

**BRT**

**HAARLEM**

**AMSTERDAM**

**BRT  
OP HET  
RITME  
VAN DE**

**METROPOOLREGIO**

## OPGAVEN EN AMBITIES VOOR METROPOOLREGIO AMSTERDAM

De regio staat voor grote opgaven zoals de verstedelijking, het bereikbaar houden van de regio en deze te verduurzamen. De ontwikkelingen in de regio zorgen voor een toenemende druk op het OV- (en het bredere mobiliteits) systeem, met potentiële (capaciteit- en/of transfer) knelpunten tot gevolg. Daarnaast zijn er in de regio ambities om de stad en metropool leefbaar te houden, door verstedelijking te faciliteren, goed bereikbaar te zijn, mede door middel van een mobiliteitstransitie. Ook het verbeteren van de leefkwaliteit en het creëren van kansen voor mensen (inclusieve samenleving) staan daarbij centraal.

## ONTWIKKELING HOV-CORRIDOR HAARLEM-SCHIPHOL/AMSTERDAM

Om invulling te geven aan deze opgaven en ambities en tegelijkertijd de bereikbaarheid van de regio te behouden/verbeteren, blijkt BRT een passend vervoersysteem voor de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam. In dit document is uitgewerkt hoe een dergelijk BRT-netwerk voor deze corridor eruit kan zien en tot stand kan komen.

### FASE 3: UITWERKING BRT HAARLEM–SCHIPHOL/AMSTERDAM

De bereikbaarheid tussen Amsterdam, Haarlem en omgeving staat onder druk. Uit Fase 1 en 2 van deze studie blijkt Bus Rapid Transit (BRT) de meest kansrijke oplossing om de bereikbaarheid in de westkant van de MRA te verbeteren. En om zo het groeiende aantal reizigers op de HOV-corridor Haarlem–Schiphol/Amsterdam snel, rechtstreeks en comfortabel van A naar B te brengen.

BRT kenmerkt zich door snel, rechtstreeks en comfortabel vervoer, en wordt ook wel als “metrobus” gezien. De kracht van BRT is dat het stapsgewijs kan worden gerealiseerd. Daarmee kunnen reizigers morgen al profijt hebben van de eerste verbeteringen die, ongeacht de toekomstige ontwikkelingen, ten goede komen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer in de regio.

Om te kunnen bepalen wat nodig is om dit concept op de corridor Haarlem–Amsterdam uit te rollen, is de vraag hoe het “ideale lijnennet” in 2040 er uitziet, en welke invulling van het BRT-concept op deze corridor leidt tot de grootste vervoerwaarde. Om zo vanuit dit toekomstige ideaalbeeld de benodigde stappen te identificeren die nodig zijn om dit concept hier stapsgewijs te introduceren. En wat we daar nu (anno 2023) al voor kunnen doen...

In deze studiefase (fase 3) is dan ook een verdiepend onderzoek uitgevoerd naar Bus Rapid Transit (BRT) op de corridor. Met als doel dit BRT-concept verder vorm te geven voor zowel het kerntraject Haarlem–Schiphol/Amsterdam als voor de uitwaaieringen vanaf de knopen Amsterdam Zuidas en Haarlem Nieuw-Zuid. Daarbij zijn ook de impact, haalbaarheid, toekomstvastheid en toegevoegde waarde onderzocht, evenals kansen en eventuele beperkingen. De belangrijkste bevindingen uit deze studie (fase 3) worden hier samengevat.

**LIJNNETVISIE****BRT VOOR CORRIDOR  
HAARLEM-AMSTERDAM**

Om het BRT-netwerk verder uit te werken en de (on)mogelijkheden in kaart te brengen zijn meerdere netwerken onderzocht. Deze varieerden in frequenties, snelheden, routes, maar ook in haltes en lijnvoeringen. Met de resultaten is vervolgens uitgewerkt hoe het het BRT-netwerk het meest optimaal invulling kan geven aan de opgaven en ambities.

**Uit de resultaten blijkt dat:**

- BRT een effectieve invulling kan geven aan het vervoer op de corridor Haarlem-Amsterdam en bijbehorende opgaven en ambities. Een dergelijk hoogwaardig netwerk met hoge snelheden en frequenties maakt het OV aantrekkelijk(er) en zorgt voor meer reizigers, een modal shift van auto naar OV, een betere bereikbaarheid van de regio.
- Het serviceniveau (frequenties en snelheid) grote invloed heeft op het functioneren van het BRT-netwerk. Een serviceniveau volgens de gouden BRT-standaard versterkt het functioneren van het systeem en faciliteert aanzienlijk meer reizigers dan bij lagere serviceniveaus. Ofwel, investeren in serviceniveau (en daarmee kwaliteit voor de reiziger) loont!
- Uitwaaieringen in stedelijk gebied van toegevoegde waarde zijn. Dit leidt lokaal tot een betere bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en inwoners, wat bijdraagt aan inclusiviteit en kansen voor mensen.
- Vrije ligging van infrastructuur voor BRT zorgt voor betrouwbaarheid, capaciteit en robuustheid van het mobiliteitsnetwerk. Deze betrouwbaarheid (sturen op regelmaat) is cruciaal voor het functioneren van het BRT-netwerk met hoge frequenties.
- Het BRT-netwerk een naadloze overstap tussen reismogelijkheden faciliteert. Hubs als multimodale overstaplocatie met bijbehorende voorzieningen versterken het mobiliteitsnetwerk als geheel.
- BRT past bij de ambitie voor een schaalessprong in het mobiliteitsnetwerk. Met behulp van een adaptief stappenplan kan stapsgewijs worden toegevoerd naar het BRT-systeem met dit kwaliteitsniveau.



## IMPACT VAN BRT IN DE REGIO

De introductie van BRT heeft **grote impact op (het gebruik van) mobiliteit** in de regio.

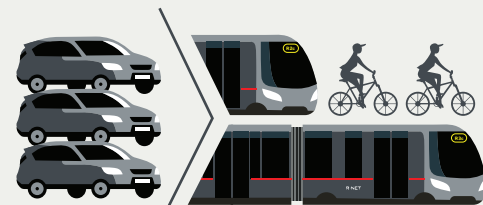
- BRT zorgt voor **kortere reistijden** en **comfortabel vervoer**. Heel veel mensen zijn sneller op hun bestemming, wat in het totale netwerk een reistijdwinst oplevert van ca. 25.000 uur per etmaal. Daarmee wordt de reistijd per OV meer concurrerend ten opzichte van de auto.
- BRT **faciliteert meer reizigers**. Op de kerncorridor neemt het aantal verplaatsingen met ca. + 160-200% toe. In totaal zien we 2-5% extra OV-verplaatsingen in het mobiliteitsnetwerk.
- BRT leidt tot een **modal shift** van auto naar OV (en bijbehorende ketenreis). Regiobreed in de MRA is de modal shift ca. 1%. Dit lijkt wellicht een klein percentage, maar is op regionaal niveau een significant effect. Bovendien leidt BRT op individuele reisrelaties tot aanzienlijke modal shift effecten, zie hiernaast.
- En biedt BRT **toegevoegde waarde** voor de ketenmobiliteit in de regio. BRThubs/ stations bieden een naadloze aansluiting op het bredere mobiliteitsnetwerk, zoals de fiets als voor- en natransport, maar ook het onderliggend OV-netwerk of juist het spoor- en/of wegennet. Bijbehorende hoogwaardige voorzieningen (zoals fietsfaciliteiten, P+R etc.) versterken deze samenhang.

Derhalve draagt BRT bij aan de **benodigde en geambieerde mobiliteitstransitie**.

## INPASSING BRT-INFRA VRAAGT OM KEUZES EN BIEDT KANSEN

De introductie van BRT biedt niet alleen vertermogelijkheden voor de regionale mobiliteit, maar heeft ook impact op de omgeving. Zo zijn infrastructurele aanpassingen nodig om de benodigde kwaliteit en betrouwbaarheid te garanderen. Echter de beschikbare openbare ruimte vormt hierbij een beperking. Het realiseren van vrijliggende infrastructuur is daarbij dan ook de voornaamste uitdaging en vraagt om investeringen en keuzes in ruimtegebruik.

Het uitgangspunt bij het aanpassen/realiseren van infrastructuur is het STOMP-principe. Oftewel, te aller tijden ruimte voor voetganger en fiets behouden. Om ruimte te maken voor BRT blijken veel locaties te smal om alle bestaande functies (parkeren, weggebruik voor auto etc.) te kunnen behouden. Hierbij zijn afwegingen nodig in het ruimtegebruik: kunnen specifieke deeltrajecten autoluw worden? Is het mogelijk om parkeerruimte en/of groen compenseren op alternatieve locaties? Naast keuzes en afwegingen in ruimtegebruik biedt de introductie van BRT echter ook kansen en mogelijkheden om de fysieke inpassing van maatregelen te combineren met (reeds geplande) stedelijke (her)ontwikkeling en het verbeteren **leefbaarheid**.



