

## Bijlagen:

1. MRAnet. Een HOV-systeem voor de Metropoolregio Amsterdam. Rapportage stand van zaken. Juli, 2010
2. MRAnet-Werkgroep Knooppunten en ruimtelijke ontwikkeling. Eerste analyse kansrijke knooppunten voor ontwikkeling en koppeling gebiedsagenda en MRAnet.
3. Verdichten rond Openbaar Vervoerknooppunten. Juni, 2010
4. Randstad 2028. De belofte aan de reiziger. Oktober, 2010
5. Kaart streefbeeld MRAnet 2020.
6. Programma van eisen MRA-/R-net
7. Stijlimpressie R-net
8. Eindresultaten MRAnet. Frequentie 6x/uur of 4x/uur.

## 1. Inleiding

Op 9 november 2009 hebben uw staten bij voordracht 64 ingestemd met het intrekken van de € 103,6 miljoen die gereserveerd was in de projectenlijst openbaar vervoer van de EXIN-H voor het project Spaarne Passage Zuidtangent. Uw staten hebben verder besloten van dit bedrag € 3,5 miljoen te reserveren voor de projecten HOV Schiphol Oost en HOV Amstelveen-Uithoorn en de resterende € 100,1 miljoen te reserveren voor aan het OV-programma EXIN-H toe te voegen projecten voortkomend vanuit de studie MRAnet en de reservelijst van de TWIN-H OV-projecten. Uw staten was toegezegd dat u een voorstel tegemoet kon zien in het voorjaar van 2010. Dit is verschoven naar het najaar omdat de studie naar het streefbeeld MRAnet 2020 in het voorjaar nog niet was afgerond.

In deze voordracht worden uw staten eerst geïnformeerd over het MRAnet en wordt uw staten gevraagd zich uit te spreken over de resultaten hiervan. Vervolgens wordt uw staten een verdeling voorgesteld voor de € 100,1 miljoen. Tevens worden uw staten geïnformeerd over de in het kader van deze voordracht relevante ontwikkelingen bij het OV-bureau Randstad<sup>1</sup>.

## 2. MRAnet

### *Nut en noodzaak*

Zoals ook in andere verstedelijkte gebieden staan de bereikbaarheid en leefbaarheid onder toenemende druk in Metropool Regio Amsterdam. Om de concurrentiekracht van de Metropool Regio Amsterdam te behouden en te versterken, is verbetering van de bereikbaarheid essentieel. Het openbaar vervoer speelt hierbij een belangrijke rol. Om snel en frequent te kunnen reizen binnen de stedelijke netwerken is een hoogwaardig openbaar (HOV)vervoersysteem nodig. Het ontwikkelen van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk is daarom als speerpunt opgenomen in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. Daarnaast is in het kader van de Gebiedsagenda Noordwest Nederland afgesproken dat de regio het initiatief neemt voor een samenhangend HOV-netwerk in de metropoolregio dat een aantrekkelijk alternatief vormt voor de automobilist. Het MRAnet is dan ook een samenwerkingsverband van Almere, Amsterdam, de provincies Flevoland en Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam. Niet alleen de ontwikkeling van een samenhangend HOV-netwerk is van belang maar ook dat er een koppeling wordt gelegd tussen de ruimtelijke ontwikkeling en het openbaar vervoer.

---

<sup>1</sup> Het OV-bureau Randstad is een (tijdelijk) samenwerkingsverband van de acht vervoerautoriteiten in de Randstad (vier provincies en vier stadsgewesten). Het OV-bureau heeft drie taakopgaven: 1. Het geven van een beeld van een HOV-netwerk voor de Randstad, 2. Bevorderen van ketenmobiliteit en 3. Het vergroten van de invloed van de decentrale overheden op het spoor..

