

Ontwikkelperspectief

Zuid-Kennemerland IJmond

2025



Inhoud

Voorwoord	3
Samenvatting	4
1. Inleiding	5
2. De mobiliteit in Zuid-Kennemerland IJmond	6
2.1 Multimodaal toekomstbeeld MRA	6
2.2 De rol van treinverkeer in het vervoersysteem	6
2.3 Bussysteem in Haarlem en IJmond	9
3. Een perspectief voor Zuid-Kennemerland IJmond	12
3.1 Gehanteerde principes / uitgangspunten	12
3.2 Grote stromen	12
3.3 Fiets als onderdeel van het systeem	12
3.4 Belangrijke bestemmingen: een magneetwerking in hun gebied	13
3.5 Oog voor het seizoen	14
3.6 Minimaal 2x per uur bedienen	14
3.7 Maatwerk op de dunne lijnen	15
4. Vervolgproces	16
4.1 Lijnvoering noordelijke IJmond/Heemskerk	16
4.2 Samenhang Kennemerlijn en R-net lijnen 382+385	16
4.3 Koppeling 244 en 73/ rechtstreekse bus Amsterdam zuid	16
4.4 Komst BRT en pilot Rijksstraatweg: bussen door de stad	16
4.5 De toekomstige rol/functie van Haarlem Nieuw Zuid en de Haarlemse binnenstad	16
4.6 Haarlem Nieuw Zuid naar Schiphol	17
4.7 Ontsluiting binnen Zandvoort	17
4.8 De scholieren/kustlijn	17
4.9 Stadslijnen Haarlem	18
4.10 Geen uurdiensten/denkrichtingen	18



→ Voorwoord

Dit is het Ontwikkelperspectief OV Zuid Kennemerland IJmond. Dit gebied omvat een zevental gemeenten, te weten Heemskerk, Beverwijk, Velsen, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort.

Het openbaar vervoer staat onder druk. Corona heeft het reisgedrag van mensen permanent veranderd. Dit was in 2022 het startsein om te kijken hoe we het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord als één mobiliteitssysteem konden verbeteren, waarbij inzet was om verdere verslechtering van het systeem tegen te gaan. In 2023 leverde dit een eindproduct op, wat tot veel meer inzicht in deze concessie zorgde én tot tevredenheid van vervoerder en gemeenten. Vandaar dat vanuit de provincie ook is ingezet om een ontwikkelperspectief OV op te stellen voor de Regio Zuid-Kennemerland IJmond. Helemaal nu de opzet is, om beide concessies samen te voegen en tot één concessie voor Noordwest Noord-Holland te komen.

Het reisgedrag van de reiziger is geanalyseerd vooral data gedreven en gecombineerd met de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, arbeidsplaatsen en de mobiliteitsvraag. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit gaan immers hand in hand. Die inzichten zijn gebruikt om het openbaar vervoer netwerk vorm te geven. En deze vraag kan juist heel erg verschillen per gebied. In sommige gevallen gaat het om grote stromen met een duidelijke herkomst en bestemming, maar in veel gevallen gaat het om veel dunnere vervoersstromen zonder een constant patroon. Deze conclusie volgde ook vanuit de exercitie in het noorden van de provincie en leidde tot een nieuwe visie. Dit is uiteindelijk de visie Publieke Mobiliteit geworden.

In het ontwikkelperspectief worden juist verschillende uitdagingen gecombineerd. Zo wordt er al een tijd samengewerkt om te komen tot een Bus Rapid Transit systeem (BRT) tussen Haarlem en Amsterdam, wat feitelijk een nieuw bussysteem betekent voor het hele gebied binnen Zuid-Kennemerland en IJmond. Met de komst van Haarlem Nieuw Zuid wordt hierin een eerste grote stap gezet. Vandaar dat in dit perspectief ook een aantal voorstellen genoemd staan om nieuwe verbindingen mogelijk te maken. Naast de grote stromen is het juist ook een uitdaging om kleinere stromen goed te blijven faciliteren. Ook hiervoor komen een aantal voorstellen naar voren, zowel binnen de concessie als breder vanuit het invullen van de visie Publieke Mobiliteit.

Dit ontwikkelperspectief is, in tegenstelling tot Noord-Holland Noord, niet gebruikt om tot aanpassingen in de huidige dienstregeling te komen. Dit heeft te maken met het momentum van schrijven. Op dit moment is de provincie namelijk gestart met het opnieuw aanbesteden van de beide concessies. Beide ontwikkelperspectieven zullen als bijlage meegaan bij het programma van eisen voor de nieuwe concessie en moeten dienen als inspiratie voor verbeteringen in de komende concessie.

Dit Ontwikkelperspectief is dan ook niet het eindpunt van dit product, maar juist een startpunt. De voorstellen die benoemd zijn, hopen we de komende jaren een plek te kunnen geven om zo onze inwoners en reizigers een zo'n goed mogelijke reis per openbaar vervoer aan te kunnen bieden.

Jeroen Olthof
Gedeputeerde Provincie Noord-Holland



→ Samenvatting

In dit Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Haarlem-IJmond schetsen wij een perspectief voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio Haarlem-IJmond voor de komende jaren. Samen met de VRA en de gemeenten van Haarlem-IJmond zijn sessies georganiseerd om tot een gezamenlijk beeld te komen van (de toekomst van) het openbaar vervoer in de regio. In dit document kijken wij naar de pijlers in het regionale openbaar vervoer waar de komende jaren op doorontwikkeld zou moeten worden. Dit gebied kenmerkt zich als eens sterk bebouwde en groeiende regio, met veel plekken voor werkgelegenheid en recreatie. Hierin heeft Haarlem een sterke centrale functie, zeker als het gaat om de verbinding met Amsterdam en heeft de kust vooral in de zomer een sterk aantrekkende werking.

In het multimodaal toekomstbeeld van de Metropoolregio Amsterdam is de ambitie opgenomen om een schaa sprong te maken op het gebied van openbaar vervoer en het ov-systeem een grotere rol te geven in het totale regionale mobiliteitssysteem. Grote ontwikkelingen als de komst van de nieuwe mobiliteitshub Haarlem Nieuw Zuid, de ontwikkeling van een BRT (Bus Rapid Transit) systeem en de plannen voor het uitbreiden van de dienstregeling van de trein bieden kansen om het ov-systeem te versterken en een beter product voor de reiziger te bieden.

Voor de IJmond geldt vooral dat de bussen goed moeten aansluiten op de (eventueel uitbreidende) treindienstregeling op de stations Castricum, Uitgeest en Beverwijk. Daarnaast lijkt een algemene uitkomst dat een bus het beste minstens twee keer per uur moet rijden om aantrekkelijk te zijn. Er moet daarom gekeken worden naar maatwerk voor kleine reisrelaties waar bussen nu weinig rijden. De grote vervoersbehoefte vanuit de IJmond is naar Haarlem, Amsterdam-Sloterdijk en Amsterdam (Schiphol/Zuid). Het versterken van deze relaties is daarom een van de uitkomsten van dit onderzoek.

De ontwikkelingen in Haarlem staan vooral in het teken van het te realiseren Haarlem Nieuw Zuid. Hier kan onder andere de druk op Haarlem Station en de binnenstad mee worden verlicht door de verschillende reizigersstromen beter te verdelen. Tevens zijn er kansen om de bereikbaarheid van de kust en de verbinding van de westkant van het gebied met Amsterdam te verbeteren.

In het kort worden de volgende principes gehanteerd wanneer wij naar de toekomst van het ov in de regio Haarlem-IJmond kijken:



Binnen 2 km van het station nadruk op fiets



Minimaal twee keer per uur



Grote reizigersstromen naar stations beter bedienen



Inzetten op magneetlocaties



Capaciteit op maat inzetten



Oog voor seizoenen

In het verlengde van dit perspectief liggen er kansen op ontwikkeling van het ov-netwerk die verder onderzocht moeten worden. Samen met de betreffende stakeholders moeten vervolgens keuzes worden gemaakt om weer een stap dichterbij een aantrekkelijk en soepel functionerend ov-systeem te komen.

→ 1. Inleiding

Dit is het Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Haarlem-IJmond. In dit document schetsen wij een perspectief voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio Haarlem-IJmond voor de komende jaren. Dit gebied kenmerkt zich als eens sterk bebouwde en groeiende regio, met veel plekken voor werkgelegenheid en recreatie. Hierin heeft Haarlem een sterke centrale functie, zeker als het gaat om de verbinding met Amsterdam en heeft de kust vooral in de zomer een sterk aantrekkende werking. Met wensen om het verkeer in het centrum van Haarlem te ontlasten en duurzame mobiliteitskeuzes te stimuleren, is het belangrijk om met ons openbaar een hoogwaardig en aantrekkelijk alternatief voor de auto te creëren.