	CIRCA
IJmuiden e.o. – Ams Zuid/Nw-West	<b>10-15%</b>
Haarlem – Ams Zuid/Nw-West	<b>5%</b>
Schiphol – Zandvoort/IJmuiden	<b>4%</b>

## STAPSGEWIJS GROEIEN NAAR EEN TOEKOMSTVAST NETWERK

- Het voorgestelde ambitiebeeld (“het optimale netwerk”) geeft richting aan wat de betrokken partijen stapsgewijs kunnen opbouwen richting 2040. Een “**adaptief groeipad**” is hierbij het sleutelbegrip: het netwerk in stappen realiseren, in nauwe afstemming met de ontwikkelingen in, en het groeitempo van de omliggende omgeving. Zo past het netwerk zich steeds aan op basis van de actuele behoeftes. Bijkomend voordeel van een adaptief groeipad is dat reizigers daarmee morgen al profijt hebben van de eerste (no regret) maatregelen, die ongeacht de toekomstige ontwikkelingen ten goede komen aan het openbaar vervoer in de regio. Oftewel, het BRT-systeem ontwikkelen op het ritme van de regio, waarbij iedere stap meerwaarde heeft.
- Bovendien blijft de invulling van het netwerk **flexibel** richting de toekomst, zodat op elk moment kan worden bijgestuurd op basis van actuele ontwikkelingen. Dit draagt bij aan de **toekomstvastheid** van het stapsgewijs te ontwikkelen BRT-systeem. Bovendien heeft het systeem daarbij voldoende restcapaciteit om ook in de verdere toekomst mee te kunnen groeien met de ontwikkelingen in de regio.

– Aandachtspunt is de doorlooptijd voor het realiseren van maatregelen: sommige maatregelen kunnen direct worden gerealiseerd, terwijl andere maatregelen een langere aanloop of andere uitdagingen (bekostiging, inpassing etc.) kennen. Het is dan ook van belang vooruit te blijven kijken en tijdig met de voorbereidingen te beginnen.

## GROEIPAD EN HANDELINGSPERSPECTIEF: MORGEN BEGINNEN!

Om de realisatie in gang te zetten is de eerste stap om een startbesluit te nemen, waarbij de betrokken partijen gezamenlijk besluiten stapsgewijs invulling te geven aan het BRT-netwerk tussen Haarlem en Amsterdam. Waarop vervolgens per deelregio maatregelen in nader detail kunnen worden uitgewerkt.

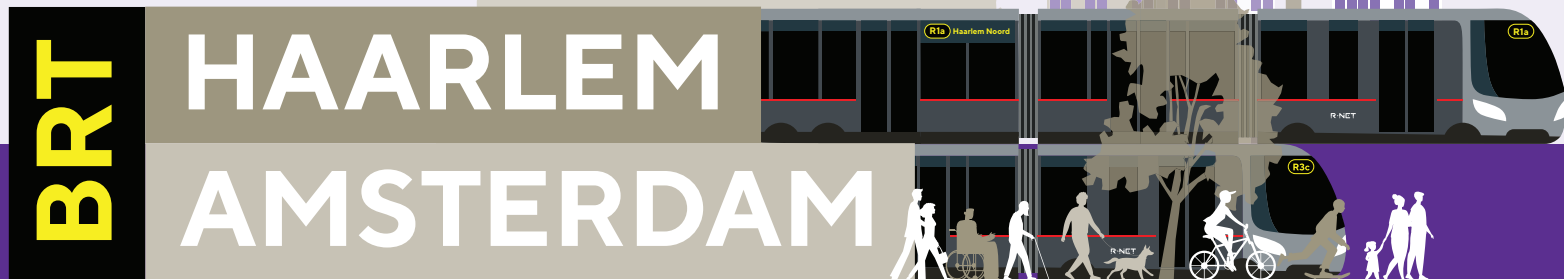
Met deze eigenschappen en invulling geeft het BRT-netwerk invulling aan de verstedelijkings- en bereikbaarheids- en verduurzamingsopgaven. Evenals de ambities voor leefbare stad/metropool met kansen voor mensen. Daarmee kan BRT een deel van de oplossing zijn voor onder meer de woningbouwopgave met bijbehorende bereikbaarheid, de klimaatcrisis en het streven naar een brede vorm van welvaart.



### INPASSING IN SAMENHANG MET REGIONALE ONTWIKKELINGEN

In de regio zijn reeds grootschalige (her)ontwikkelingen in voorbereiding/uitvoering. Denk aan de ontwikkeling van de nieuwe hub Haarlem Nieuw-Zuid, de ontwikkelingen rondom Zuidasdok en herontwikkeling van stations Amsterdam Lelylaan, -Zuid en -Bijlmer ArenA. Deze ontwikkelingen en de inpassing van het BRT-netwerk dienen in samenhang te worden gezien, onderlinge afstemming tussen deze ontwikkelingen is dan ook van belang.

De ontwikkeling van de regio is een **continue proces**, waarbij het ontwikkeltempo afhangt van meerdere (externe) invloeden en wederzijdse afhankelijkheden. Daarbij is het van belang adaptief mee te bewegen met het **ritme** van de ontwikkelingen van de (metropool)regio. De groei-opgaven en -ambities krijgen dan ook **stap voor stap** vorm richting de toekomst.



**BRT**

**HAARLEM**

**AMSTERDAM**

**BRT  
OP HET  
RITME  
VAN DE  
METROPOOLREGIO**

## URGENTIES EN AMBITIES

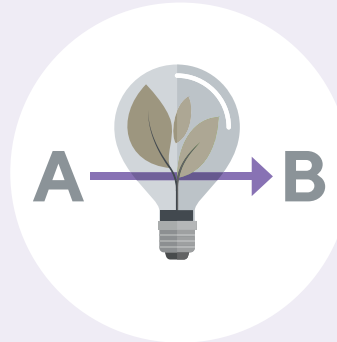
De regio staat voor grote **opgaven**, zoals brede verstedelijking en daarbij de regio bereikbaar te houden en te verduurzamen. Daarnaast zijn er **ambities** om stad en metropool leefbaar te houden, door verstedelijking te faciliteren en goed bereikbaar te zijn, mede door middel van een mobiliteitstransitie. Ook het verbeteren van de leefkwaliteit en het creëren van kansen voor mensen (inclusieve samenleving) staan daarbij als ambitie centraal. Ofwel, zoals het in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (programma SBAB) in vijf doelen wordt samengevat:

De ontwikkeling van de regio is een continue proces, waarbij het ontwikkeltempo afhangt van meerdere (externe) invloeden en wederzijdse afhankelijkheden. Daarbij is het van belang adaptief mee te bewegen met het ritme van de ontwikkelingen van de (metropool)regio. De groeiopgaven en -ambities krijgen dan ook stap voor stap vorm richting de toekomst.