Door geplande bouwopgaven en economische activiteiten zoveel mogelijk te realiseren rondom HOV-knooppunten, neemt de bereikbaarheid toe en kunnen de investeringskosten van de infrastructuur beperkt blijven. Bovendien verlaagt hierdoor de verstedelijkingsdruk op het landelijk gebied en verbetert de stedelijke leefkwaliteit. Het is daarom ook dat verdichting rondom kansrijke knooppunten een speerpunt is van de provinciale structuurvisie. Anderzijds zorgt verdichting rond HOV-knooppunten tot intensiever gebruik van het openbaar vervoer waardoor deze behouden en verder ontwikkeld kan worden, hetgeen een positieve invloed op de kostendekkingsgraad heeft.

#### *Wat is het?*

Het MRAnet is een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk van bus, (snel)tram, metro en trein inclusief knooppunten tussen belangrijke woon- en werkgebieden (5-40 km). Over deze afstand vinden 90% van de verplaatsingen plaats. Eigenschappen van het netwerk zijn snelheid, betrouwbaarheid, comfort en goede voorzieningen voor de reiziger. Kwaliteitselementen die bepalend zijn voor de keuze voor het openbaar vervoer van de reiziger die kan kiezen tussen auto en OV. De verbindingen, uitstraling en informatievoorziening zijn zodanig vormgegeven dat de reiziger het gehele MRAnet als één netwerk ervaart. Niet al het regionale vervoer maakt deel uit van MRAnet. Een verbinding moet voldoen aan een aantal criteria om te behoren tot het MRAnet. Criteria zijn o.a. snelheid en frequentie en de verbinding moet belangrijke knooppunten verbinden. Het MRA-net garandeert een optimale bereikbaarheid van de belangrijkste werk- en woongebieden en voorzieningen.

Het MRAnet heeft vier uitgangspunten:

- *Reiziger centraal.* MRAnet staat voor een voor de reiziger herkenbaar en goed product met een universele uitstraling. Een simpele, adequate en eenduidige informatievoorziening en tariefstructuur. Toegankelijke en hoogwaardige voorzieningen en materieel. MRAnet staat ook voor een goede ketenintegratie: de koppeling met andere modaliteiten.
- *Synergie en afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit:* het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk is drager van de ruimtelijke ontwikkeling. Bundeling en verdichting rond knooppunten is een efficiënte en milieuvriendelijke manier om de bereikbaarheid te garanderen. Daarnaast neemt door verdichting rond knooppunten het gebruik van het openbaar vervoer toe wat een gunstig effect heeft op de exploitatie. Gezamenlijk zullen de regionale overheden sturen op deze 'synergie' die ook vastgelegd is in de verschillende Structuurvisies.
- *Eerst benutten, dan bouwen.* Het MRAnet is vandaag al zichtbaar en wordt de komende jaren geleidelijk uitgebouwd door het optimaal benutten van bestaande infrastructuur en het toepassen van kwaliteitseisen. Verder wordt de bestaande infrastructuur met doorstromingsmaatregelen of vrijliggende busbanen opgewaardeerd. Daarnaast wordt geïnvesteerd in de aanleg van ontbrekende schakels die het meest effect hebben op de bereikbaarheid. MRAnet beslaat zowel de korte als de lange termijn. Op korte termijn verschijnt MRAnet geleidelijk op straat, en worden maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren. Op lange termijn gaat het om het uitbouwen ervan tot een volwaardig netwerk.
- *Samenwerken door bundelen van krachten.* De regionale concessieverleners hebben ervoor gekozen om met elkaar nauw samen te werken om het MRAnet te realiseren. Om meerwaarde en samenhang te halen, zullen de partners de prioritering en fasering van maatregelen in de regionale uitvoeringsprogramma's nauw op elkaar afstemmen. Dat geldt ook ten aanzien van de concessieverleningen. Daarmee bindt het partijen met behoud van ieders verantwoordelijkheid.