De provincie Noord-Holland staat aan de vooravond van de aanbesteding voor de samen te voegen concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond. In 2028 moet deze concessie, Noord-Holland NoordWest (NHNW), van start gaan. Vorig jaar is al eens naar de ontwikkeling van het OV in Noord-Holland Noord gekeken, ditmaal is het de beurt aan de concessie Haarlem-IJmond. In dit ontwikkelperspectief kijken wij naar de pijlers in het regionale openbaar vervoer waar de komende jaren op doorontwikkeld zou moeten worden.

Dit moet bijdragen aan onze grote transitieopgaven op het gebied van mobiliteit, woningbouw, klimaat, stikstof en economisch en sociale ontwikkeling. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit moeten hierbij hand in hand gaan. We zien de benodigde mobiliteitstransitie slagen daar waar we samen werken aan en investeren in de

deur-tot-deurreis, het realiseren van woningbouw en werkgelegenheid nabij OV-knooppunten en bijpassend gemeentelijk parkeerbeleid.

De sterke relatie met Amsterdam uit zich ook in de verwevenheid van de buslijnen tussen de concessie Haarlem-IJmond en de concessies van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). In de toekomst zal deze verbinding alleen nog maar sterker worden en het is daarom goed om de ideeën over ontwikkelingen op één lijn te krijgen. Daarom is de VRA actief betrokken bij het tot stand komen van dit perspectief. Samen met de VRA en de gemeenten van Haarlem-IJmond zijn sessies georganiseerd om tot een gezamenlijk beeld te komen van het openbaar vervoer in de regio. Hierbij is ook de relatie met het treinnetwerk beschouwd met de NS. Aan de hand van deze gesprekken hebben wij gepoogd om een schets te maken van hoe het OV zich de komende jaren zou moeten ontwikkelen.

In dit perspectief gaan we in op de huidige staat van het openbaarvervoersysteem in de regio Zuid-Kennemerland IJmond voor zowel de trein als de bus. Toekomstige ontwikkelingen in het gebied worden beschreven en aan de hand van een aantal principes/uitgangspunten beschrijven wij hoe het openbaar vervoer zich daarop kan vormen, zodat er een robuust en aantrekkelijk aanbod ontstaat. De ontstane visie op de (gewenste) toekomst van het openbaar vervoer in het gebied op hoofdlijnen zal worden meegegeven in de aanbesteding van de nieuwe concessie NHNW. Tot slot zullen er een aantal acties naar voren komen die de komende periode moeten worden opgepakt om tot betere invulling van de visie te komen.



→ 2. De mobiliteit in Zuid-Kennemerland IJmond

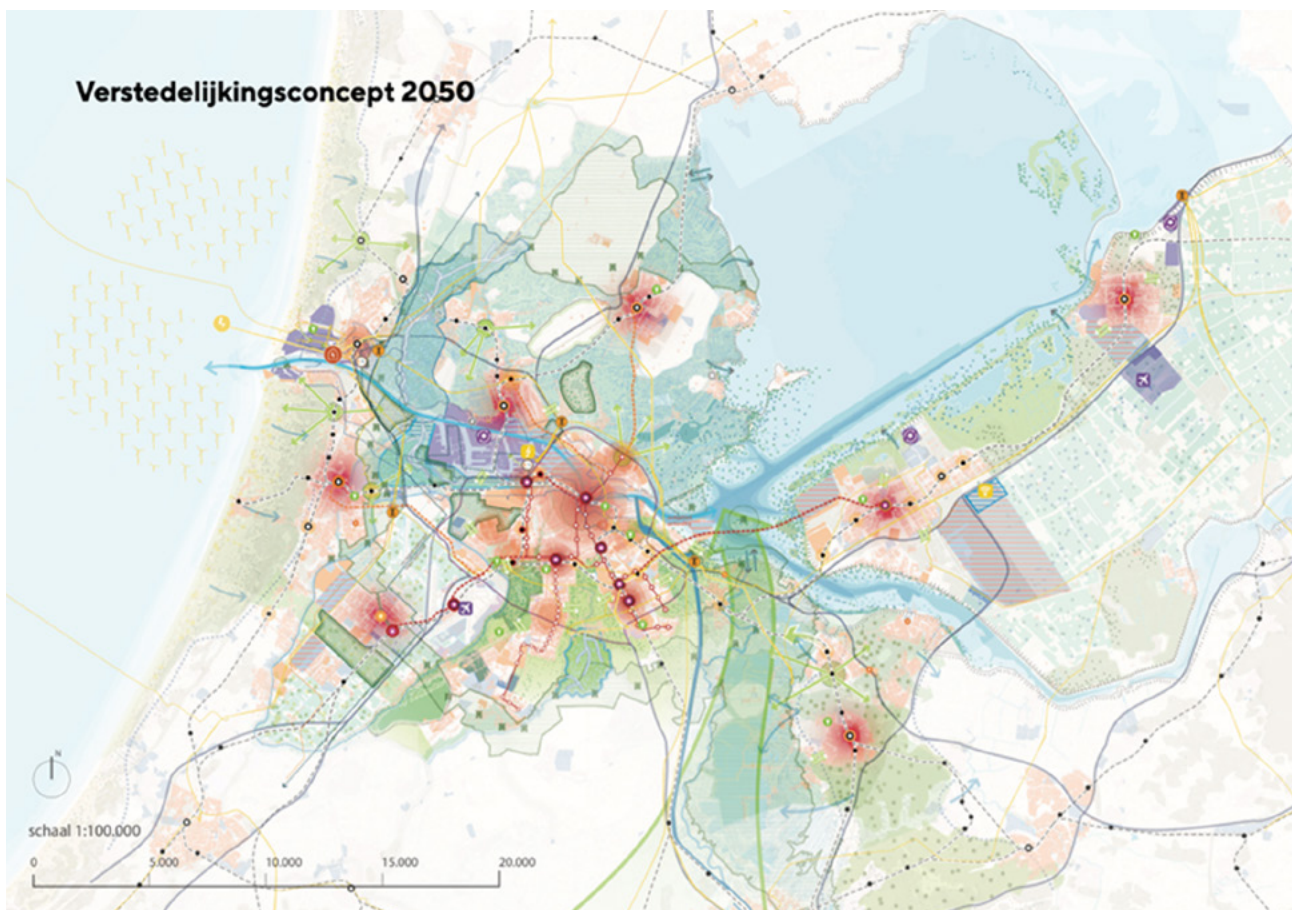
2.1 Multimodaal toekomstbeeld MRA

De mobiliteit in de regio Zuid-Kennemerland IJmond wordt vaak in samenhang bekeken in het mobiliteitssysteem van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Zuid-Kennemerland en IJmond vormen hierin de 'westflank' van Amsterdam. De MRA wordt gekenmerkt door grote mobiliteitsstromen in sterk verstedelijkt gebied. Het openbaar vervoer speelt een essentiële rol in het draaiende houden van de metropoolregio, vandaar dat in het **multimodaal toekomstbeeld** de ambitie is opgenomen om een schaa sprong te maken op het gebied van openbaar vervoer. Onder andere omdat het wegennet verzadigd is en grootschalige wegwitbreidingen eigenlijk alleen nog problemen verschuiven en niet oplossen. Dit neemt overigens niet weg dat er de komende tien jaar nog een aantal grootschalige wegenprojecten tot uitvoering komen. Voor de verdere toekomst wordt een groot belang gezien om het ov-systeem juist een grotere rol te geven in het regionale mobiliteitssysteem. Juist dit regionale mobiliteitssysteem is de motor van de economie. Dagelijks zijn er namelijk grote stromen die richting de Haarlemmermeer en Amsterdam bewegen als de twee

gemeenten met een inkomende pendel vanuit de hele regio. Met de ambitie om in de hele regio het aantal woningen te laten stijgen (de verstedelijkingsvisie) is dus ook de verwachting dat met name het regionale mobiliteitssysteem blijft groeien. Inzet is om juist in het ov tot een schaa sprong te komen om deze stromen de faciliteren. Ook binnen Zuid-Kennemerland IJmond zijn hiervoor ambities, zoals de komst van de nieuwe mobiliteitshub Haarlem Nieuw Zuid en de ontwikkeling van een BRT (Bus Rapid Transit) systeem om grotere ov-stromen een aantrekkelijk product te bieden.

2.2 De rol van treinverkeer in het vervoerssysteem

Het spoor is een van de plekken waar grote investeringen zijn voorzien om het openbaarvervoersysteem in de MRA verder te ontwikkelen. Hier reizen de grootste stromen openbaarvervoergebruikers en de capaciteit op het spoor is bepalend voor de aangeboden dienstregeling. Van aantrekkelijke treinverbindingen kan ook het busvervoer profiteren. In de regio Zuid-Kennemerland IJmond zijn de volgende (toekomstige) aspecten rond het spoor relevant:



Komst PHS

Vanuit het Rijk wordt al langere tijd gewerkt aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in heel Nederland. Inzet van dit programma is het mogelijk maken van een tien-minutendienstregeling op een aantal grote corridors in Nederland. In Noord-Holland lopen twee grote PHS-projecten, die ook doorwerken in deze regio. De eerste is de verbouwing van Amsterdam Centraal. Dit project loopt reeds maar kent een verwachte doorloop tot 2034 in verschillende fases. Het project heeft raakvlakken met een veelheid van corridors, maar onder andere ook voor de verbinding richting Haarlem en Alkmaar.