### AANTREKKELIJKE EN GEZONDE LEEFOMGEVING



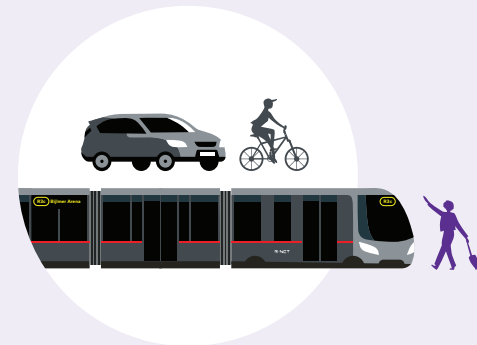
### DUURZAME MOBILITEIT



### MOBILITEITSSYSTEEM VOOR IEDEREEN

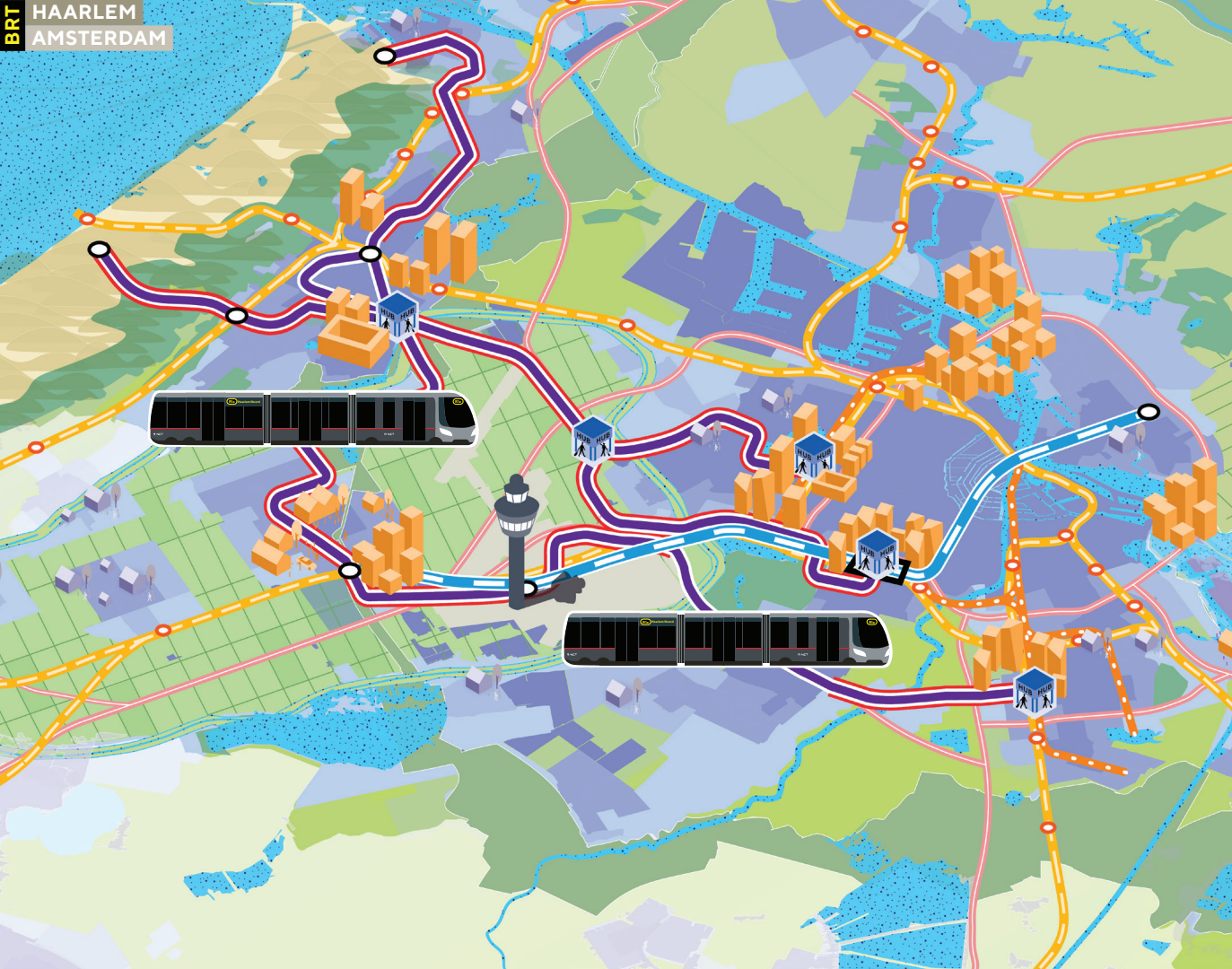


### VITALE ECONOMIE EN VERSTEDELIJING



### BEREIKBARE REGIO

## AMBITIEBEELD BRT 2040



Onderzocht is op welke manier BRT tussen Haarlem en Amsterdam richting de toekomst invulling kan geven aan de opgaven en ambities in de regio. Hieruit volgt dit ambitiebeeld voor 2040, waarbij het BRT-netwerk is gerealiseerd passend bij de ontwikkelingen in de regio en zo maximale toegevoegde waarde biedt.

Hieronder verstaan we het BRT-netwerk dat:

- enerzijds het beste aansluit bij het borgen/verbeteren van de bereikbaarheid voor de reiziger.
- vanuit vervoerkundig perspectief: op de beste manier aansluiten bij de vervoervraag en verplaatsingspatronen, en zo veel als mogelijk het vervoerpotentieel benutten.
- vanuit urgentie rondom de bereikbaarheidsproblematiek: knelpunten oplossen en mobiliteitsstelsel als geheel versterken.
- anderzijds het beste bijdraagt aan de ambitie voor een leefbare stad/metropool (bereikbaarheid borgen, faciliteren verstedelijking, verbeteren leefbaarheid en kansen voor ontplooiing van mensen, door middel van mobiliteitstransitie).

Deze studie is een verdiepend onderzoek naar BRT op de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam met uitwaaiering aan beide kanten van de corridor. Hierbij brengen we in kaart wat er nodig is om dit BRT-concept stapsgewijs te introduceren. De belangrijkste eigenschappen zijn:

- + hoogwaarde serviceniveau**
- + meerdere rechtstreekse routes**
- + vrijliggende infrastructuur**
- + toegankelijke stations/hubs+voorzieningen**
- + in/uit-checken op de halte**



# VOLWAARDIG BRT OP CORRIDOR HAARLEM-AMSTERDAM OM INVULLING TE GEVEN AAN OPGAVEN EN AMBITIES.

Het BRT-ambitiebeeld op de corridor Haarlem-Amsterdam draagt niet alleen bij aan het oplossen van opgaven, maar ook aan het waarmaken van de ambities van stad en regio. Met als toegevoegde waarde:



**Vrije ligging van infrastructuur** “dedicated” voor BRT, zorgt voor betrouwbaarheid, capaciteit en robuustheid van het mobiliteitsnetwerk. Deze betrouwbaarheid (sturen op regelmaat) is cruciaal voor het functioneren van het BRT-netwerk met hoge frequenties.



**Uitwaaieringen in stedelijk gebied** zijn van toegevoegde waarde: dit leidt lokaal tot een betere bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en inwoners, wat bijdraagt aan gelijke kansen voor mensen (inclusiviteit).



BRT biedt een aantrekkelijk reisalternatief voor en concurrerende reistijd ten opzichte van de auto. Dit leidt tot een **modal shift** van auto naar OV (en bijbehorende ketenreis).



## Hoogwaardig serviceniveau:

rechtstreekse verbindingen met hoge frequenties en snelheden vormen samen een goed functionerend BRT-systeem. Hoe hoger het serviceniveau, hoe aantrekkelijker het reisproduct en hoe meer toegevoegde waarde voor de reiziger.



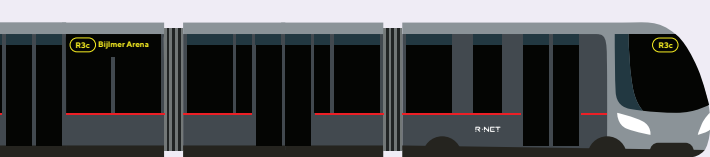
**Betere bereikbaarheid arbeidsplaatsen/inwoners** rechtstreekse en snelle(re) BRT-verbindingen die een groter gebied bedienen zorgen ervoor dat meer arbeidsplaatsen/inwoners bereikt kunnen worden binnen 45 minuten.



Het BRT-netwerk faciliteert een **naadloze overstap tussen reismogelijkheden**. Hubs als multimodale overstaplocaties met bijbehorende voorzieningen versterken het mobiliteitsnetwerk als geheel.



Volwaardig BRT past bij **ambitie schaalsprong**



# BRT ALS NIEUWE SCHAKEL IN HET METROPOLITAAN NETWERK

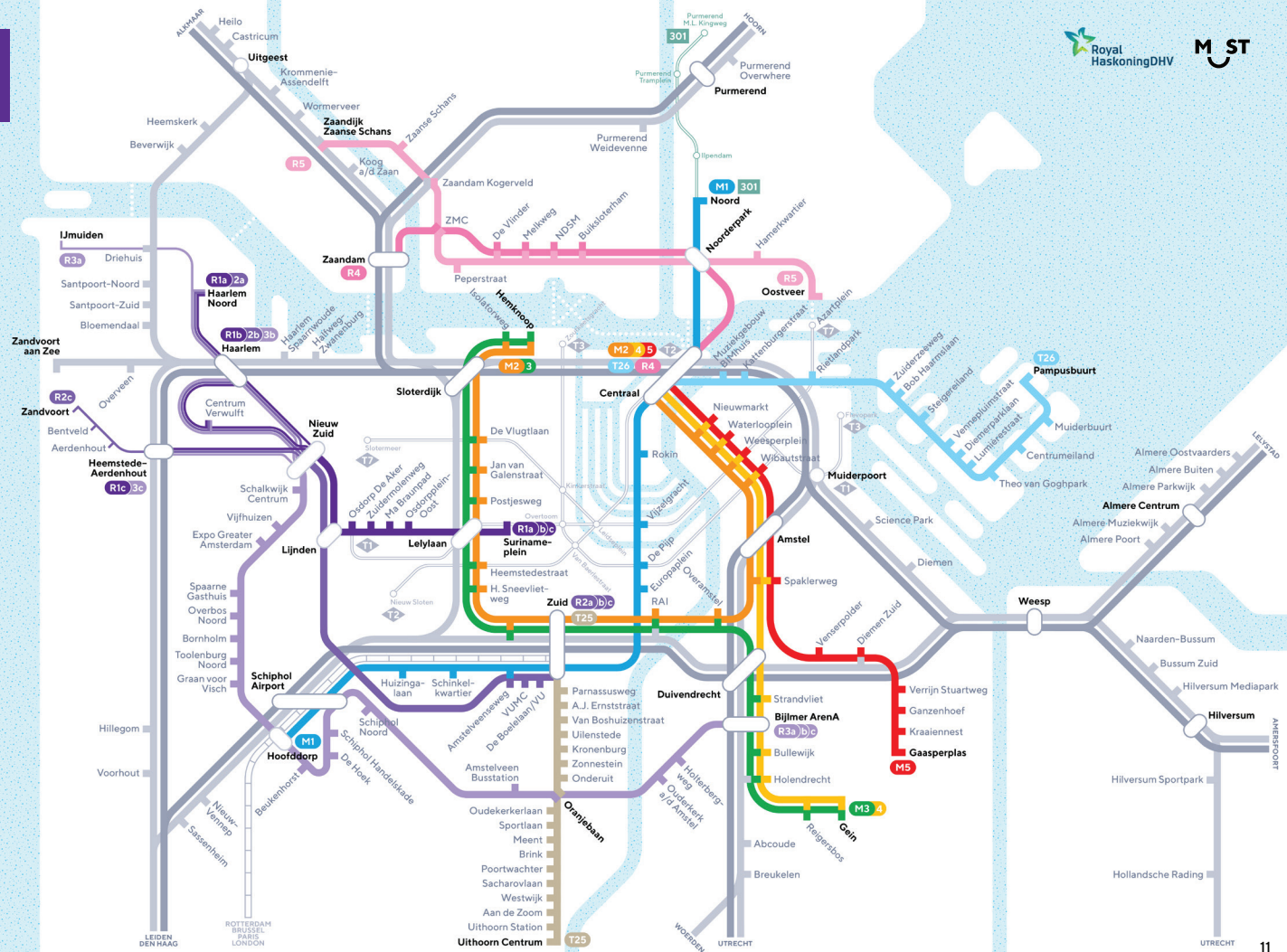
Illustratie van het mogelijke netwerk in 2040. BRT vormt een hoogwaardige en volwaardige aanvulling op het metropolitane netwerk van de toekomst.