Het MRAnet is opgebouwd uit drie bouwstenen: knooppunten, verbindingen en vervoerdiensten (zie ook bijlage 1). Het in onderlinge samenhang verbeteren van deze drie bouwstenen leidt tot een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk voor de reiziger en de regio. De doelstelling van duurzame bereikbaarheid wordt daarom vertaald in het verbeteren van de kwantiteit en kwaliteit van deze drie bouwstenen. Vanuit de genoemde kwaliteitswaarden voor de reiziger, kunnen voor deze drie bouwstenen verschillende maatregelen voor MRAnet worden geformuleerd. Bij knooppunten is de opgave het vergroten van de potentie voor verdichting, het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en het op orde brengen van de overstapvoorzieningen.

Bij verbindingen gaat het om o.a. het verhogen van de snelheid, de betrouwbaarheid en de frequentie en de positionering in het netwerk. Bij de vervoerdiensten gaat het om het toepassen van één huisstijl, reisinformatie en marketing.

#### *Knooppunten*

Met knooppunten worden OV-haltes aangemerkt waar meerdere MRA-lijnen samenkomen. Om het belang en de kwaliteit van een knooppunt in kaart te brengen is gekeken naar verschillende aspecten: bereikbaarheid, transfer, invloedsgedebied, milieutype en corridor (zie voor de methodiek hiervan bijlagen 1, 2 en 3). Om de bereikbaarheid van een knooppunt in kaart te brengen, is gekeken naar het aantal verbindingen dat in het knooppunt samenkomt en het aantal inwoners dat binnen een bepaalde reistijd per auto of per openbaar vervoer het knooppunt kan bereiken. Bij transfer is gekeken naar de inrichting van het knooppunt en het voorzieningenniveau. Het invloedsgedebied van een knooppunt is bepaald door het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen binnen een straal van 800 meter. Bij het milieutype is gekeken naar het karakter van de omgeving: de mate van stedelijkheid.

Bij corridor ten slotte is gekeken naar de hele verbinding waarvan het knooppunt deel uitmaakt. Een goede afstemming tussen wonen, werken en voorzieningen langs de corridor draagt bij aan een gezonde exploitatie.

Een eerste analyse vanuit MRAnet (zie bijlage 1) laat zien dat er circa 30 kansrijke knooppunten (incl. corridors) zijn die zich lenen voor ruimtelijke verdichting en/of betere benutting van de vervoerspotentie. In het vervolgtraject wordt een aantal verschillende knooppunten nader onderzocht om inzicht te geven op de reële potenties ervan en de factoren die een rol spelen bij het realiseren ervan.

Ook het OV-bureau Randstad doet onderzoek naar knooppunten. Maar het OV-bureau kijkt op het schaalniveau van de Randstad hoe ruimtelijke ontwikkelingen en het hoogwaardig openbaar vervoer elkaar kunnen versterken. Hierbij vormen de regionale studies het uitgangspunt (zie bijlage 4).

#### *Verbindingen*

Het MRAnet is een netwerk van verschillende hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen. Het spoor vormt de basis en het HOV-bus-, tram- en metronetwerk versterken dit. Met een groot aantal partijen binnen de MRA (de gemeenten in de Metropool Regio Amsterdam, de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Stadsregio Amsterdam, de NS en Prorail) is het afgelopen jaar in kaart gebracht welke verbindingen onderdeel uit zouden moeten maken van het MRAnet. Om opgenomen te worden, moeten de verbinden de belangrijkste woon-, werk- en recreatiegebieden in de MRA verbinden en voldoen aan de kwaliteitscriteria (zie onder volgend kopje). Verder moet het gaan om verbindingen die grote aantallen reizigers vervoeren en daarmee bijdragen aan de bereikbaarheid. Tevens moeten zij bijdragen aan de zogenaamde robuustheid van het mobiliteitssysteem: de mogelijkheid bieden om van een alternatief gebruik te maken als er verstoringen zijn. Daarnaast zijn alle verbindingen gelegd naast de Gebiedsagenda om te bezien of alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 voldoende zijn aangesloten op het MRAnet. Het resultaat, het Streefbeeld 2020 (zie bijlage 1 en de kaart in bijlage 5), bundelt de reeds bestaande afspraken uit bijvoorbeeld het AROV (Actieprogramma Regionaal OV), het BOR-regionetpakket (Bereikbaarheids Offensief Randstad; maatregelen die de spoorcapaciteit vergroten en een aantal nieuwe stations toevoegen), het uitvoeringsprogramma van de Stadsregio Amsterdam, OV-SAAL MLT en PHS. Het in het Streefbeeld MRAnet 2020 opgenomen netwerk is op hoofdlijnen modelmatig doorgerekend op vervoerwaarden<sup>2</sup>. De lijnen die zijn opgenomen voldoen op dit moment nog niet allemaal aan alle eisen maar zouden in 2020 wel kunnen voldoen aan de eisen. Daarnaast is met de regio in een 'quick scan' vastgesteld welke ontbrekende schakels van het MRAnet 2020 van groot belang zijn voor het functioneren van het netwerk. Dit najaar werkt de regio het Streefbeeld MRAnet 2020 verder uit tot het Uitvoeringsprogramma MRAnet 2020 waarin de infrastructurele opgaven verwerkt zijn. In bijlage 5 is de kaart van het streefbeeld MRAnet 2020 opgenomen.

