

Reizigers Advies Raad
De heer B. Drenth
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM

Datum	27 januari 2022	Onderwerp	Studie HOV Haarlem-Schiphol/Amsterdam reactie DB op RAR-advies
Uw kenmerk	2021/RAR/HOV-HSA 2040		
Ons kenmerk	2022/16430/CdJ		
Inlichtingen	Chiel de Jager, 020 – 5273 791, c.dejager@vervoerregio.nl	Bijlagen	-

Geachte heer Drenth,

Wij hebben uw brief van 23 november 2021 met kenmerk 2021/RAR/HOV-HSA 2040 in goede orde ontvangen en waarderen het dat u uw gedachten in een advies aan de studie HOV Haarlem-Schiphol/Amsterdam heeft meegegeven.

In uw advies beschrijft u enerzijds een aantal aandachtspunten en anderzijds benoemt u enkele onderwerpen die volgens u ontbreken in de studie. Hieronder gaan wij in op uw brief.

BRT als kansrijke ontwikkelrichting

De studie HOV Haarlem-Schiphol/Amsterdam is een samenwerking tussen de provincie Noord-Holland, gemeentes Amsterdam en Haarlem, en Vervoerregio Amsterdam. Het richt zich op het openbaar vervoer op de as die we aanduiden als de MRA-West; het gebied tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam-Zuid. De ambitie is om een openbaar vervoersysteem te ontwikkelen wat in 2040 kan voorzien aan de groeiende vraag én concurrerend genoeg is aan de auto om een sterk aanbod te genereren.

Een belangrijke conclusie van fase 1 en 2 van de studie is dat het concept *Bus Rapid Transit* (BRT) een kansrijke ontwikkelrichting is om de uitdagingen én kansen voor het openbaar vervoer het hoofd te bieden. Partijen willen dit verder uitwerken een vervolgfase.

Wat is BRT?

BRT als OV-concept is nog relatief onbekend in Nederland. In basis gaat het om grote busvoertuigen met ruime capaciteit, hoge frequentie en comfort, op vrijliggende infrastructuur met speciaal daarvoor ingerichte haltes met hoog voorzieningenniveau. Het concept is daarmee meer dan een 'grote bus' en

gaat qua ambitieniveau een flink stuk verder dan de inmiddels bekende en succesvolle (R-Net) HOV-bussen.

In de hiërarchie van openbaar vervoersystemen past BRT tussen de huidige R-Net bussen (op zichzelf in sommige definities een vorm van 'BRT-light') en lightrail oplossingen. De toegevoegde waarde ten opzichte van bijvoorbeeld tram of metro hangt mede af van de onderlinge halteafstand, vrijliggende infrastructuur en bevolkingsdichtheid/ruimtelijke context. Als aan die voorwaarden is voldaan, kan het zich prima meten met bijvoorbeeld lightrail of metro-achtige oplossingen. In de juiste context zijn er dan voordelen te behalen op het gebied van ruimtelijke inpassing, exploitatie, kosten en de mate van een op maat gemaakte, adaptieve en stapsgewijze ontwikkeling die past bij de vraag in de tijd.

In die zin is het een serieus alternatief dat we als Vervoerregio Amsterdam meenemen bij al lopende (en toekomstige) studies naar HOV-verbindingen. We verwachten dat BRT komende tijd steeds meer als concept ter sprake komt bij meerdere opgaven en projecten.

In de gesprekken met stakeholders en belanghebbenden merkten we dat we op dit punt nog een stuk huiswerk te doen hebben om meer duidelijk te maken wat wordt bedoeld met BRT en wat het concept onze regio kan brengen. We blijven hierover graag met u in gesprek.

Scope en Proces

BRT lijkt een aantrekkelijke optie om als ontwikkelrichting verder uit te werken, mede gezien de hierboven genoemde voordelen en verwachtingen, specifiek ook voor in dit gebied, zoals benoemd in de rapportage.

Het is goed om te benoemen dat de studie deel uitmaakt van een langer lopend ordentelijk proces om te komen tot een afgewogen oplossingsrichting. In fase 1 en 2 beperkten we ons nog tot de hoofdlijnen, die in vervolgfases verder uitgediept moet worden tot meer concrete voorstellen. Het klopt dus dat een aantal onderwerpen nog niet zijn onderzocht, deze krijgen een plek in een vervolgfase. Het gaat dan om zaken als:

- Uitgangspunten voor het uit te werken BRT-concept (haldedichtheid, eisen aan voertuigen, etc.);
- Het beoogde lijnennet op hoofdlijnen, inclusief uitwaaiering;
- De consequenties op de exploitatie van het openbaar vervoer;
- De concrete maatregelen, inpassing en fasering, in het bijzonder ook voor in Haarlem en Amsterdam;
- Koppelkansen met al lopende projecten en ontwikkelingen, bijvoorbeeld door werk-met-werk te maken.

Ook moet de studie in samenhang met lopende dan wel nog op te starten initiatieven worden gezien, die gezamenlijk de problematiek in dit gebied moet bestrijden (zowel op korte als lange termijn). We haken bijvoorbeeld aan bij al lopende ambities voor het spoortraject tussen Haarlem en Amsterdam. De studie HOV Haarlem-Schiphol/Amsterdam richt zich vooral op de corridor die ruwweg op/langs de A9 loopt, met oog voor andere corridors (zoals de bestaande Zuidtangentbaan).

Reactie op specifieke opmerkingen en aandachtspunten

1. Het voordeel van BRT is dat op stapsgewijze, adaptieve wijze invulling gegeven kan worden aan het netwerk. Het eindbeeld is een netwerk van vrijliggende infrastructuur, de weg er naartoe moeten we nader bestuderen welke stappen er gezet moeten worden om daar te komen. Het is voor ons nu nog niet ondenkbaar dat het concept bijvoorbeeld wel al deels wordt uitgerold omdat daarmee bestaande en komende knelpunten het hoofd kan worden geboden, en in de

opvolgende jaren verder wordt vervolmaakt. We delen met u de noodzaak van een eenduidige visie waar actief op gestuurd wordt.

2. De aanlanding en inpassing bij Haarlem en Amsterdam (zowel in Zuid als Nieuw-West) verdient in alle gevallen bijzondere aandacht.
3. De haalbaarheid van een aantrekkelijke 'corridor 4' vanaf Lijnden, door Nieuw-West naar Lelylaan moet nader onderzocht worden. Op basis van resultaten uit fase 1 constateren we voor nu dat er een aanzienlijke vraag is tussen Haarlem en het gebied direct ten oosten van station Lelylaan, die deels door een dergelijke directe verbinding bediend kan worden.

Vervolg

Op basis van bovenstaande is naar ons oordeel de studie fase 1 en 2 voldoende uitgewerkt, en geeft voldoende basis om BRT als oplossingsrichting verder uit te werken en concreet te maken. Graag gaan we binnenkort ambtelijk met u in gesprek om te reflecteren op afgelopen periode en de door u gestuurde brief, alsmede ook vooruit te kijken hoe we elkaar ook komende periode kunnen helpen om tot goede resultaten te komen.

De rapportage fase 1 en 2 wordt of is al vastgesteld bij de verschillende partners, en wordt aan u beschikbaar gesteld via het kernteam.

We hopen dat u ook in de volgende fase bereid bent om kritisch mee te kijken en denken, en blijven graag met u in gesprek over de juiste verwachtingen en feedback.

Hoogachtend,

M. Ruigrok
Lid Dagelijks Bestuur

Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening. Zie akte van ondertekening.