## HOV-NETWERK GROOT AMSTERDAM

VERSIE 22-02-23

- M1 Noord—Hoofddorp
- M2 Centraal—Hemknop
- M3 Hemknop—Gein
- M4 Centraal—Gein
- M5 Centraal—Gasperplas
- T25 Zuid—Uithoorn Centrum
- T26 Centraal—Pampusbuurt
- R1 Surinameplein — a Haarlem Noord  
b Haarlem  
c Heemst.-Aerdenh.
- R2 Zuid — a Haarlem Noord  
b Haarlem  
c Zandvoort
- R3 Bijlmer ArenA — a IJmuiden  
b Haarlem  
c Heemst.-Aerdenh.
- R4 Centraal—Zaandam
- R5 Oostveer—Zaandijk Zaanse Schans
- 301 Noord—Purmerend M.L. Kingweg
- T1 Muiderpoort—Osdorp De Aker
- T2 Centraal—Nieuw Sloten
- T3 Flevopark—Zoutkeetsgracht
- T7 Azartplein—Slotermeer

- knooppunt
- sprinterspoorlijn met station
- intercityspoorlijn
- internationale trein (via HSL-Zuid)
- HOV-tramlijn
- HOV-buslijn
- veerverbinding



## POTENTIËLE EFFECTEN VAN BRT HAARLEM-AMSTERDAM IN DE REGIO

BRT tussen Haarlem en Amsterdam heeft grote **impact op de mobiliteit** in de regio. Het biedt kortere reistijd, trekt daarmee meer reizigers aan en leidt tot een modal shift van auto naar OV. BRT-hubs/stations bieden daarbij een naadloze aansluiting op het bredere mobiliteitsnetwerk, zoals de fiets als voor- en transport, maar ook het onderliggend OV-netwerk of juist het metro-, spoor- en/of wegennet. Bijbehorende hoogwaardige voorzieningen (zoals fietsfaciliteiten, P+R etc.) versterken deze samenhang in de ketenmobiliteit. BRT draagt dus bij aan benodigde en geëmbieerde **mobiliteitstransitie**.

### KORTERE REISTIJD, COMFORTABEL VERVOER

Concurrerende reistijd OV t.o.v. auto maakt OV aantrekkelijker alternatief. Daarbij zijn veel reizigers sneller op hun bestemming, wat optelt tot een totale reistijdwinst van ca. 25.000 uur per etmaal



**-25.000**  
UUR PER ETMAAL

### FACILITEERT MEER REIZIGERS

Kerncorridor richting Haarlem—Lijnden +160-200%  
Totaal: 2-5% extra OV-verplaatsingen



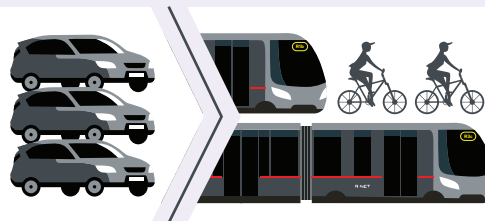
**+20.000**  
VERPLAATSINGEN PER ETMAAL

Zowel bestaande reizigers die met BRT een snellere en meer aantrekkelijke reismogelijkheid hebben, als nieuwe reizigers die voorheen niet reisden en/of geen toegang hadden tot vervoer (vervoerarmoede)

### MODAL SHIFT VAN AUTO NAAR OV (EN FIETS)

MRA-regiobreed en op individuele relaties

**BRT DRAAGT BIJ AAN INCLUSIVITEIT EN DE BENODIGDE MOBILITEITSTRANSITIE**



	CIRCA
IJmuiden e.o. — Ams Zuid/Nw-West	10-15%
Haarlem — Ams Zuid/Nw-West	5%
Schiphol — Zandvoort/IJmuiden	4%



## EEN BELANGRIJK KENMERK VAN BRT IS VRIJLIGGENDE INFRASTRUCTUUR. DIT HANGT NAUW SAMEN MET DE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

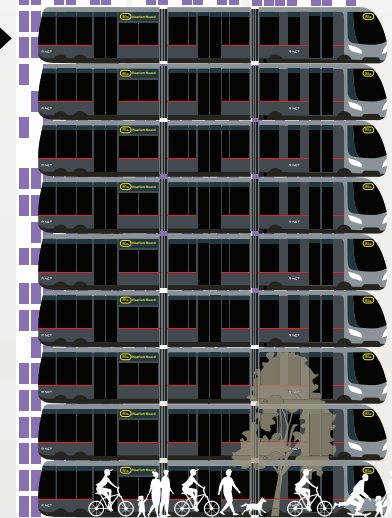
Voor een snelle en betrouwbare verbinding maakt BRT gebruik van vrijliggende BRT-infrastructuur. In het optimale BRT-netwerk (ambitiebeeld) betekent dat zowel vrijliggende BRT-banen op de kerncorridor tussen Haarlem en Amsterdam als op de uitwaaierroutes. Dit hangt nauw samen met de inrichting van de openbare ruimte.



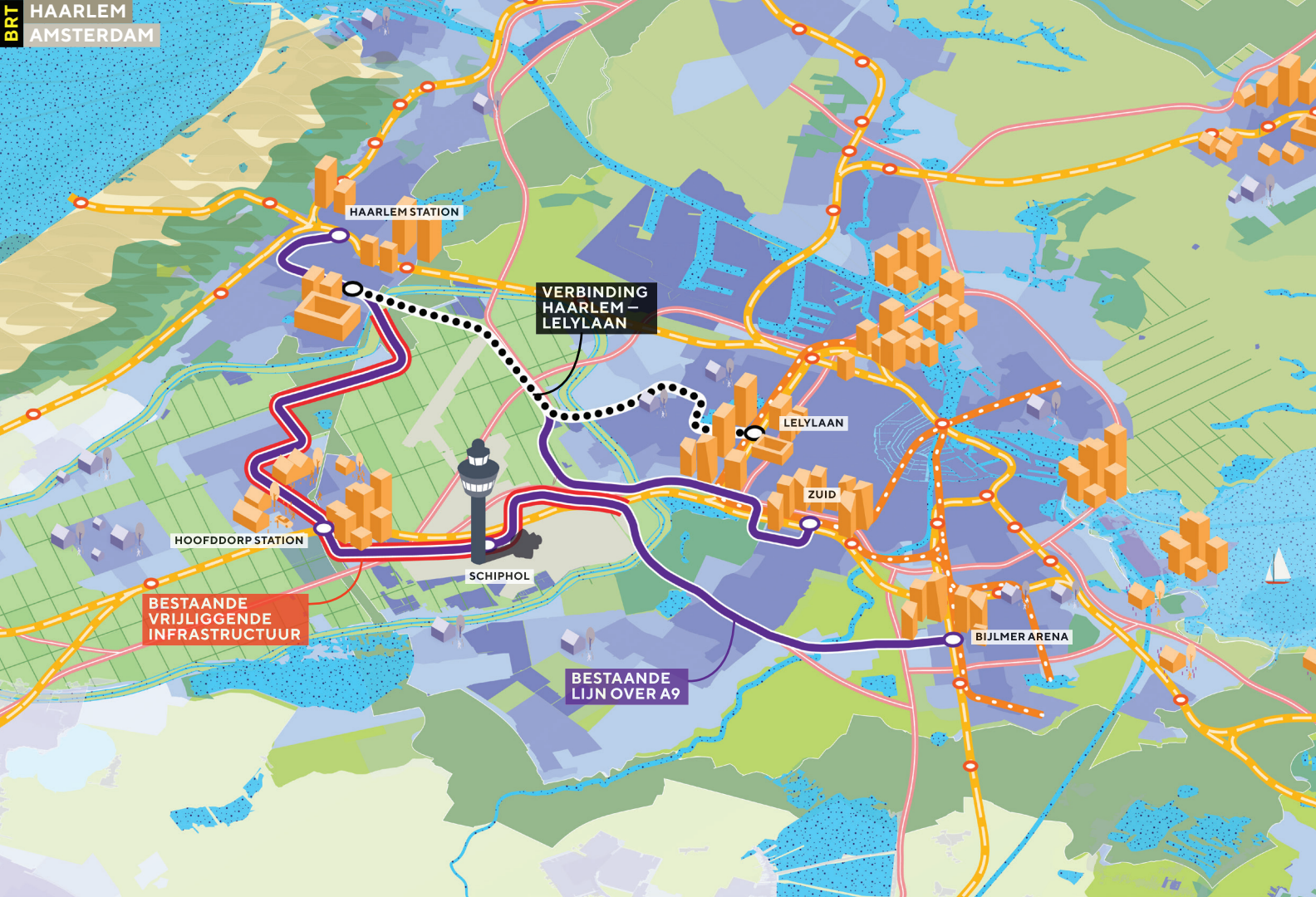
Vooraf binnestedelijk gebied, waar op veel locaties de beschikbare ruimte schaars is om alle bestaande functies (voor voetganger, fietser, OV, auto) te kunnen behouden. Dit vraagt (lokaal) om afwegingen in ruimtegebruik, bijvoorbeeld door de keuze voor autoluwe zones op deeltrajecten, of parkeerruimte en/of groen te compenseren op alternatieve locaties. BRT heeft daarmee een structurerende werking voor de ruimtelijke omgeving en biedt daarmee tevens kansen. Kansen om werk-met-werk te maken voor reeds bestaande plannen en om de leefbaarheid van de stad te verbeteren.

