt Nieuw-Zuid (niet alle bussen rijden door tot station)
- Lijn 356 of 300 gekoppeld aan lijn 385 via route via Gedempte Oostersingelgracht, halte station Haarlem noordzijde – Delftplein - IJmuiden.
- Nieuwe HOV-lijn Lelylaan (uit BRT-studie): eindigt op OV-knooppunt Nieuw-Zuid of station Heemstede.

Nieuw-Zuid	Frequentie	Type bus	BRT voorstel	Ruimtelijke eisen aan het OV-knooppunt
Scenario 1. 346	6-8 per uur	Dubbeldekker		Eindhalte, mogelijk bufferen
Scenario 2. 346	6-8 per uur	Gelede	Check BRT	Rijdt door, maar mogelijk nodig te bufferen
300	8 x per uur	Gelede bus	36x per uur	Bij alterneren naar treinstation, dan keren
356	6-8 x per uur	Gelede bus	Check BRT	Indien niet door naar treinstation, dan keren
Nieuw 244	6 x per uur, spits	12 m bus	Check BRT	Geen: rijdt door
Nieuwe lijn Heemstede - Lelylijn	6 x per uur	12 m bus	18x per uur	Geen: rijdt door
3	4x per uur	12 m bus	nvt	Geen: rijdt door
4	2x per uur	10-12 m bus	nvt	Eindhalte, mogelijk bufferen
73	4-6x per uur	12 m bus	nvt	Geen: rijdt door
80	4-6x per uur	12 m bus	nvt	Geen: rijdt door

Raakvlakproject: station Haarlem CS

Randvoorwaarden herinrichting Stationsplein

Bij de ruimtelijke inrichting van het stationsgebied is uitgegaan van het busvervoer in 2019. Uitgangspunt is om meer kwaliteit (veiligheid en ruimte) voor fietsers en voetgangers te realiseren, met gelijke ruimte voor de bus om op het Stationsplein te halteren en te wachten (bufferen). Met veilige aan- en afrijroutes waarbij de rijtijd voor de bus niet langer wordt dan in de huidige situatie. Voor de chauffeurs moet rekening gehouden worden met ruimte voor benodigde faciliteiten zoals parkeren en een koffie- en pauzeruimte.



Herinrichten Kennemerplein

Voor de herinrichting van het station Haarlem is het uitgangspunt, dat er niet méér bussen naar het station zullen rijden. Een eventuele groei van busverkeer kan niet worden opgevangen in het stationsgebied en een verdere belasting van het centrum is ongewenst. Een halte aan de noordzijde van het station kan helpen om het Stationsplein aan de centrumzijde te ontlasten:

- Nieuwe bushalte station Noordzijde voor de gekoppelde bus Amsterdam-IJmuiden.
- NS-bussen halteren aan noordzijde
- Ruimte maken door het verplaatsen van de Kiss & Ride en het vervangen van de fietsflat door een ondergrondse stalling.
- Aansluiten op fietsroutes naar Haarlem Noord via Kennemerplein/Schoterweg

Herinrichten station Haarlem Spaarnwoude

Rondom het treinstation Spaarnwoude vindt een gebiedsontwikkeling, Oostpoort, plaats. Dit levert mogelijke een nieuwe vervoervraag op. Gezien de ligging van dit gebied aan de rand van Haarlem zijn hier kansen voor het OV en de mobiliteitstransitie. Fietsroutes, busroute, trein, P&R en hoofd auto ontsluiting komt hier samen.