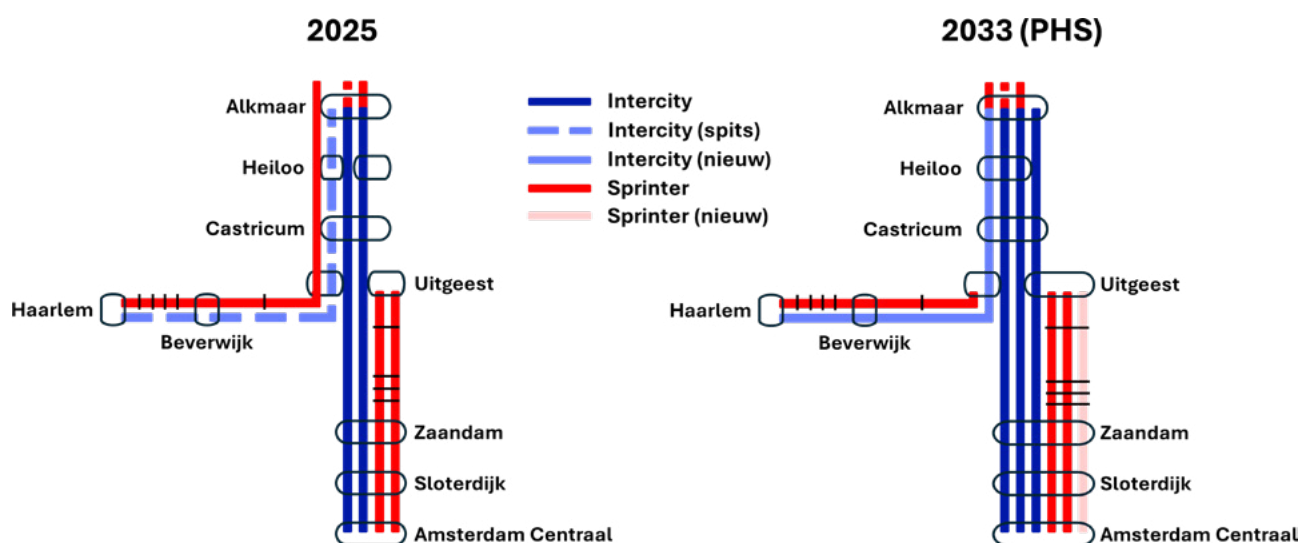
Uitbreidingsmogelijkheden richting Amsterdam zijn zeer beperkt, totdat de verbouwing van Amsterdam Centraal is afgerond en ook daarna zijn er nog beperkingen zijn, zolang spoorprojecten aan de zuidkant van Amsterdam niet zijn afgerond.

Het tweede PHS project omvat de corridor Amsterdam-Alkmaar. Tussen Amsterdam Sloterdijk en Heerhugowaard zijn verschillende werkzaamheden voorzien, die het mogelijk maken om met 6 intercity's per uur te rijden. Eind 2023 is een tracébesluit genomen en de komende jaren wordt gewerkt aan uitvoering van de maatregelen. Eén maatregel binnen dit PHS project komt echter voorlopig niet tot uitvoering, namelijk de aanpak van de Beverwijkerstraatweg te Castricum. Hierdoor blijft het maximum aantal treinen per uur tussen Uitgeest en Alkmaar 16 (8 per richting) en groeit nu niet door. De aanpak van de Beverwijkerstraatweg bleek door stikstof en een tekort aan financiering voorlopig niet uitvoerbaar, maar blijft wel de ambitie voor de toekomst.

Om de 6 intercity's te kunnen faciliteren gaat dat nu ten koste van de bediening van de Kennemerlijn. Er kan immers maar één trein per half uur doorrijden tussen Uitgeest en Alkmaar. Na bestudering van verschillende mogelijkheden ligt er nu een voorlopige voorkeur voor een bedieningsmodel, waarbij er de gehele dag een intercity rijdt tussen Alkmaar en Haarlem en een sprinter tussen Uitgeest en Haarlem. NS heeft echter nog geen definitieve dienstregeling gebouwd voor 2033 (verwachte afronding PHS Amsterdam fase 2 en PHS Alkmaar-Amsterdam). Dit volgt pas een jaar voor invoering.

Stations Kennemerlijn

In het functioneren van de treinstations de regio Zuid-Kennemerland IJmond valt een aantal zaken op. Station Haarlem is duidelijk het 'hoofdstation' in de regio. Vanuit Haarlem is het reizen per trein zo aantrekkelijk, dat veel mensen uit de regio naar station Haarlem reizen, terwijl er ook dichtbij gelegen stations zijn om de treinreis te starten. Naast Haarlem heeft Beverwijk een duidelijk verbindende functie voor de noordelijke IJmond (boven het Noordzeekanaal). De overige stations functioneren vooral als opstapstation voor de sprinter richting Amsterdam. Toch gebruiken mensen uit de IJmond en Zuid-Kennemerland nu ook een aantal andere stations. Zo wordt Castricum gebruikt als intercity richting Amsterdam/Utrecht door inwoners van Heemskerk, vanwege de snelle verbinding. Een andere opvallende relatie is het gebruik van station Amsterdam Sloterdijk door inwoners van Velsen. Door de R-net lijn 382 is er een snelle verbinding met dit station en nog meer als station Haarlem biedt dit station verbindingen naar belangrijke



Figuur 1. Schematische weergave van de dienstregeling voor de trein vanuit Amsterdam en Haarlem richting Alkmaar. Links de huidige situatie en rechts een voorziene uitgebreide dienstregeling in 2030, die nu voorlopig als voorkeur is benoemd.

bestemmingen in heel Nederland. Sinds de komst van de Airporsprinter is er een aantrekkelijke verbinding ontstaan, die ook voor relaties vanuit Haarlem een 'snelle route' biedt richting Schiphol.

Samenhang bus-trein IJmond

Vanuit de ontwikkeling van de Kennemerlijn wordt al langere tijd gesproken over het spoorproduct in relatie tot het busnetwerk in de IJmond. Een eerste discussie gaat om de bediening met de bus van station Heemskerk. Op dit moment wordt het station namelijk niet bediend met een bus, maar rijden de bussen die door Heemskerk rijden naar de stations Beverwijk, Uitgeest en Castricum. Kijkend naar het spoorproduct lijkt dit een logische keus, ook in ogenschouw nemend dat juist deze drie stations met de invoering van PHS juist beter zullen worden bediend. De treinbediening van Heemskerk is minder dan de omliggende stations en dit blijft voorlopig ook zo.

Evengoed functioneert het station als 'halte' op zich prima met zo'n 2.000 treinreizigers per dag. Dit station wordt vooral lopend en met de fiets bereikt.

Een tweede discussie is de aansluiting van buslijnen in Velsen op de stations van NS, of juist het ontbreken daarvan. Op dit moment sluiten beide systemen beperkt op elkaar aan (lijn 3 stopt vlakbij station Driehuis). Een goede overstap lijkt logisch om te organiseren, maar de opbouw van de netwerken is zodanig, dat voor mensen uit Velsen een bus zonder overstap naar Haarlem of rechtstreeks naar Sloterdijk een betere verbinding geeft, dan met een overstap op station Santpoort-Noord, dan wel station Driehuis. Dit komt mede door de frequenties van de bussen (tot 6x per uur in de spits) en de overstapmogelijkheden die de stations Haarlem en Amsterdam Sloterdijk bieden, ten opzichte van de stations op de Kennemerlijn. Bij een frequentieverhoging van de



trein en/of het versnellen van de dienstregeling (bijv. door sluiting stations) zou het wellicht wel interessant kunnen zijn. Hiervoor zijn in de komende periode dus nog wel een tweetal obstakels, namelijk de uitgestelde aanpak van de Beverwijkerstraatweg in Castricum en de verbouwing van Amsterdam Centraal.