**NU BEGINNEN:  
BRT STAPSGEWIJS  
EN ADAPTIEF  
REALISEREN OP HET  
RITME VAN DE REGIO**

De betrokken partijen kunnen het geam-  
beerde BRT-netwerk stapsgewijs en adaptief  
realiseren richting 2040. Een “adaptief  
groeipad” is hierbij het sleutelbegrip: het  
netwerk in stappen realiseren, in nauwe  
afstemming met de ontwikkelingen in, en het  
groeitempo van de omliggende omgeving.  
Zo past het netwerk zich steeds aan op basis  
van de actuele behoeftes, voorkomen we  
grootschalige investeringen die later niet  
meer nodig blijken, en hebben reizigers  
morgen al profijt van de eerste no-regret  
maatregelen (maatregelen die zich, on-  
geacht andere ontwikkelingen, altijd goed  
verhouden tot BRT). Bijkomend voordeel  
van een adaptief groeipad is dat de nu te  
realiseren no-regret maatregelen, ongeacht  
de toekomstige ontwikkelingen, ten goede  
komen aan het openbaar vervoer in de regio.  
Oftewel, het BRT-systeem ontwikkelen op  
het ritme van de regio, waarbij iedere stap  
meerwaarde heeft.



**TIJD**



# 2025

Deze pagina toont samen met de hierop volgende pagina's hoe het geambieerde eindbeeld in stappen (zichttermijnen van 5 jaar) gerealiseerd kan worden. Een logische eerste stap (tot 2025) is om de nieuwe verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Nieuw-West te introduceren, en zo een nieuwe rechtstreekse reismogelijkheid te bieden voor een nieuwe groep reizigers. Ook kunnen op korte termijn enkele kleinschalige (no-regret) maatregelen worden getroffen, zoals het verbeteren van de binnenstedelijke doorstroming van het verkeer.





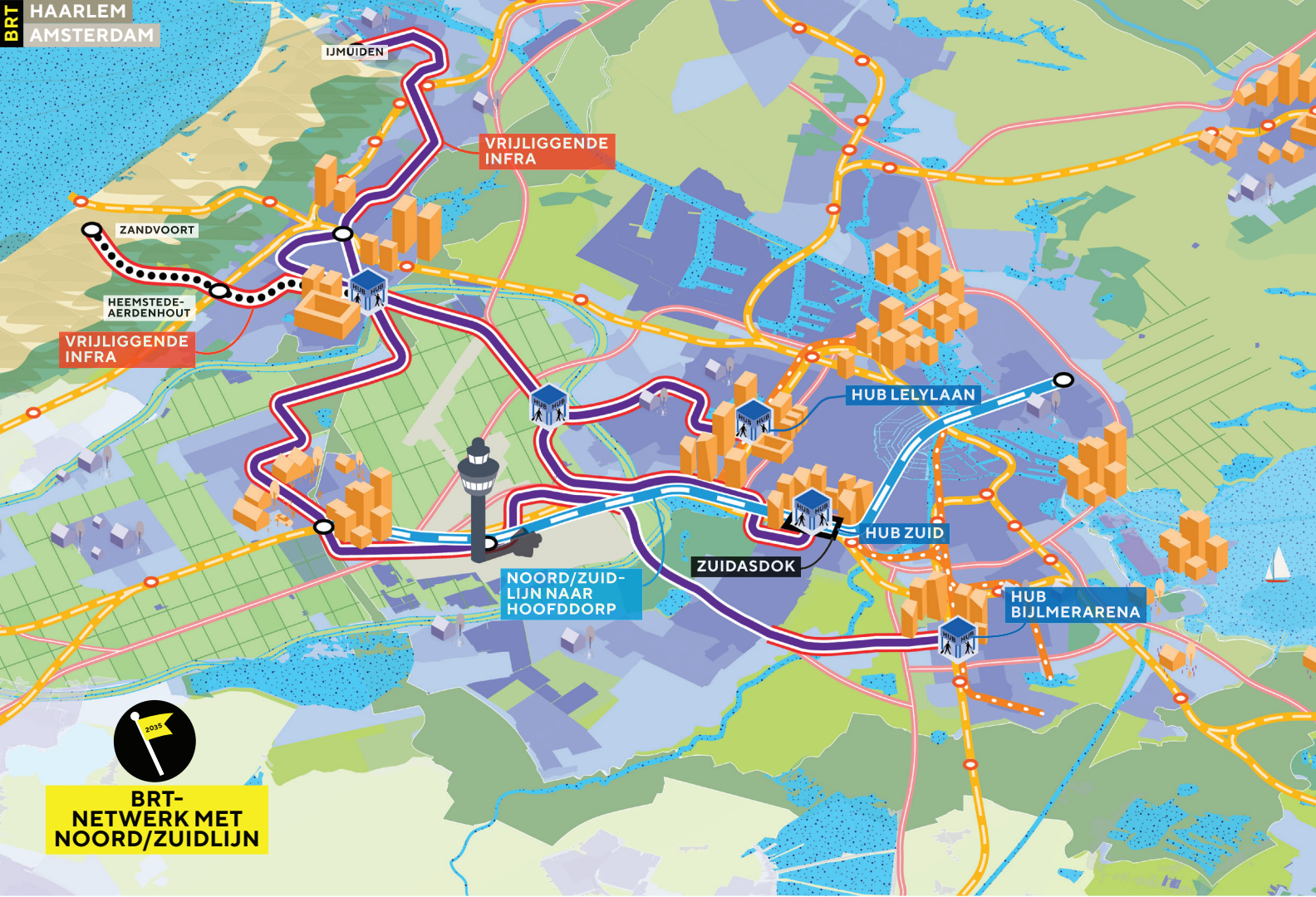
# 2030

In de periode 2025-2030 wordt toegewerkt naar de lancering van het BRT-systeem. Drager van het BRT-systeem is de vrijliggende infrastructuur tussen Haarlem Nieuw-Zuid en Hub Lijnden en Amsterdam Nieuw-West. Vanuit die basis kan het systeem stapje voor stapje verder worden uitgebreid richting het ambitiebeeld.