---

<sup>2</sup> Een handicap bij het doorrekenen op vervoerwaarden is het feit dat het model (Venom) dat hiervoor ontwikkeld wordt door de MRAPartners nog steeds niet opgeleverd is. De oorzaak voor de vertraging ligt in het feit dat de actualisatie van het landelijk model dat de bron is voor het Venommodel heel grote vertraging heeft opgelopen en waarschijnlijk pas in de loop van 2011 beschikbaar is.

In het voorjaar van 2011 zal verder worden gewerkt aan het streefbeeld MRAnet 2030. Hiervoor zullen in kaart worden gebracht welke knelpunten er voorzien worden tot 2030 en welke oplossingen hiervoor bedacht kunnen worden. Aan de hand hiervan zal een prioritering worden aangebracht.

Het MRAnet vormt mede de basis voor het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk voor de Randstad, Randstadnet, dat het OV-bureau Randstad aan het opstellen is. Op Randstadniveau wordt met name gekeken naar de wijze waarop de verschillende regionale HOV-netwerken kunnen worden verbonden met de sprinters van de NS tot één hoogwaardig openbaar vervoernetwerk voor de Randstad. De NS ondersteunt een HOV-netwerk voor de Randstad waarvan de sprinters onderdeel vormen.

#### *Kwaliteitseisen en productformule*

Aan het MRAnet worden specifieke kwaliteitseisen gesteld waarmee het zich onderscheidt van het onderliggend net. Deze zijn vastgelegd in een programma van eisen. Deze bevat alle eisen die gesteld worden aan de dienstregeling, de informatievoorziening, het materieel, de haltes en infrastructuur. Daarnaast onderscheidt het MRAnet zich van het onderliggend net door de toepassing van een productformule. Het gaat hier om één huistijl voor de vormgeving van voertuigen, naam, logo, halten, informatie en communicatie.

Uit onderzoek blijkt dat reizigers bij hun keuze tussen auto en openbaar vervoer naast prijs de aspecten veiligheid, betrouwbaarheid, snelheid, gemak, comfort en beleving laten meewegen. Daarbij zijn de aspecten veiligheid, betrouwbaarheid en snelheid aspecten die alleen maar kunnen tegenvallen. Zij moeten dus op orde zijn. Aan veiligheid, betrouwbaarheid en snelheid hechten reizigers de meeste waarde. Het belang hiervan uitgedrukt in procenten is 65%. Daarna volgt het gemak met 14%. De aspecten comfort en gemak zijn aspecten die bij reizigers positief opvallen. In procenten uitgedrukt telt hun belang mee voor 21%. Het programma van eisen en de productformule spelen hierop in.