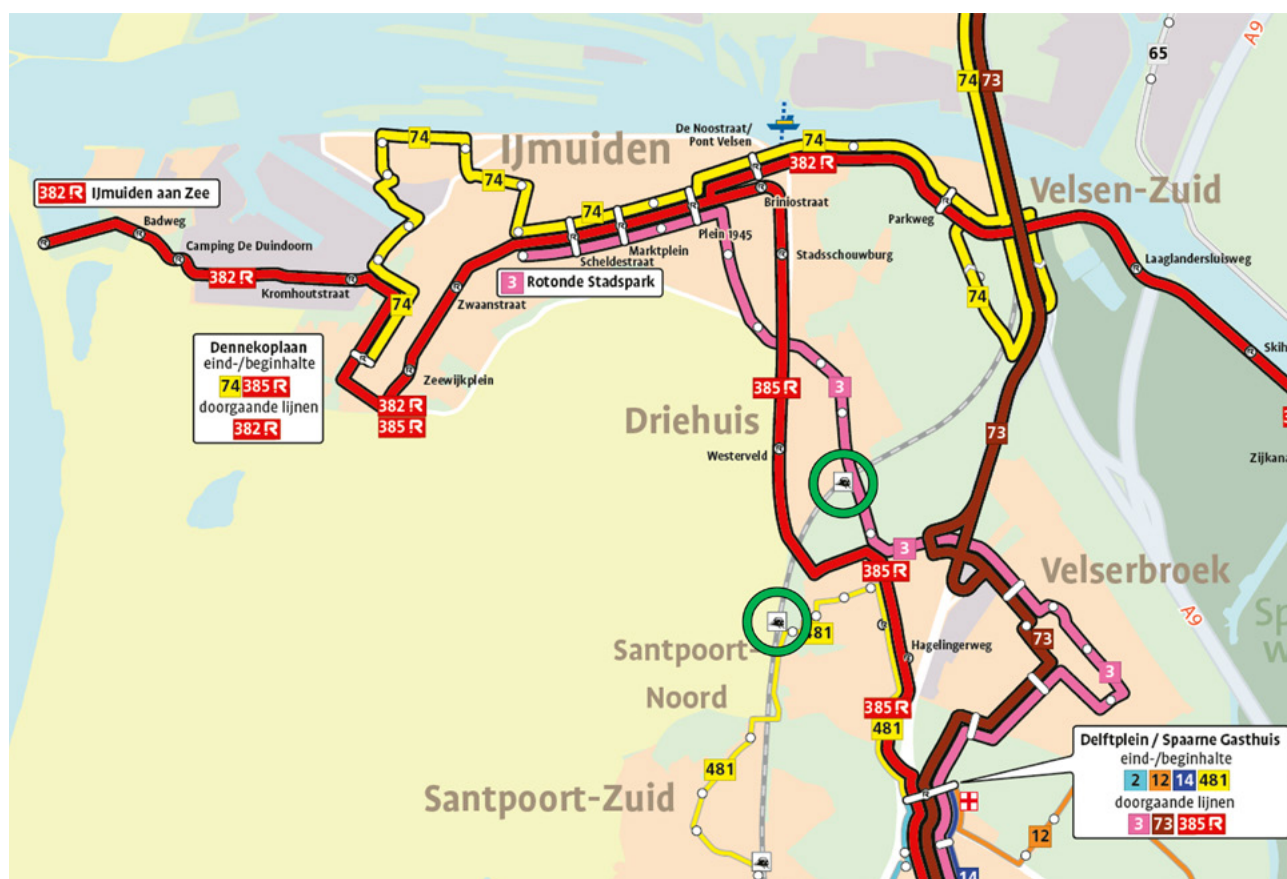
2.3 Bussysteem in Haarlem en IJmond

In het gebied ten noorden van het Noordzeekanaalgebied liggen er kansen om het busvervoer vooral aan te laten sluiten op het treinsysteem. Op dit moment heeft het station Castricum een belangrijke functie voor de omgeving, omdat hier een rechtstreekse intercity richting Zaanstad-Amsterdam stopt, maar ook een aantal scholen ligt in de invloedssfeer van het station Castricum. De P&R bij dit station wordt veelvuldig gebruikt door inwoners van Heemskerk en zelfs Beverwijk. Ook station Uitgeest wordt gebruikt, vanwege de goede dienstregeling richting Amsterdam (4 treinen per uur). Deze dienstregeling gaat aanzienlijk verbeteren na uitvoering van het PHS (Programma Hoogfrequent Spoor), waarbij station Uitgeest volledig verbouwd wordt en wellicht ook IC-stop wordt. Daarmee zal de aantrekkingskracht van station Uitgeest aanzienlijk toenemen. Het derde station is Beverwijk, met een teruggekeerde snelle verbinding naar Haarlem en de sprinter richting Amsterdam. Beverwijk

heeft ook veel busverbindingen vanaf het station voor bus-bus overstappers. Opzet voor de buslijnen is dus vooral om aansluiting te zoeken bij deze drie stations.

Verder zijn er in de reizigersstromen duidelijke magneten (locaties met veel reizigers) te benoemen, namelijk Wijk aan Zee en het centrum van Heemskerk. Deze twee locaties springen er duidelijk tussenuit in de regio als het gaat om het aantal reizigers. Het lijkt dan ook logisch om met name te kijken naar een opbouw van een lijnennet waarin Wijk aan Zee ieder half uur bediend blijft en om het centrum van Heemskerk goed te ontsluiten richting de verschillende stations met lijnen die 2x per uur rijden. Naast deze dikkere stromen valt ook op dat het lastig is daaronder een aantrekkelijk ontsluitend netwerk te creëren. Ook de bus van Beverwijk naar Zaanstad valt hieronder. Buslijnen die 1x per uur rijden worden niet als aantrekkelijk gezien. Daarnaast zijn de relaties binnen de IJmond op vrij korte afstand en kunnen wellicht nieuwe concepten juist beter aansluiten op de vraag. Dit kan een buurtbus zijn, dan wel maatschappelijke initiatieven. Wat nu opvalt is dat een buslijn van 1x per uur weinig lijkt aan te sluiten bij de wensen van de reizigers gezien het gebruik.

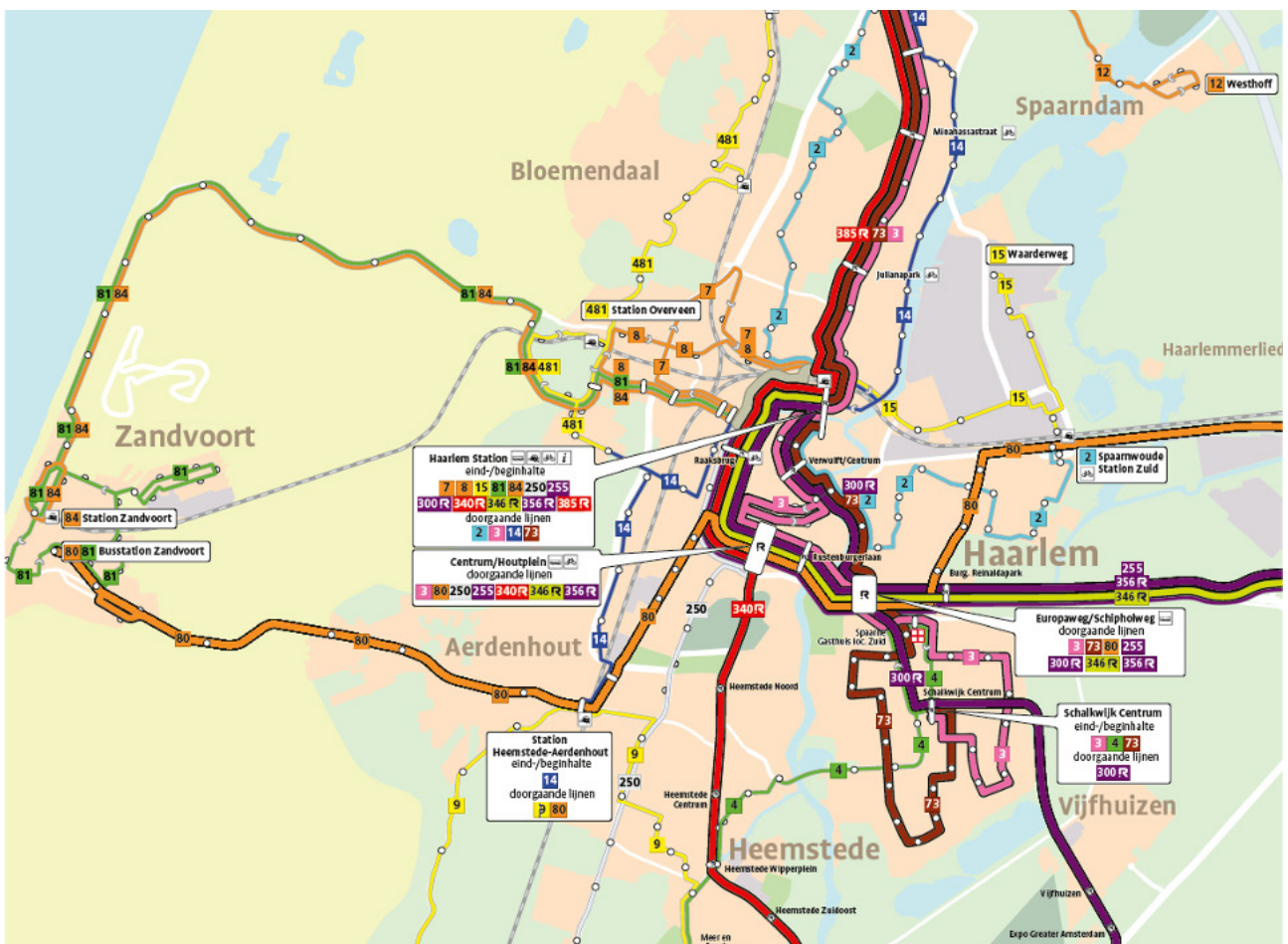
Ten zuiden van het kanaal ligt nog een deel van de IJmond. In dit gebied zijn twee duidelijke hoofdstromen, namelijk