## LANCERING BRT-SYSTEEM



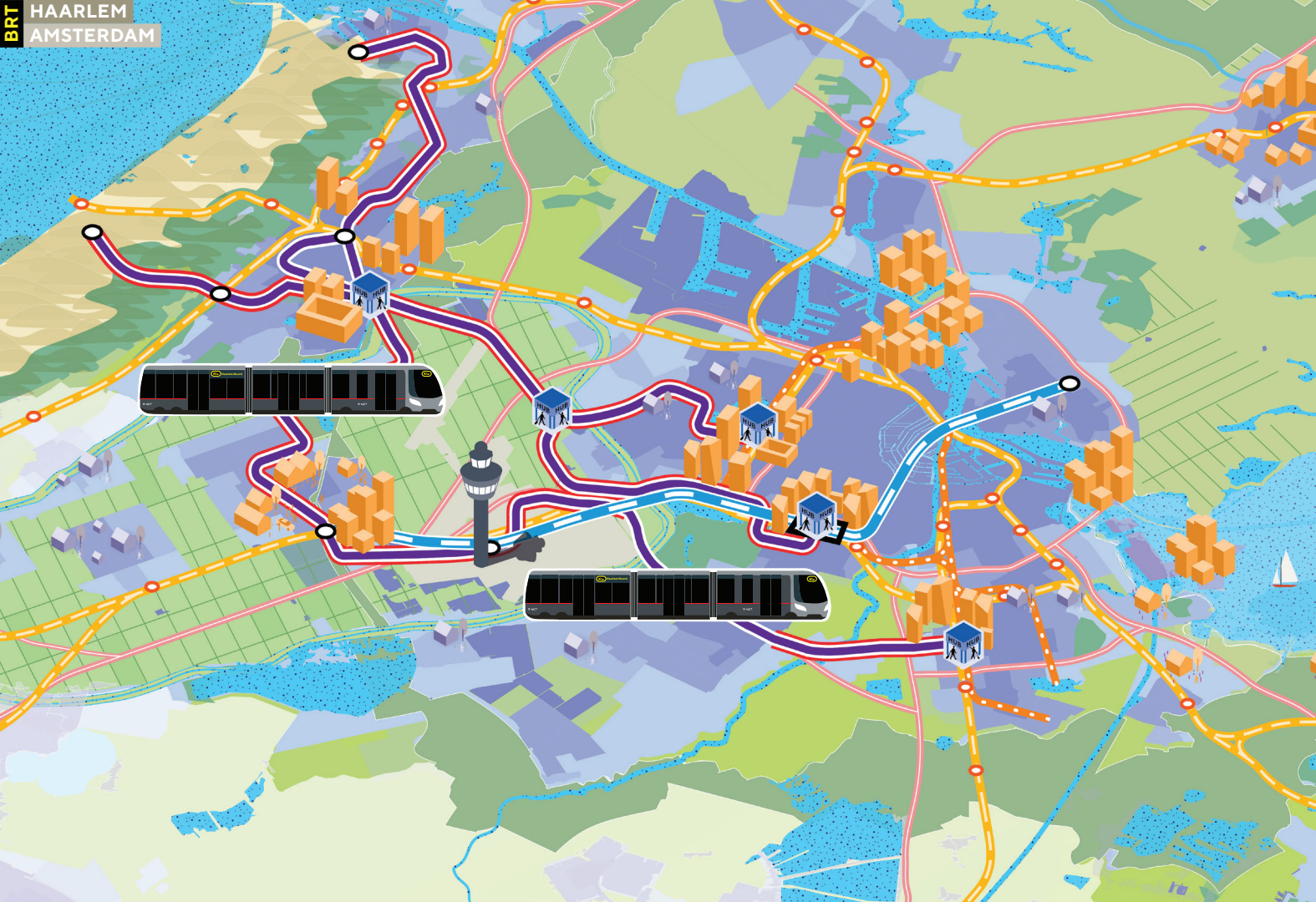


**BRT-NETWERK MET NOORD/ZUIDLIJN**



## 2035+

In de periode 2030-2035+ kan ook op de uitwaaieringen vrijliggende infrastructuur worden geïntroduceerd. Ook versterken het BRT-systeem en de verlengde Noord/Zuidlijn tot aan Hoofddorp elkaar en vormen zo een nog hoogwaardiger regionaal mobiliteitssysteem.





Royal HaskoningDHV **M ST**

-  BRT
-  BRT op vrijliggende infra
-  hub
-  N/Z-lijn naar Hoofddorp

## Ambitiebeeld 2040

- + hoogwaarde serviceniveau
- + meerdere rechtstreekse routes
- + vrijliggende infrastructuur
- + toegankelijke stations/hubs+voorzieningen
- + in/uit-checken op de halte

## STAPSGEWIJS NAAR BRT, MAAR HOE?

Om stapsgewijs invulling te geven aan het ambitiebeeld kunnen morgen dus al de eerste stappen worden gezet. Maar wat moet wanneer gebeuren en wie doet wat? Het groeipad en handelingsperspectief geven in meer detail invulling aan de benodigde acties in de tijd.

**Let op:** het groeipad vormt een advies om het optimale netwerk stapsgewijs te kunnen realiseren. Dit staat los van de politieke (on)mogelijkheden van vandaag de dag. De maatregelen liggen dus niet vast, aan dit groeipad zijn dus geen rechten/plichten verbonden



### KEUZEMOGELIJKHEDEN EN ACTIES IN DE TIJD

#### GROEIPAD

Wat moet wanneer gebeuren?

**Lijnvoering**  
**Ruimtelijke ordening**  
**Infrastructuur**  
**Branding/communicatie**

#### HANDELINGS- PERSPECTIEF

Wie doet wat wanneer?

### UITGANGSPUNTEN

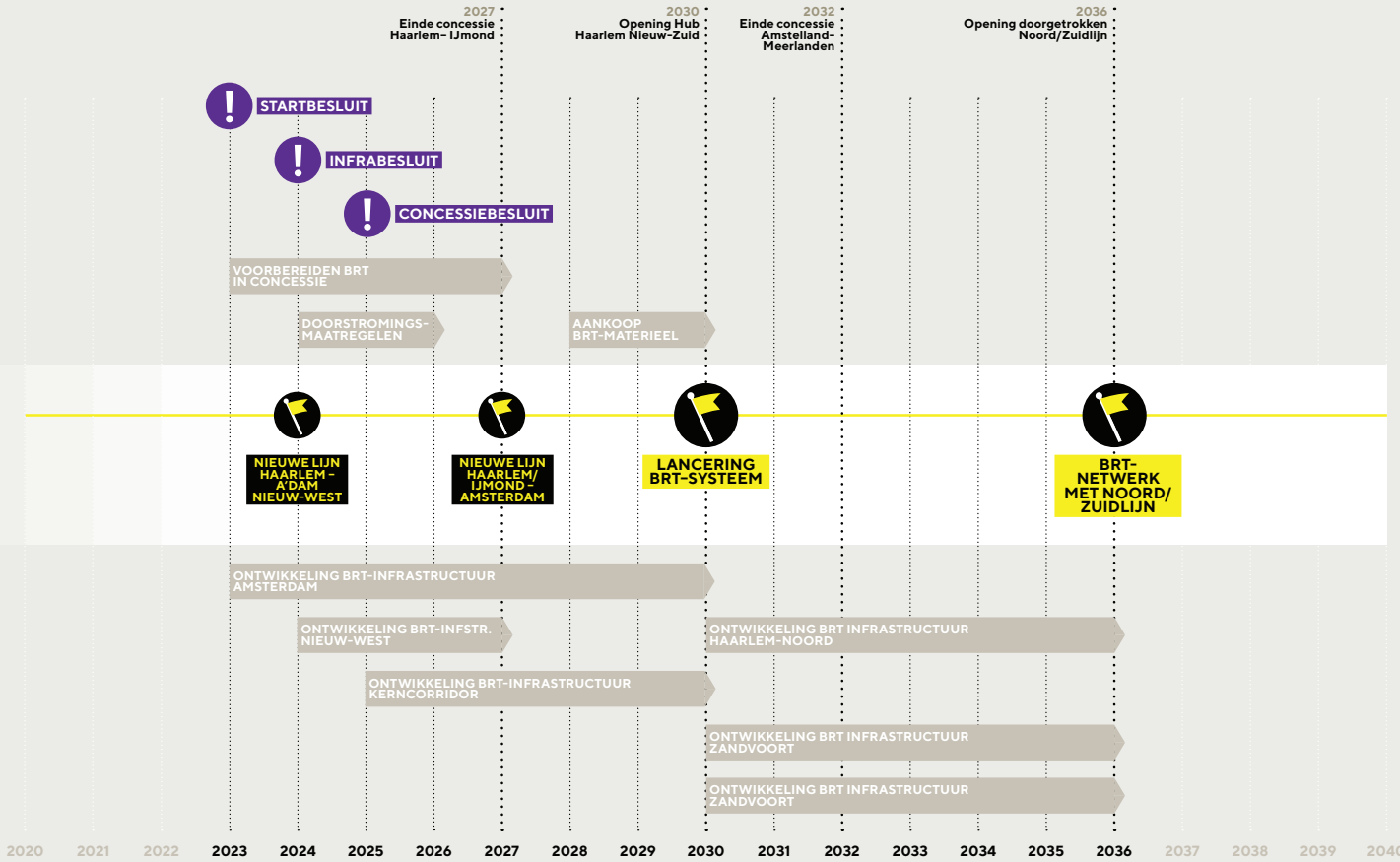
De reiziger op de 1e plaats  
Volwaardig BRT als ambitieniveau  
Aansluiten bij logische ijkpunten  
*Nieuwe concessies: oplevering  
hub Haarlem Nieuw-Zuid; opening  
doorgetrokken N/Z-lijn etc.*

### LEIDENDE PRINCIPES BIJ OPSTELLEN GROEIPAD

Starten met aanvullingen in lijnvoering  
(hier en nu)  
No regrets: 'kleine'  
verbetermaatregelen  
Vorbereiden en uitvoeren  
grootschalige(re)  
verbetermaatregelen

# GROEIPAD+HANDELINGSPERSPECTIEF OP HOOFDLIJNEN

🚩 ijkpunt  
! beslismoment



Dit **groeipad** en **handelingsperspectief** geeft op hoofdlijnen weer welke besluiten en maatregelen wanneer kunnen worden genomen, afgestemd op logische momenten in de tijd. NB: Dit is daarmee een eerste aanzet voor de logisch te ondernemen stappen, geen vastgestelde letterlijke dag-tot-dag planning. De realisatie van het ambitiebeeld begint met het verankeren van de keuze voor BRT op deze corridor op bestuurlijk niveau. Dit kan met een **startbesluit** (bij voorkeur in 2023), waarbij door de opdrachtgevers de partijen de bestuurlijke beslissing nemen om gezamenlijk het BRT-systeem uit te rollen als toekomstig hoogwaardig vervoerssysteem op deze corridor (incl. uitwaieringen). Het startbesluit vormt dan ook het startpunt voor eerste acties, zoals de aanvullingen in lijnvoering en no-regret maatregelen. Vervolgens dient te worden beslist over grootschalige infrastructurele maatregelen en de inbedding in één of meerdere concessies. Daarnaast kunnen stapsgewijs de eerste maatregelen worden getroffen.