Het programma van eisen (zie bijlage 6) bevat allereerst de eisen die gesteld worden aan de dienstregeling. Het betreft hier de eisen met betrekking tot snelheid, frequentie en bedieningstijd. Reizigers willen met een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk het liefst "spoorboekloos", op ieder moment van de dag zo snel mogelijk van A naar B. Daarbij moet de geplande reistijd ook de gerealiseerde reistijd zijn. Naast eisen aan de dienstregeling worden er algemene eisen gesteld zoals de eis van zitplaatsgarantie, eisen aan de informatievoorziening (dynamisch), aan halten en haltevoorzieningen (ketenmobiliteit), infrastructuur en beheer en onderhoud. In Randstadverband worden dezelfde eisen gehanteerd voor het HOV-netwerk voor de Randstad.

De productformule zorgt ervoor het MRAnet met deze kwaliteitskenmerken zichtbaar is. Voertuigen, haltes, kaarten, informatie en communicatie hebben dezelfde uitstraling omdat ze dezelfde naam, logo en huisstijl hebben. Ieder onderdeel is herkenbaar als deel van het netwerk. De reizigers zien in een oogopslag welke kwaliteit hen te wachten staat in plaats van te zien welke vervoerder hen toevallig vervoert (zie voor een stijlimpresie bijlage 7).

De productformule is van belang voor het aspect beleving, een aspect waaraan reizigers een waardering geven van 9%. Maar hoe precies de relatie is tussen uitstraling en reizigersgroei is nog niet echt onderzocht. Wel blijkt uit onderzoek naar de Zuidtangent, (inter-)nationale praktijkvoorbeelden en internationale onderzoeken dat de kwalitatieve verbeteringen leiden tot een vervoergroei die kan oplopen tot 20%. Een belangrijke constatering is dat de praktijkvoorbeelden als de Zuidtangent en de Gelderse Valleilijn een enorm effect van naamsbekendheid en bekendheid van het product onder een groot deel van de inwoners van het betreffende verzorgingsgebied geven.

De portefeuillehouders van het OV-bureau Randstad zijn zeer positief over de productformule van het MRAnet en hebben zich uitgesproken om deze over te nemen voor het HOV-netwerk voor de Randstad met als naam Randstadnet en R-net (zie bijlage 7). Dit heeft als consequentie dat het MRAnet van naam verandert en in het vervolg R-net zal heten.

### 3. Voorstel voor herprioritering

Bij de selectie voor projecten die in aanmerking komen voor financiering vanuit de € 100,1 miljoen zijn de uitgangspunten gehanteerd die ten grondslag liggen aan de verdeling van de EXIN-H gelden:

- Het moet gaan om projecten die op een of andere manier nu spelen. Het zijn dus geen echt nieuwe projecten;
- Er is een zekere gebiedsspreiding nodig;
- De lijst mag langer zijn dan er geld is omdat er altijd projecten niet doorgaan of er zich mogelijkheden kunnen aandienen voor andere financiering;
- De projecten bieden aanknopingspunten om samenwerkingsrelaties aan te gaan met een aantal middelgrote steden in Noord-Holland;
- Het moet gaan om projecten die passen in het eigen beleid en de provincie “in the picture” plaatsen.

Bij de selectie van projecten is allereerst gekeken naar de projecten die al op de (reserve)lijst van TWIN-H stonden. Voorts zijn projecten geselecteerd die passen in het Streefbeeld MRAnet 2020. Bij deze laatste kan het gaan om drie soorten projecten gericht op de verbetering van de drie bouwstenen van het MRAnet: knooppunten, verbindingen en de productformule. Bij knooppunten moet het gaan om hoogwaardige knooppunten die MRAnetlijnen met elkaar verbinden. Bij verbindingen gaat het om projecten die voldoen aan de criteria genoemd op pagina 3 onder het kopje *Verbindingen*. Van deze verbindingen is in een quick scan berekend welke potentie zij hebben in 2020 (zie bijlage 8). Deze berekening heeft geresulteerd in een uitspraak in een schifting tussen sterke en zwakkere lijnen/verbindingen. Sterke lijnen zijn die lijnen die in de spits een frequentie nodig hebben van zes maal per uur om voldoende capaciteit te bieden voor het aantal reizigers. De zwakkere lijnen hebben voldoende aan een frequentie van vier maal per uur. Op basis hiervan kunnen prioriteiten gesteld worden: eerst investeren in de sterke lijnen/verbindingen en daarna in de zwakkere (die nog steeds HOV -kwaliteit hebben). Bij de productformule moet het gaan om projecten die een grote sprong vooruit maken met de uitstraling van het MRA-/R-net.