vanuit IJmuiden richting Amsterdam Sloterdijk en Haarlem. Het zijn op dit moment twee R-net lijnen, die goed aansluiten bij de behoefte. Toch is er, zoals eerder omschreven wel discussie geweest over het koppelen aan het spoorproduct. Uit de analyse blijkt dat beide lijnen de stromen goed bedienen en niet beter worden bediend door het maken van een koppeling. Inzet is dan ook om juist deze lijnen verder te versterken. Zo wordt er in Haarlem Noord gekeken hoe de doorstroming kan verbeteren, zodat de reistijd richting de IJmond positief wordt beïnvloed. Daarnaast is het de bedoeling om ook de verbinding vanuit Beverwijk via de Velsbroek door naar Amsterdam te versterken. Hiermee kunnen in feite drie routes door het gebied komen te liggen.

Naast dit kernnet zijn er nog een aantal lijnen die een belangrijke verbindende functie hebben. Zo worden de bus tussen IJmuiden en Beverwijk (lijn 74) en de bus tussen IJmuiden en Velsbroek (lijn 3) als belangrijke dragers gezien. Inzet is om deze verbindende functies minimaal 2x per uur te onderhouden. Wellicht dat er nog koppelingen te maken zijn tussen buslijnen om de aantrekkelijkheid te vergroten.

Haarlem Station is met gemak het belangrijkste overstapstation. Vanuit de gebruikscijfers is duidelijk dat de regio het liefst naar Haarlem Station reist omdat men vanaf daar de meeste keuzes heeft in het vervolg van zijn/haar reis. Vanuit de bus gezien is station Haarlem een overstapstation, minder een eindpunt. Overstappers van trein- trein, bus - trein en trein- bus moeten hier worden gefaciliteerd. Station Haarlem is en blijft het grootste knooppunt voor de regio. Echter worden door de komst van Haarlem Nieuw Zuid de stromen waarschijnlijk meer verdeeld over de stad. Verder zullen niet alle reizigers daarmee 'in de stad' moeten zijn. De inzet is om tot een netwerk te komen dat juist tracht aan te sluiten bij alle verschillende stromen. Daarmee zorgt de komst van Haarlem Nieuw Zuid voor kansen om het netwerk volledig anders in te richten en te komen tot een effectieve verdeling over ov in de stad en naar de rest van Nederland. Verwachting is dat er ook een derde route kan komen tussen Haarlem Nieuw Zuid en Haarlem Station, die om het centrum heen gaat en tegelijkertijd ook een ander deel van de stad kan bedienen, namelijk de Amsterdamse Buurt en het gebied rondom de Koepel in Haarlem.



Figuur 2. De huidige buslijnen in het gebied in en rond Haarlem, Heemstede en Zandvoort.

Ook station Heemstede-Aerdenhout vervult op een aantal relaties nog een belangrijke schakelfunctie. De overige stations (Haarlem Spaarnwoude, Santpoort-Zuid, Bloemendaal, Overveen, Zandvoort) hebben overwegend een 'halte-/bestemmingsfunctie'. In de noord-zuid-relatie richting Velsen zijn dus twee duidelijke corridors: één per trein (de Kennemerlijn) en één over de Rijksweg. In invloedssfeer zijn deze grotendeels complementair: de bedieningsgebieden van de stations aan de Kennemerlijn en de bushaltes aan de Rijksweg vullen elkaar goed aan. Er is echter een strook aan de westkant van Haarlem, waar nu bus 2 rijdt, wat hier tussenin valt. Uit de analyse blijkt dat dit een belangrijk gebied blijft om apart te blijven ontsluiten.

Ten zuiden van het station worden op dit moment een veelheid aan stromen gefaciliteerd. Met meerdere lijnen wordt verbinding gelegd met de belangrijkste werkgebieden binnen de MRA. Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuidas, Amstelveen en Amsterdam Bijlmer worden allemaal rechtstreeks bediend. Sinds de komst van de Zuidtangent tot aan de start van de coronapandemie heeft dit netwerk alleen maar groei gekend.

Uit de analyse komt de Waarderpolder niet direct als magneetlocatie tevoorschijn. De aard van lijn 15 in het huidige systeem biedt hier ook geen kans toe.

De Waarderpolder wordt door de gemeente Haarlem zelf genoemd als een belangrijke magneet naar de toekomst toe.



→ 3. Een perspectief voor Zuid-Kennemerland IJmond

Vanuit de analyses en data komen een aantal duidelijke beelden naar voren. Zo is het spoorstelsel voor grote delen van de regio het voornaamste vervoermiddel. Echter, met name in de relaties tussen Haarlem en de regio Amsterdam zijn ook busstromen aan te wijzen die in aantallen flink te noemen zijn. De ontwikkeling van de MRA als polycentrische metropool zorgt ervoor de relaties blijven groeien. Zowel qua woningbouw als economie wordt nog flinke groei verwacht in Zuid-Kennemerland IJmond. Het is dus juist goed om na te denken over de rol die het OV zou moeten vervullen in deze opgave. Voor de hele MRA wordt vaak gesproken over een schaa sprong in het OV. Hoewel na corona de reizigersbehoefte permanent is veranderd. Toch is de mobiliteit weer groeiende en zal de komende periode duidelijk moeten worden welke opgaven er samenhangen met de komst van nieuwe woningen en bedrijvigheid.

3.1 Gehanteerde principes / uitgangspunten

In de opzet van het ontwikkelperspectief voor Noord-Holland Noord zijn



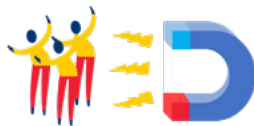
Binnen 2 km van het station nadruk op fiets



Minimaal twee keer per uur



Grote reizigersstromen naar stations beter bedienen



Inzetten op magneetlocaties



Capaciteit op maat inzetten



Oog voor seizoenen

3.2 Grote stromen

Ten opzichte van het huidige netwerk komen een aantal veranderingen naar voren, maar willen we bovenal een duidelijk systeem tussen een aantal treinstations en buslijnen aanbrengen. Met de komst van PHS wordt Uitgeest een aantrekkelijker station voor de regio IJmond. Verder blijft station Beverwijk een brandpunt van ov-lijnen. Ook wordt ingezet op het koppelen van de verbinding tussen Beverwijk en Haarlem en verder naar Amsterdam Zuid. Vanuit IJmuiden blijven de twee R-net lijnen voorlopig de belangrijkste verbindingen maken met Amsterdam en Haarlem, zonder dat ingezet wordt op verknoping met de Kennemerlijn. Er kunnen zich echter ontwikkelingen voordoen, waardoor het toch interessant wordt om de grote stromen meer via de Kennemerlijn te faciliteren op het moment dat de huidige knelpunten die dit beperken worden opgelost.

Ook de komst van Haarlem Nieuw Zuid en een Bus Rapid Transit (BRT)-systeem kunnen leiden tot heroverweging van het systeem om de verschillende stromen zo goed mogelijk te bedienen. De komst van Haarlem Nieuw Zuid zal een belangrijke plek innemen in het vormgeven van de nieuwe concessie. De oplevering van Haarlem Nieuw Zuid nu gepland staat voor Q4 2028, enkele maanden na het ingaan van de nieuwe concessie in de zomer van 2028. Het functioneren van Haarlem Nieuw Zuid zal het grootste deel van de nieuwe concessie bijdragen aan de werking van het ov-systeem in de regio. Het faciliteren van alle stromen met de komst van Haarlem Nieuw Zuid is daarom een belangrijk onderdeel in het komen tot een nieuwe concessie.

3.3 Fiets als onderdeel van het systeem

Vanuit de analyse voor het ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord kwam naar voren, dat in veel lijnen richting het station de laatste paar haltes weinig gebruikt worden (tenzij er ook een belangrijke bestemming zit, zoals winkels of scholen). Een verklaring bleek dat op die afstand veelal de fiets gebruikt wordt richting stations (onderbouwing uit o.a. enquêtes NS en oude fietstellingen). Op zich is het ook logisch om op deze afstand vooral de fiets als voortransport te zien, maar tegenwoordig ook als natransport door onder andere het succes van de OV-fiets.

Voor de regio Zuid-Kennemerland IJmond is veelal eenzelfde beeld te zien. Op een aantal plekken zijn nog wel

druk gebruikte haltes dichtbij het station te vinden, maar veelal ligt het belangrijkste voedingsgebied voor veel bussen net iets verder bij de stations vandaan.