### MOGELIJKE TYPE MAATREGELEN

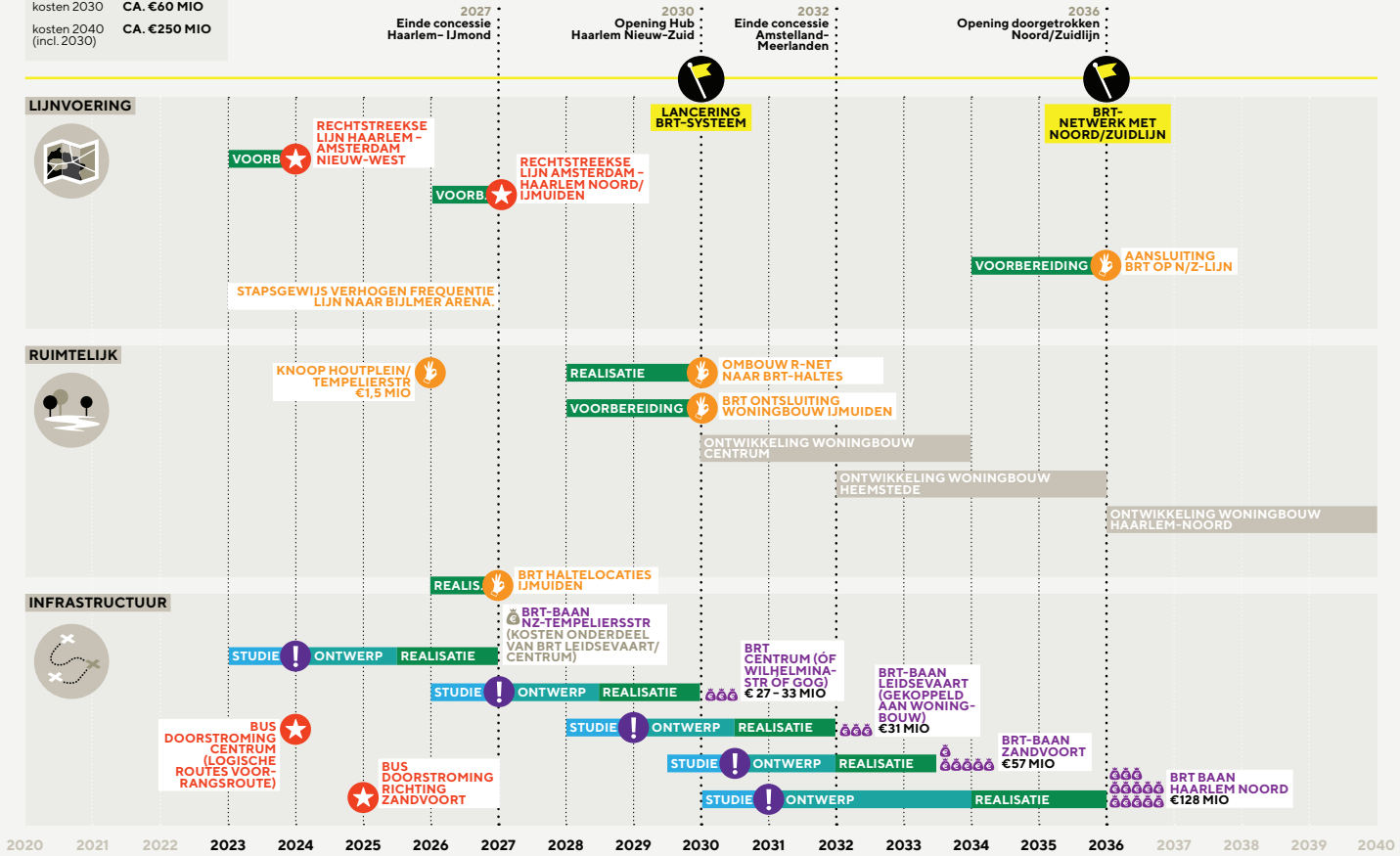
- LIJNVOERING** Aanpassingen in lijnnetten en/of concessie(s)
- RUIMTELIJK** Aanpassingen in haltevoorzieningen en hubs
- INFRASTRUCTUUR** Aanpassingen in infrastructuur t.b.v. (doorstroming) BRT



# GROEIPAD+HANDELINGSPERSPECTIEF HAARLEM E.O.

kosten 2030 CA. €60 MIO  
kosten 2040 (incl. 2030) CA. €250 MIO

🚀 quick win  
🌟 no-regret  
📌 beslistmoment  
📍 ijkpunt  
💰 investering (€10 mio)



**Om toe te werken naar het BRT-systeem van de toekomst kunnen we morgen al aan de slag.** Mogelijke maatregelen op korte termijn zijn bijvoorbeeld het aanpassen van het lijnennet, kleinschalige infrastructurele maatregelen (al dan niet bij reeds geplande reconstructies), doorstromingsmaatregelen of het verbeteren van haltevoorzieningen. Logische eerste stappen zijn hier:

**LIJNVOERING** Het introduceren van een nieuwe verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Nieuw-West. Deze verbinding speelt in op de in Fase 1+2 geconstateerde vervoervraag en biedt daarmee een directere reis voor een nieuwe groep reizigers. Deze verbinding kan vervolgens stapsgewijs verder worden verbeterd tot BRT-kwaliteit.

**INFRASTRUCTUUR** Om in binnenstedelijk gebied op korte termijn al de bedieningskwaliteit van het busvervoer te verbeteren is een logische eerste stap om doorstromingsmaatregelen te treffen. Bijvoorbeeld door aanpassingen in voorrangsgeregelingen en in VRI's. Deze quick-wins komen zo ten goede aan zowel het huidige als toekomstige busvervoer.

Het starten van een voorbereidende studie naar een busbaan tussen nieuwe ontwikkelingsknoop Nieuw-Zuid en de Tempelierstraat, inclusief een nieuwe knoop Houtplein/Tempelierstraat voor directere verbinding met het centrum.

# GROEIPAD+HANDELINGSPERSPECTIEF

## KERNCORRIDOR E.O.

kosten 2030 CA. €150-340 MIO  
 kosten 2040 (incl. 2030) CA. €292-581 MIO

2027  
 Einde concessie Haarlem- IJmond

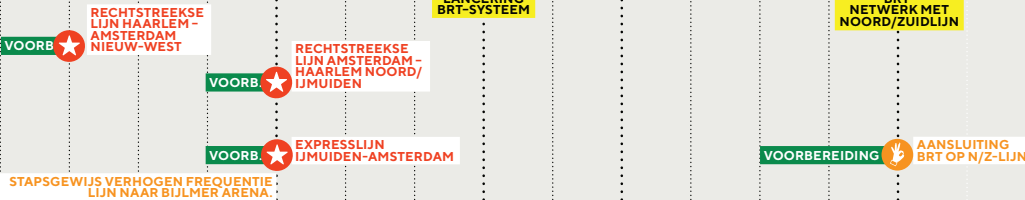
2030  
 Opening Hub Haarlem Nieuw-Zuid

2032  
 Einde concessie Amstelland-Meerlanden

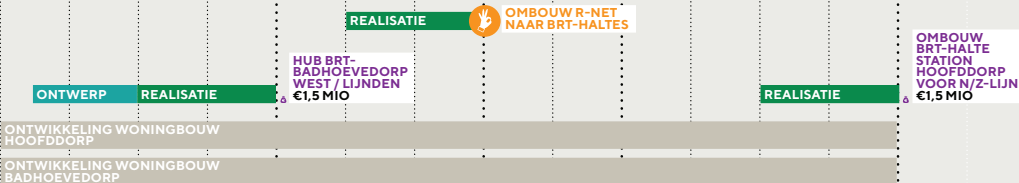
2036  
 Opening doorgetrokken Noord/Zuidlijn

- quick win
- no-regret
- beslismoment
- ijkpunt
- investering (€10 mio)

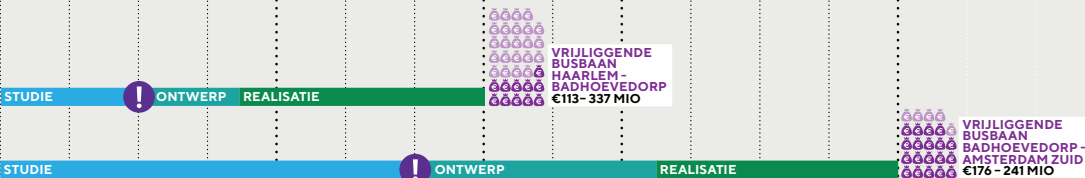
### LIJNVOERING



### RUIMTELIJK



### INFRASTRUCTUUR



Werzaamheden De Nieuwe Meer – S108 (Schinkelbrug)

2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040

Logische eerste stappen zijn hier: **LIJNVOERING** Het introduceren van een nieuwe verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Nieuw-West. Deze verbinding speelt in op de in Fase 1+2 geconstateerde vervoervraag en biedt daarmee een directere reis voor een nieuwe groep reizigers. Deze verbinding kan vervolgens stapsgewijs verder worden verbeterd tot BRT-kwaliteit.

**RUIMTELIJK** Het starten van een voorbereidende studie naar een nieuwe hub bij Badhoevedorp/Lijnden. Deze hub met P+R dient om station Lelylaan bereikbaar te maken vanaf de snelweg (afvangen van verkeer buiten de stad), en waarbij de bediening met BRT stapsgewijs volgt.