Uit de analyse van het MRAnet komt het oplossen van het knelpunt de *Spaarnepassage* als een van de hoogste prioriteiten naar voren. Haarlem, Hoofddorp en Schiphol zijn belangrijke knopen in het beoogde HOV-netwerk. Zowel in en rond Hoofddorp als op Schiphol ligt al HOV-infrastructuur. Dit is niet het geval in Haarlem. Het niet-realiseren van een ongestoorde schakel Haarlem via een tunnel onder het Spaarne heeft vergaande gevolgen voor het netwerk. Het betekent dat de HOV-lijnen die gebruik maken van deze schakel: de verbindingen vanuit IJmuiden/Uitgeest naar Haarlem, de verbindingen vanuit Hoofddorp en Schiphol/Zuidas naar Haarlem niet betrouwbaar zijn, veel vertragingen oplopen en niet snel zijn. Dit heeft negatieve gevolgen voor de vervoerwaarden (ca. 4000 reizigers minder per dag). Ook voor de exploitatie heeft dat gevolgen. Niet alleen door het verlies aan reizigersinkomsten dat op jaarbasis al snel kan oplopen tot € 1,2 miljoen maar ook door het rijtijdverlies. Een rijtijdwinst van vijf minuten per rit voor de Zuidtangent (230 ritten per dag) betekent op jaarbasis een afname van het aantal dienstregelingsuren met 5750. Dit zou een besparing opleveren van ca. € 570.000 op jaarbasis op de exploitatie. Het opwaarderen van de Spaarnepassage is een essentiële schakel in de HOV-bereikbaarheid van het noordwestelijk deel van de MRA. Daarnaast is de Spaarnepassage randvoorwaardelijk voor een eventuele vertramming van de Zuidtangent. Door het niet nemen van een beslissing door de gemeente Haarlem in 2009 is het vooruitzicht van medefinanciering door het rijk zeker tot 2020 van de baan. En ook vanuit de provincie zullen er geen middelen beschikbaar zijn. Het oplossen van dit knelpunt is daarom op de lange baan geschoven.

De projecten die worden voorgesteld om in aanmerking te komen voor (mede) financiering vanuit de EXIN-H middelen zijn indicatief. Bij de uitwerking van ieder project zal duidelijk worden welke bedrag nodig en wenselijk is. De bedragen zijn wel per project gemaximeerd. Via het besluit wordt voor de voorgestelde projecten binnen het EXIN-H een maximale bijdrage gereserveerd voor een totaal van € 100,1 miljoen. Er is daarom nog geen sprake van een definitief financieel besluit. Afhankelijk van de voortgang van de projecten zal per project op geëigende momenten een uitgewerkt voorstel met tijdsplanning aan uw staten worden voorgelegd. De projecten die worden voorgedragen zijn, in willekeurige volgorde, de volgende:

### *1. HOV Huizen-Hilversum € 20 miljoen*

Voor dit project is vanuit de TWIN-H al € 80 miljoen toegekend. Voor dit project is een tekort voorzien van € 20 miljoen. Uw staten zijn hierover geïnformeerd bij brief van 16 september 2010 (kenmerk 2010-50979). Overigens heeft de gemeenteraad van Hilversum in november jl. ingestemd met dit project. De gemeenteraden van Blaricum en Huizen nemen in december een besluit hierover.