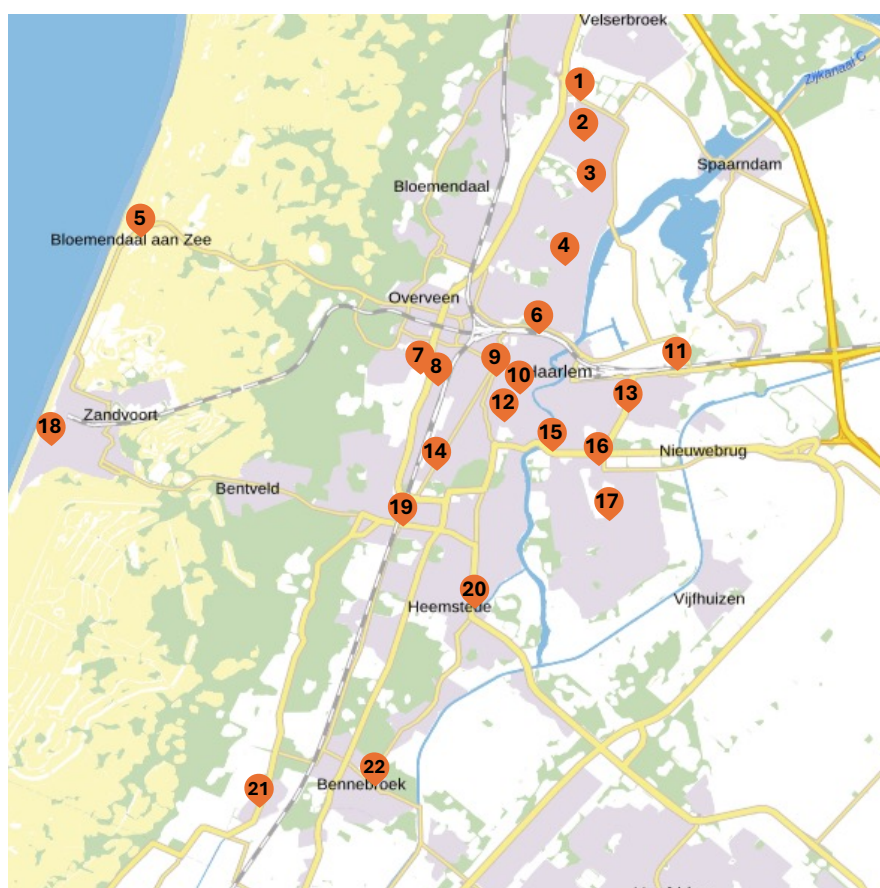
Wat verder opvalt is dat de regio relatief veel stations kent en dat al deze stations ook een flink aandeel reizigers met de fiets als voor/natransport of zelfs lopend kennen. Er zijn nu al weinig bussen die een uitgebreide route kennen vlakbij het station. Het gaat dan om een klein aantal (lijn 2 en 14). De meeste bussen rijden nu al een 'gestrekte route' richting het station, maar wellicht is er toch nog op een aantal plekken een slimmere keuze te maken in routing. Andersom zet de provincie zich in voor een helder en duidelijk fietsnetwerk om alle stations goed te bedienen.

3.4 Belangrijke bestemmingen: een magneetwerking in hun gebied

Uit de reizigersstromen wordt duidelijk dat er locaties, dan wel een aantal haltes achter elkaar zijn, waar een flink reizigerspotentieel zit. Om richting een volgende concessie duidelijkheid te verschaffen wat in ieder geval locaties zijn waar een sterke bediening zou moeten zijn is de term magneten bedacht. De punten geven namelijk aan waar nu reizigerspotentieel zit, dan wel maatschappelijk belang is om regelmatig te bedienen. Inzet richting de nieuwe concessie is om deze locaties te benoemen als punten waar in ieder geval OV regelmatig langs moet komen. Op deze wijze worden de contouren voor een nieuwe concessie duidelijk, zonder dat op lijnniveau een netwerk wordt voorgeschreven.



1. Castricum Station
2. Uitgeest Station
3. Heemskerk Centrum
4. Wijk aan Zee, Julianaplein
5. Beverwijk Station
6. IJmuiden aan Zee
7. IJmuiden, Marktplaats
8. IJmuiden, Pont Velsen
9. Velserbroek Centrum



1. Haarlem, Delftplein
2. Haarlem, Marsmanplein
3. Haarlem, Minahassastraat
4. Haarlem, Soendaplein
5. Bloemendaal aan Zee
6. Haarlem Station
7. Hogeschool Inholland
8. Nova College
9. Haarlem, Raaks
10. Haarlem, Verwulft
11. Haarlem Spaarnwoude (station)
12. Haarlem, Centrum/Houtplein
13. Haarlem, Prins Bernhardlaan
14. Haarlem, Edisonstraat
15. Haarlem Nieuw-Zuid (toekomstig)
16. Haarlem, Spaarne Gasthuis
17. Haarlem, Schalkwijk Centrum
18. Zandvoort, Watertorenplein (toekomstig)
19. Heemstede-Aerdenhout (station)
20. Heemstede, Wipperplein
21. Vogelenzang, Dorp
22. Bennebroek, Bennebroekerlaan

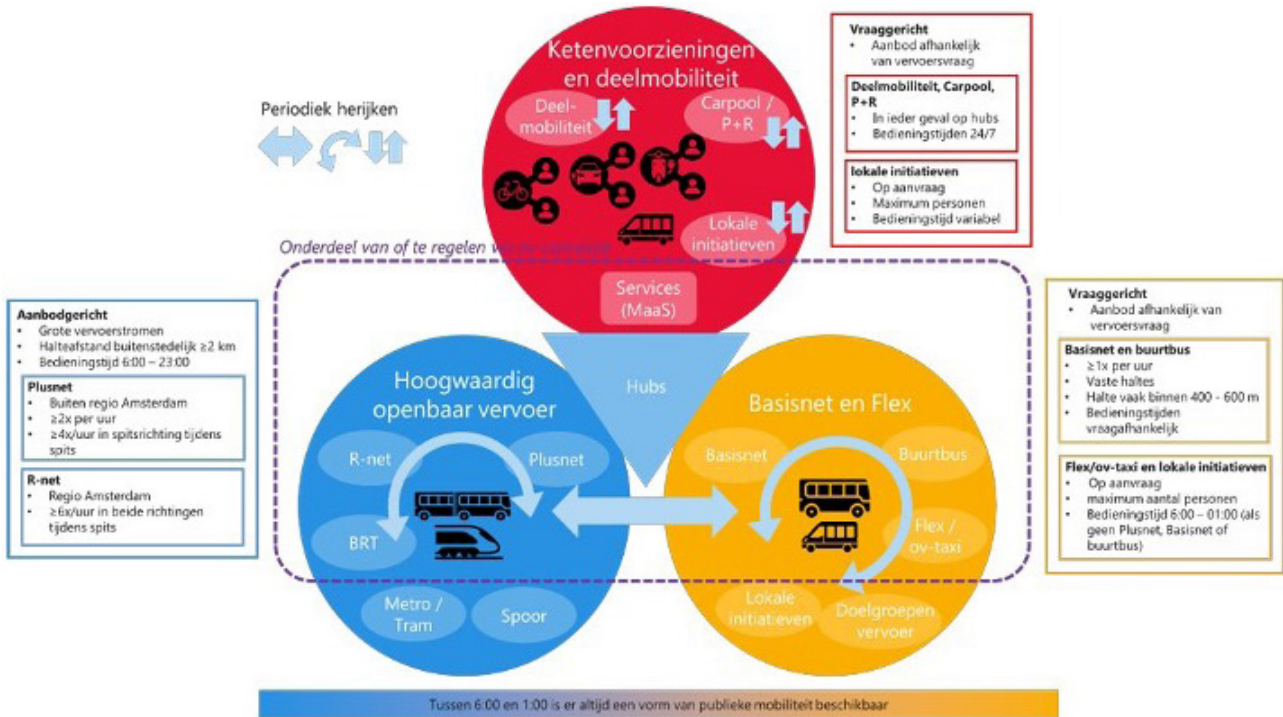
3.5 Oog voor het seizoen

De vraag naar openbaar vervoer is niet altijd evenredig verdeeld over de tijd. De ene verbinding wordt vooral door de week door forenzen wordt gebruikt, terwijl een andere een sterke recreatieve functie heeft en daarom veel in het weekend wordt gebruikt. Deze recreatieve functie wordt versterkt door de tijd van het jaar. Verder is na corona de stroom sociaal recreatief groter geworden. In deze regio is al langer oog voor de bereikbaarheid van de kust. Op dit moment loopt hiervoor ook een apart project waarin naar de totale mobiliteit gekeken wordt.