**INFRASTRUCTUUR** Het starten van een voorbereidende studie naar vrijliggende infrastructuur tussen Haarlem en Badhoevedorp. Een snelle start is hier wenselijk, gezien de betrouwbaarheid van de busdienstregeling op dit trajectdeel onder druk staat vanwege files. Gezien hier zeer veel bussen rijden draagt aanpak van dit stuk bij aan de snelheid en betrouwbaarheid van het OV. Aandachtspunt is daarbij om de integraliteit te borgen tussen BRT en N/Z-lijn door de infrastructuurstudies voor de busbaan naar Amsterdam-Zuid en N/Z-lijn/Zuidasdok op elkaar aan te sluiten.

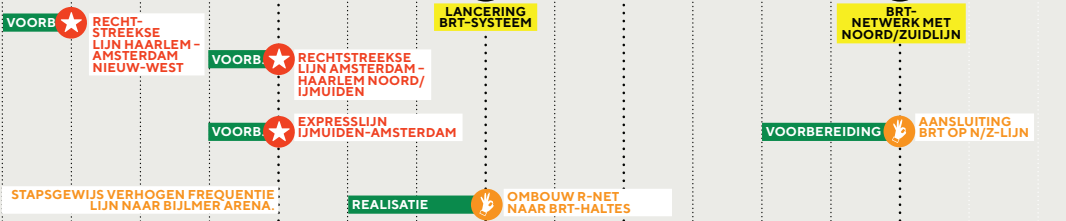
# GROEIPAD+HANDELINGSPERSPECTIEF AMSTERDAM E.O.

kosten 2030 CA. €110 MIO  
kosten 2040 (incl. 2030) CA. €125 MIO

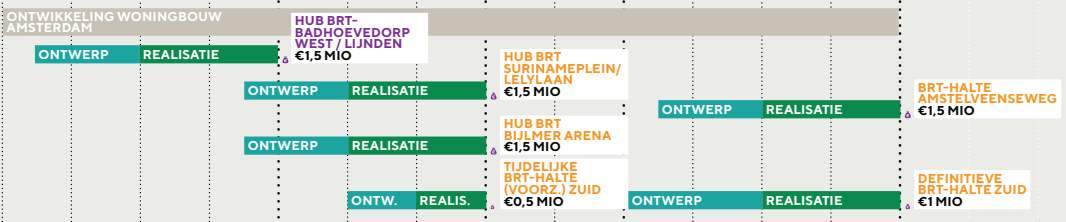
🚀 quick win  
🔴 no-regret  
! beslistmoment  
📍 ijkpunt  
👤 investering (€10 mio)

2027 Einde concessie Haarlem - IJmond  
2030 Opening Hub Haarlem Nieuw-Zuid  
2032 Einde concessie Amstelland-Meerlanden  
2036 Opening doorgetrokken Noord/Zuidlijn

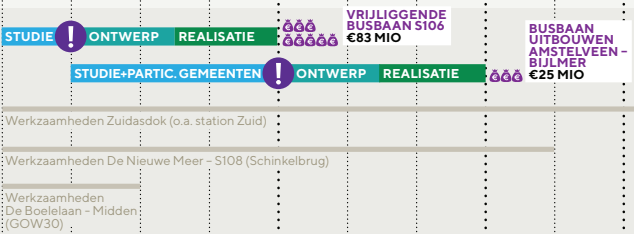
## LIJNVOERING



## RUIMTELIJK



## INFRASTRUCTUUR



Werksaamheden Zuidasdok (o.a. station Zuid)  
Werksaamheden De Nieuwe Meer - S108 (Schinkelbrug)  
Werksaamheden De Boelelaan - Midden (GOW30)

2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040

Logische eerste stappen zijn hier: **LIJNVOERING** Het introduceren van een nieuwe verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Nieuw-West. Deze verbinding speelt in op de in Fase 1+2 geconstateerde vervoervraag en biedt daarmee een directere reis voor een nieuwe groep reizigers. Deze verbinding kan vervolgens stapsgewijs verder worden verbeterd tot BRT-kwaliteit.

**RUIMTELIJK** Het starten van een voorbereidende studie naar een nieuwe hub bij Badhoevedorp/Lijnden. Deze hub met P+R dient om station Lelylaan bereikbaar te maken vanaf de snelweg (afvangen van verkeer buiten de stad), en waarbij de bediening met BRT stapsgewijs volgt.

**INFRASTRUCTUUR** Het starten van een voorbereidende studie naar vrijliggende infrastructuur tussen Haarlem en Badhoevedorp. Een snelle start is hier wenselijk, gezien de betrouwbaarheid van de busdienstregeling op dit trajectdeel onder druk staat vanwege files. Gezien hier zeer veel bussen rijden draagt aanpak van dit stuk bij aan de snelheid en betrouwbaarheid van het OV.

**SAMENGEVAT**

- Bereikbaarheid onder druk (vanuit diverse opgaven)
- Ambities voor duurzame verstedelijking en mobiliteit
- BRT als facilitator toekomstbestendige leefbare metropool/stad



**BRT HAARLEM AMSTERDAM** kan stapsgewijs én adaptief aan het ritme van de metropoolregio worden gerealiseerd en biedt:

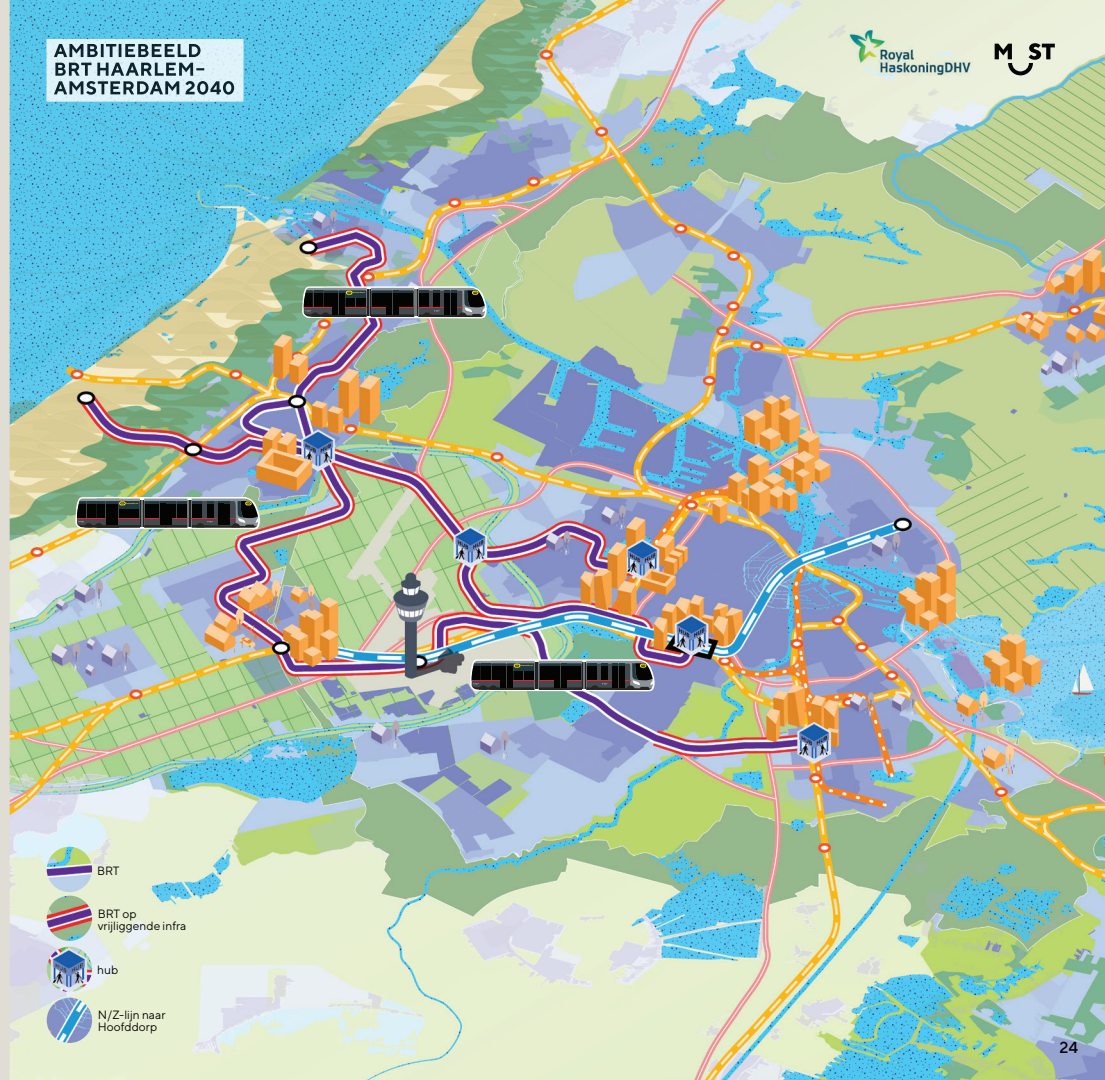
**1** Modaal shift auto naar fiets/OV

**2** Kortere reistijd, rechtstreeks en comfortabel vervoer voor méér reizigers

**3** Betere bereikbaarheid en ontsluiting inwoners en arbeidsplaatsen

**4** Doorgroeimogelijkheden voor toekomstige vervoersvraag

**5** Structurerende werking voor ruimtelijke omgeving



- BRT
- BRT op vrijliggende infra
- hub
- N/Z-lijn naar Hoofddorp