### *2. Grensstreek/ Westflank € 10 miljoen*

Het project Grensstreek staat op de reservelijst van de TWIN-H. In feite gaat het hier om twee opgaven. In de eerste plaats de opgave Bollenstreek richting Schiphol. In de tweede plaats om de verbinding Schiphol-Westflank. Voor het eerste is in het kader van de AROV budget ter beschikking gesteld en wordt bijgedragen door Zuid-Holland. Op dit moment is nog niet duidelijk of dit de kosten voor 100% dekt. Voor het tweede zijn nog geen middelen beschikbaar. Er wordt onderzocht of het zinvol is om beide projecten aan elkaar te koppelen om op deze manier te komen tot een goede HOV-ontsluiting van de Westflank én de Bollenstreek. Voorwaarde is wel een goede inpassing in de Westflank om optimale HOV-kwaliteit te bereiken. Het verwachte aantal reizigers zal kunnen toenemen tot meer dan 10.000.

### *3. HOV-knoop Amstelveen € 12,5 miljoen*

Dit project staat op de reservelijst van de TWIN-H. Ter hoogte van het centrum van Amstelveen is er een mogelijkheid om de doorgetrokken Noord/Zuidlijn en de Zuidtangent met elkaar te verbinden. In combinatie met de ontwikkeling van de zone A9 kan een hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt gecreëerd worden. Deze knoop is ook opgenomen in de structuurvisie en sluit goed aan bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het MRAnet. Over deze knoop wordt al langer gesproken door het Rijk, de provincie Noord-Holland, Amstelveen en de Stadsregio Amsterdam. In de samenwerkingsovereenkomst N201, die op 3 december 2008 is getekend, is opgenomen dat de provincie zich zal inspannen om te komen tot een financiële bijdrage aan de infrastructuur in het kader van de ontwikkeling van de Zuidtangent. De totale kosten bedragen ca. € 40 miljoen.

### *4. HOV A9 Haarlem-Schiphol/Zuidas € 10 miljoen*

Dit is een project op de reservelijst van de TWIN-H. Het betreft de realisatie van een snelle verbinding tussen Haarlem langs de A9 naar de Zuidas en Schiphol. Deze verbinding zorgt voor een betere en snellere bereikbaarheid van de Westflank van de Metropoolregio Amsterdam. Deze verbinding is tevens van belang om de Zuidtangent te ontlasten. Uit de voorlopige resultaten van het onderzoek naar de verraling van de Zuidtangent komt naar voren dat in 2015 de Zuidtangent met capaciteitsproblemen te kampen krijgt. Een verbinding Haarlem-Schiphol kan een deel van deze problemen opvangen. In de AROV is voor deze verbinding € 25 miljoen gereserveerd. De verwachting is dat deze reservering niet toereikend is en er is bovendien nog geen dekking voor maatregelen die gedaan moeten worden op het grondgebied van Noord-Holland.

### *5. Haarlem Noord- Haarlem CS 15 miljoen*

In de reservelijst van de TWIN-H is het traject Haarlem Noord-NS-station opgenomen als ontbrekende schakel in de MRAnetverbinding richting Velsen en richting Uitgeest. Hierbij werd er vanuit gegaan dat de bottleneck van de Spaarnepassage zou zijn opgelost. Hoewel dit niet het geval is, wordt uw staten toch voorgesteld in dit traject te investeren. Van dit traject maken de MRA-lijnen uit IJmuiden/Velsen en Uitgeest/Beverwijk gebruik (op dit moment 5000 reizigers per dag). Een versnelling van dit traject waardoor de reistijd sneller en betrouwbaarder wordt, komt de reizigers die reizen naar Haarlem NS ten goede en zal meer reizigers trekken. Voorwaarde voor een bijdrage is dat gekozen wordt voor het traject waar de hoogste vervoerwaarde wordt gegenereerd.

### *6. Haltevoorzieningen € 2,5 miljoen*

Niet alleen zijn investeringen nodig in de weginfrastructuur om het MRAnet te complementeren, ook moet er geïnvesteerd worden in halten en haltevoorzieningen. Niet alle MRAnethalten hebben op dit moment de voorzieningen die bij een MRAnethalte horen zoals goede fietsvoorzieningen. In Gooi en Vechtstreek is dit al geregeld. In Haarlem/IJmond moeten alle halten met uitzondering van de halten van de Zuidtangent nog worden aangepast. Het gaat om een bedrag van maximaal € 2,5 miljoen.