Uit deze exercitie volgen een aantal maatregelen die een plek zouden moeten krijgen in een nieuwe concessie. Tegelijkertijd is het ook goed om naar verschillen in reispatronen te kijken in de gehele regio. Natuurlijk is er altijd al een zomerdienstregeling geweest, maar patronen kunnen ook nog wel anders worden per dag van de week, vanwege veranderde reispatronen. Inzet is om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de vraag. Zo kan het zijn dat de vrijdag wellicht meer aansluit bij een weekenddienstregeling dan bij de 'werkweek'.

3.6 Minimaal 2x per uur bedienen

In de concessie zitten een zestal uursdiensten (de twee buslijnen naar Wijk aan Zee zijn gezamenlijk een halfuurs dienst) die allen beperkt functioneren. Natuurlijk bedienen deze lijnen een aantal kernen/wijken waar anders geen vervoer is. Tegelijkertijd blijkt dat het rijden van een uursdienst niet aantrekkelijk genoeg is in deze verstedelijkte regio. Dit in tegenstelling tot het noorden van de provincie, waar een uursdienst vaak nog zorgt voor ontsluiting van gebieden en het gebruik van die lijnen beter is dan in het zuiden van de provincie. Vandaar dat voor de verschillende uursdiensten is gekeken, wat er nodig is om tot een beter product te komen, dan wel te concluderen, dat er op een andere manier maatwerk nodig is (zie paragraaf 3.7). Inzet voor de nieuwe concessie is om niet langer uursdiensten te hebben in deze regio.



3.7 Maatwerk op de dunne lijnen

De provincie heeft in 2024 een visie publieke mobiliteit vastgesteld. Hierin wordt het belang geschetst hoe het hele OV systeem in samenhang met veel maatschappelijk vervoer zou moeten functioneren als één systeem. Hoewel de regio Zuid-Kennemerland IJmond een veelheid van dikke OV stromen kent vanwege het verstedelijkte karakter, zijn er juist ook woonkernen en gebieden die niet direct goed bediend worden.

In de regio rijdt nu één buurtbus en bestaan er meerdere maatschappelijke initiatieven (vrijwilligersvervoer), maar ook initiatieven samen met het bedrijfsleven. Op een aantal plekken ligt hierin een uitdaging richting de nieuwe concessie. Een voorbeeld hiervan is het ontsluiten van de Waarderpolder, waar nu samen met de bedrijvenkring gestudeerd wordt naar mogelijkheden. De provincie wil de komende periode de visie publieke mobiliteit verder uitwerken in een aantal concrete acties richting uitvoering. Verder zal in de nieuwe concessie ook expliciet gevraagd worden om met voorstellen te komen om het OV systeem zo breed mogelijk in te zetten. Tegelijkertijd zullen verschillende acties op het gebied van publieke mobiliteit juist buiten de concessie vallen, zoals het combineren van mogelijkheden met WMO vervoer. Hierin is samenwerking met gemeenten en tussen vervoerders essentieel.

→ 4. Vervolgproces

Bij het opstellen van het ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord werd ook een actieagenda opgesteld én werden een veelheid van wijzigingen doorgevoerd in de dienstregeling van Connexxion. Nu is de opzet echter anders en is het perspectief alleen gericht op de aanbesteding en de volgende concessie. Dit heeft te maken met het feit dat de provincie ook al begonnen is met de voorbereidingen voor de nieuwe concessie en de huidige vervoerder (Connexxion) nu niet betrokken is bij het opstellen van dit ontwikkelperspectief. Vandaar dat de voornaamste bevindingen nu beschreven zijn als denkrichtingen/mogelijkheden richting een nieuwe concessie.

4.1 Lijnvoering noordelijke IJmond/Heemskerk

Uit de analyse blijkt dat er een aantal duidelijke magneten te benoemen zijn waar het logisch is de stromen op te richten. Hierin spelen de stations Beverwijk, Uitgeest en Castricum een rol. Waar de zoektocht zit is het komen tot een optimaal netwerk om het gebied richting deze punten goed te ontsluiten. De huidige dienstregeling kent een aantal uitsplitsingen, waardoor getracht wordt een dekkend netwerk te creëren. Wat duidelijk naar voren komt in dit gebied zijn de brandpunten die je zou moeten aandoen, maar de uitdaging zit in het ontsluitende net, dan wel de combinatie zoeken met publieke mobiliteit. Als mogelijkheid is het opstarten van een buurtbus langsgeslagen, dan wel combinaties zoeken met WMO vervoer, maar ook het onderzoeken van een flexsysteem in de regio. Daarnaast zijn er reeds vrijwilligersinitiatieven in de regio waar wellicht aansluiting bij gezocht kan worden.

4.2 Samenhang Kennemerlijn en R-net lijnen 382+385

In de discussie over de vervoersstromen in de zuidelijke IJmond kwam veelvuldig de discussie op over het koppelen van het spoornetwerk aan het busnetwerk in dit gebied. Door meerdere partijen werd deze ambitie uitgesproken. Toch is de conclusie voor de komende periode, in ieder geval de komende tien jaar, dat het huidige netwerk beter aansluit bij de reizigersstromen, dan het koppelen bij station Driehuis of Santpoort Noord. Dit komt enerzijds door de snelle verbindingen die de huidige R-net lijnen zijn en de netwerkqualiteit waar deze lijnen nu aansluiten op het spoornetwerk. Haarlem station en Amsterdam Sloterdijk zijn immers intercystation en hebben een veel grotere netwerkqualiteit dan de stations Driehuis en Santpoort-Noord. Wellicht dat dit verandert als er een

aantrekkelijker spoorproduct komt op de Kennemerlijn. Dit is voor de komende periode echter niet voorzien. Inzet voor de komende concessie is dan ook om de verbindingen tussen IJmuiden en Haarlem/Amsterdam Sloterdijk als belangrijke stroom te benoemen.

4.3 Koppeling 244 en 73/ rechtstreekse bus Amsterdam zuid

Met de komst van Haarlem Nieuw Zuid lijken er ook steeds meer kansen te liggen om het netwerk vanuit de IJmond door te koppelen richting de grote werkgebieden in de Haarlemmermeer en Amsterdam. Vanuit de Bus Rapid Transit (BRT)-studie wordt hier naar de verschillende mogelijkheden gekeken. Voor de coronapandemie reed bus 244 als versterking op de lijn 346. Hoewel de bus slechts één jaar reed, liet deze meteen potentieel zien. In dit perspectief is nu een koppeling gemaakt met de wens om een rechtstreekse verbinding te maken tussen Beverwijk en Amsterdam Zuid, zoals opgenomen in het Regionaal OV Toekomstbeeld. In dat toekomstbeeld werd een flinke potentie gezien tussen Beverwijk en Amsterdam Zuid. Door de 73 en 244 te koppelen ontstaat deze rechtstreekse verbinding, al is het niet via de A9 (die nog steeds te filegevoelig is). Hierdoor krijgt ook Velserbroek een rechtstreekse verbinding richting Amsterdam.

4.4 Komst BRT en pilot Rijksweg: bussen door de stad

Inmiddels wordt vanuit het project BRT gestart met een eerste pilot op de Rijksweg en door de binnenstad tot aan de Turfmarkt. Essentie van de pilot is om bussen een 'robuuste route' door de binnenstad te geven, zodat de dienstregeling betrouwbaarder wordt. Dit zorgt ervoor dat in een dienstregeling minder met fluctuaties rekening gehouden hoeft te worden (extra tijd om vertraging te compenseren). Ook in de discussie over het afwaarderen van wegen in de binnenstad naar 30km/u lijkt het juist ook goed om te kijken dat de doorstroming voor het OV nog wel gewaarborgd blijft. De pilot kan dus ook als een breder leermoment gezien worden om het OV robuust en veilig door de binnenstad van Haarlem te krijgen. Zo kunnen de verschillende doelstellingen op het gebied van mobiliteit gecombineerd worden.

4.5 De toekomstige rol/functie van Haarlem Nieuw Zuid en de Haarlemse binnenstad

Door de komst van Haarlem Nieuw Zuid ontstaan er uit de analyse drie duidelijke routes door, maar ook om de



binnenstad van Haarlem. Idealiter wordt er een vervoerpakket samengesteld waarbij alle drie de routes evenveel reizigers bedienen. Twee routes zijn de bestaande bus routes via Wilhelminalaan, dan wel Gedempte Oude Gracht. Derde kansrijke route is via de Schalkwijkerstraat, Lange Herenvest, Gedempte Oostersingelgracht en de N200. Dit vraagt om de aanleg van een tweetal nieuwe bushaltes: een aan de noordkant van station Haarlem en een bij de Koepel/Amsterdamse Poort. Op deze manier wordt het echter wel mogelijk om een route om de binnenstad te creëren. Inzet zou de komende periode dus moeten zijn, om te kijken waar haltes kunnen komen en voor te bereiden op de nieuwe concessie.