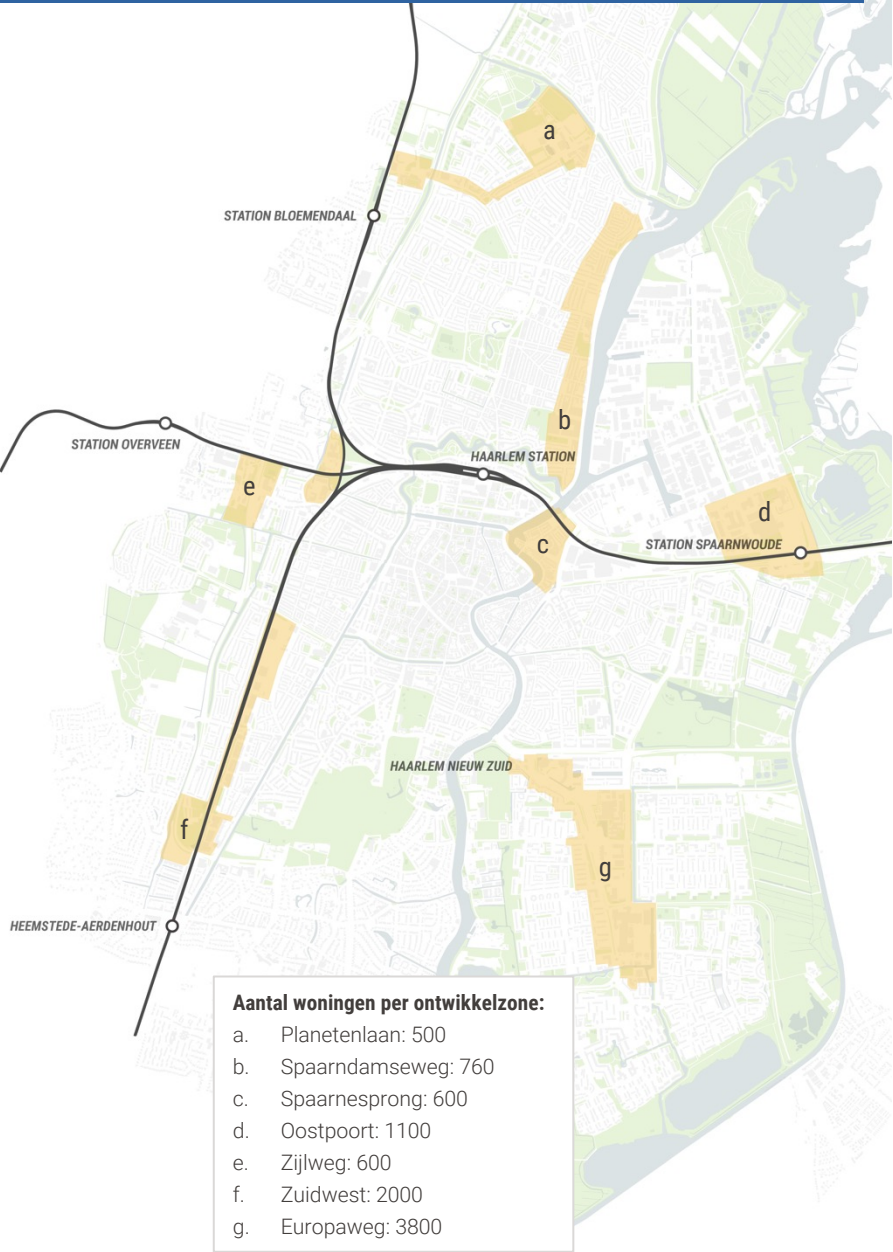


Raakvlakproject: ontwikkelzones

De vraag naar extra woningen in een aantrekkelijke leefomgeving stelt ons OV-systeem voor flinke uitdagingen: het OV aanbod moet anticiperen op grootschalige woningbouw in de stad. Het openbaar vervoer wordt, samen met de fiets, dé drager voor de verdichtingsopgave en de daarmee gepaard gaande veranderende mobiliteitsbehoefte. In Haarlem concentreert de woningbouw zich in de ontwikkelzones.

Ontwikkelzones goed bediend met openbaar vervoer:

- a. **Planetenlaan:** deze ontwikkelzone ligt aan de OV-corridor Rijksstraatweg.
- b. **Spaarndamseweg:** nabij station Haarlem en de OV-corridor Rijksstraatweg.
- c. **Spaarnesprong:** Spaarnesprong geniet van de nabijheid van het station Haarlem. Als er een bus via Gedempte Oostersingelgracht gaat rijden, verbetert dit de OV ontsluiting.
- d. **Oostpoort:** ligt aan een treinstation Haarlem Spaarnwoude en haltes van buslijnen 2, 15 en 80
- e. **Zijlweg:** nabij station Haarlem CS en Overveen, huidige buslijnen 7, 8 en 81.
- f. **Zuidwest:** geniet van de nabijheid van station Heemstede-Aerdenhout en halte centrum Houtplein. Direct ontsloten door buslijn 80 en lijn 14. Als er een nieuwe BRT/Metrobus-lijn Lelylaan- Heemstede gaat rijden, verbetert dit de OV-ontsluiting
- g. **Europaweg:** ontwikkeling OV-knooppunt Nieuw-Zuid





GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING BEREIKBAARHEID ZUID-KENNEMERLAND

Retouradres Postbus 511,2003 PB Haarlem

Aan De colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Bloemendaal, Heemstede en Zandvoort
T.a.v. de wethouder verkeer/bereikbaarheid

Datum 13-06-2024
Ons kenmerk 2024/1069855
Contactpersoon M. Vester
E-mail mvester@haarlem.nl
Bijlage(n) Toekomst OV-lijnen in Haarlem: Perspectief op het openbaar vervoer
Onderwerp Gezamenlijke propositie Zuid-Kennemerland voor het busvervoer

Geachte college,

Met het bijgevoegde document "Toekomst OV-lijnen in Haarlem: Perspectief op het openbaar vervoer" leveren Haarlem en de regio Zuid Kennemerland input aan de bestaande en nieuwe vervoerplannen voor het busvervoer. Daarnaast is het document input voor de aanbesteding van de concessie Haarlem-IJmond (start 2028) door de provincie Noord-Holland. Dit document is opgesteld door gemeente Haarlem in afstemming met de regio Zuid-Kennemerland en wordt gedeeld met de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

In de Stuurgroep van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland is afgesproken dat ook de wensen van Bloemendaal, Heemstede en Zandvoort in dit document worden verwerkt, zodat er één afgewogen en gezamenlijke regionale propositie kan worden aangeboden aan de concessieverleners van het openbaar vervoer in onze regio.

In het perspectief is uitgewerkt wat de regio Zuid-Kennemerland wil ten aanzien van de ambitie, uitgangspunten en randvoorwaarden van hoogwaardig OV, dat een cruciale rol heeft in de mobiliteitstransitie. Hiervoor heeft de regio geput uit de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland en uit actuele beleidsontwikkelingen in de gemeenten, zoals de wens om te komen tot meer GOW 30-km wegen. Het perspectief geeft verder aan, hoe de regio Zuid-Kennemerland een verbinding wil leggen tussen het toekomstige buslijnennet en verschillende projecten in de Zuid-Kennemer gemeenten, zoals herinrichtingsprojecten, ontwikkelzones en OV-knooppunt Nieuw-Zuid.

Met vriendelijke groet,

Bestuur GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
Dhr. Bas van Leeuwen,
Voorzitter

Dhr. Kasper Janssen,
Bestuurssecretaris