4.6 Haarlem Nieuw Zuid naar Schiphol

Kijkend naar de reizigersstromen en reistijden lijkt er vanuit het doorkoppelen vanuit Haarlem Nieuw Zuid ook een kans te liggen voor een rechtstreekse verbinding naar Schiphol Plaza. Vanuit Haarlem Nieuw Zuid is op die relatie veel tijd te winnen. Vanaf het station is de concurrerende verbinding op dit moment ook aanzienlijk verbeterd. Door de komst van de airportsprinter is een snelle frequente verbinding ontstaan van Station Haarlem naar Sloterdijk met daar een overstap op de Airportsprinter naar Schiphol. Het is dus goed te kijken welke gebieden het meest profiteren met ook een rechtstreekse verbinding via Haarlem Nieuw Zuid. Wellicht dat dit juist gebieden zijn, die anders meerdere overstappen hebben, maar via deze lijn dan toch een rechtstreekse verbinding hebben.

4.7 Ontsluiting binnen Zandvoort

In Zandvoort is er het hele jaar door sprake van drie sterke verbindingen van buiten de gemeente: één vanuit Heemstede-Aerdenhout, één vanuit Haarlem/Overveen en één met de trein vanuit Haarlem. Dit geeft meerdere snelle opties om met het openbaar vervoer een regionale reisbeweging te maken. Een van deze 'snelle' lijnen maakt op dit moment een slinger in het noorden van Zandvoort, met een meer ontsluitende functie. Het gebruik in deze slinger is niet laag, maar er kan overwogen worden om dit gebied op een andere manier te ontsluiten dan op dit moment. Samen met de gemeente kan naar de mogelijkheden worden gekeken voor een vrijwilligerssysteem binnen de stad, zodat er met groot materieel ingezet kan worden op de snelle regionale lijnen.

4.8 De scholieren/kustlijn

Op dit moment is er een grote groep scholieren die een overstap maakt van de lijnen 7 en 8 die eigenlijk juist vanuit het zuiden komt. De komst van Haarlem Nieuw Zuid is een logisch overstappunt ten opzichte van het station. Ook in de zomer zijn er veel reizigers die bus 81 en 84 gebruiken die juist vanuit het zuiden komen. Natuurlijk zijn er ook overstappers vanuit het noorden, maar bij halte Raaks zou een overstap voor deze groep dan kunnen aansluiten op een route vanaf Haarlem Nieuw Zuid, langs het NOVA en de Hoge School en dan vervolgens door naar Bloemendaal. Met de komst van Nieuw Zuid lijkt het dus interessant om een lijn samen te stellen, die juist niet het station aandoet.



Verder zou de buslijn kunnen starten in bijvoorbeeld Hoofddorp in de zomer. Zo zou een rechtstreekse verbinding gemaakt kunnen worden richting de kust vanuit deze regio. Een verbinding die juist als kansrijk gezien wordt in het project bereikbaarheid kust. Wat verder goed bij elkaar aansluit is het materieel. Voor de scholierenstromen is in piekmomenten groot materieel nodig en in drukke weekenden of in de zomer juist richting de kust.

4.9 Stadslijnen Haarlem

Haarlem kent op dit moment nog een aantal stadslijnen. De belangrijkste gebieden die ontsloten worden zijn de noordwestkant van Haarlem en oostkant via lijn 2 en Schalkwijk via lijn 3. Wat opvalt is dat lijn 3 in noord ook via de Rijksstraatweg loopt, maar dan met een aantal extra haltes ten opzichte van de R-net lijn 385. Uit de analyse blijkt dat lijn 2 ten noorden van het station in de eerste paar haltes relatief weinig wordt gebruikt, maar vooral een voedingsgebied heeft na het kruisen van de Zaanenlaan. Richting het oosten slingert de bus door de Amsterdamse buurt, maar drukke haltes liggen vooral rondom de Prins Bernardlaan. Lijn 3 vervult zowel op de Rijksstraatweg in Noord als door heel Schalkwijk een belangrijke ontsluitende functie met goed gebruikte haltes over de hele lijn. Toch lijken er combinatiemogelijkheden te zitten in de stadslijnen op het moment dat er meer doorgaande lijnen ook delen van Haarlem kunnen ontsluiten. Zo wordt de Amsterdamse buurt wellicht goed ontsloten op het moment dat er een route om de stad komt en kan de

Rijksstraatweg ook anders bediend worden op het moment dat er 2 R-net lijnen komen. Een combinatie van lijn 2 in het noorden met lijn 3 in het zuiden lijkt dan goed te passen. Van belang is ook hoe de ontsluiting van oost er uit gaat zien met de komst van Nieuw Zuid, wat een groot knooppunt wordt voor veel relaties. Nu rijdt lijn 80 door Haarlem-Oost en doet straks ook Nieuw Zuid aan.

4.10 Geen uurdiensten/denkrichtingen

A. Heemstede

In Heemstede rijden op dit moment twee bussen met een uurdienst, namelijk lijn 4 en lijn 9. Idee is om te kijken of er een combinatie van de twee buslijnen te maken is, zodat een halfuursdienst kan worden opgezet. Ook de komst van Nieuw Zuid lijkt een logische bestemming. Zo zou een 'rondje' van interessante bestemmingen ontstaan met centrum Schalkwijk, Haarlem Nieuw Zuid, Haarlem centrum/Houtplein, Edisonstraat/middelbare scholen en station Heemstede Aerdenhout. Niet alle verbindingen zijn dan rechtstreeks/snel, maar wel zonder overstap en in een aantrekkelijke frequentie.

B. Heemskerk

Voor Heemskerk is al eerder genoemd, dat het juist het idee is om op een aantal verbindende lijnen in te zetten die aansluiten bij de knooppunten Beverwijk. Uitgeest en Castricum. Wat lastig lijkt is een product neer te zetten, wat in wijken waar nu een uursdienst rijdt toch aantrekkelijker kan zijn. Deze uursdiensten worden



namelijk weinig gebruikt op sommige delen van de route. Vandaar dat juist wordt aangegeven op zoek te gaan naar mogelijkheden voor een buurtbus, dan wel vanuit de visie publieke mobiliteit tot interessante oplossingen te komen.

C. Bedieningsgebieden lijn 14

Lijn 14 bedient nu de zuidwestkant van Haarlem en het Ramplaankwartier voordat de bus naar Haarlem station rijdt. De drukst gebruikte halte is dan nog aan de westergracht. In de buurt komen nu echter andere bussen met een hogere frequentie, zoals de 80 op de Leidsevaart en de 81 langs het Ramplaankwartier. Vraag is dus hoe hier het best op het beperkte reizigersaanbod kan worden ingespeeld. Na Haarlem station rijdt de bus verder langs het Spaarne naar Noord. Ook hier kent de bus een beperkt gebruik en ligt de Rijksweg voor een groot deel in de invloedssfeer van dezelfde wijken. Daarnaast is ook hier te zien, dat de bus dicht bij het station minder gebruikt wordt. Toch worden hier de komende periode een aantal woningbouwlocaties ontwikkeld, dus neemt het potentieel wellicht toe. Verder ligt aan de andere zijde van het water de Waarderpolder. Wellicht is met ideeën/ vervoersproducten voor de Waarderpolder een combinatie te maken (zie volgende paragraaf)

D. Werkgeversaanpak Waarderpolder

Het is het uitzoeken waard waar de werknemers uit de Waarderpolder vandaan komen en of bijvoorbeeld een buslijn vanuit de IJmond een interessante verbinding is

om toe te voegen. Daarnaast liggen er wellicht kansen met vraag gestuurd vervoer. Eén van de ideeën die uit de analyse kwam, was het feit dat er veel bussen leeg van en naar de remises rijden in de Waarderpolder en dat er ook veel auto's gebruikt worden voor chauffeurswissels, waarmee wellicht al reizigers zouden kunnen meerijden richting Haarlem station, dan wel het Delftplein in Haarlem-Noord. De verbinding tussen de Waarderpolder en station Haarlem-Spaarnwoude heeft vanuit de uitgangspunten uit dit ontwikkelperspectief meer kans om gemaakt te worden door de fiets. Alleen werd geconstateerd dat de huidige OV fietsen op dit moment aan de zuidzijde staan en niet aan de noordzijde. Vanuit de werkgeverskring Waarderpolder wordt op dit moment een studie gedaan naar de toekomstige mobiliteit. Ook het OV wordt hierin meegenomen. Inzet is om in deze studie verder tot concrete oplossingen te komen die dan wellicht een plek kunnen krijgen in de nieuwe concessie, dan wel passen in de aanpak publieke mobiliteit.

E. Bediening Spaarndam

Voor Spaarndam wordt nu de mogelijk onderzocht om de verbinding van het Delftplein richting Spaarndam op te nemen in een buurtbusverbinding. De huidige lijn 14 wordt zeer beperkt gebruikt, maar Spaarndam is dan ook geen grote kern. Inzet blijft wel om een OV product richting Spaarndam te kunnen blijven bieden.