### 7. Productformule € 10 miljoen

In 2011 gaat R-net officieel van start. In onze MRAregio zullen elf buslijnen –zowel wat betreft materieel als de halten en haltevoorzieningen- herkenbaar zijn als R-net. Op dit moment is er nog discussie over de vraag of en zo ja wanneer de metro's, sneltrams en metrostations in de grote steden deze vormgeving moeten krijgen. Daarnaast speelt de discussie met de NS over de vraag hoe de stations en de sprinters herkenbaar kunnen worden als onderdeel van R-net.

Voor de herkenbaarheid voor de reizigers is het van essentieel belang dat alle modaliteiten van R-net in alle regio's dezelfde vormgeving krijgen. De samenwerkende overheden in het OV-bureau hebben de intentie uitgesproken om dit te gaan realiseren. Om dit ook in onze MRAregio te realiseren is nog geld nodig. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan panelen voor dynamische reisinformatie, aan bewegwijzeringen op stations of knooppunthaltes. Het gaat hierbij nadrukkelijk om investeringen in fysieke maatregelen en niet om marketingactiviteiten. Om dit van de grond te krijgen, wordt uw staten voorgesteld om € 10 miljoen te reserveren als stimulant voor het verspreiden van de productformule van R-net.

### 8. Quick win doorstromingsmaatregelen R-net en overige buslijnen € 7 miljoen

Uit onderzoeken naar de doorstroming van het busverkeer, is gebleken dat er de bus onnodige vertragingen oploopt als gevolg van kleine infrastructurele knelpunten. Er zijn daardoor meer dienstregelingsuren nodig om de dienstregelingen uit te voeren en het systeem wordt onbetrouwbarder voor de reiziger. Er is geïnventariseerd wat de belangrijkste knelpunten zijn. Hieruit is gebleken dat het om een 75 tal knelpunten gaat op provinciale wegen en op wegen van andere wegbeheerders. Deze knelpunten kunnen worden opgelost door infrastructurele maatregelen zoals busstroken. Het betreft hier maatregelen verspreid over Noord-Holland, voor een groot deel op R-net verbindingen, maar ook deels voor andere buslijnen. In totaal worden de kosten geschat op € 7 miljoen.

### 9. Busvoorzieningen A1 € 4,6 miljoen

In het kader van het project Schiphol-Amsterdam-Almere A1 Watergraafsmeer – Muiden P+R is door de regio (stadsregio Amsterdam, Amsterdam, Almere en Noord-Holland) in overleg met Rijkswaterstaat en Diemen een alternatief uitgewerkt voor de busvoorzieningen die waren voorzien op dit traject. De regionale variant behelst een vrije busbaan vanaf Muiden P&R tot de aansluiting Diemen en een bus op de vluchtstrook tussen de aansluiting Diemen en de aansluiting A10-Middenweg. De regionale variant komt tegemoet aan de ambities van het MRAnet. De kosten hiervan worden evenredig verdeeld over de Stadsregio Amsterdam, het rijk en Noord-Holland. Bovenop de € 4 miljoen moet nog extra geld gereserveerd worden voor indexering.

### 10. Kunstwerken railbestendig aanleggen € 8,5 miljoen

Uit het onderzoek naar de vertraming van de Zuidtangent blijkt dat op termijn (2023-2030) de realisatie van de vertraming dichtbij komt. Hierop kan geanticipeerd worden door hiermee bij de aanleg van kunstwerken op het traject van de Zuidtangent nu al rekening te houden, zoals ook gebeurd is bij de aanleg van het kertraject.

Project	Richtbedrag in miljoenen €
1. HOV-Huizen Hilversum	20
2. Grensstreek/Westflank	10
3. HOV-knoop Amstelveen	12,5
4. Haarlem-Schiphol/Zuidas A9	10
5. Haarlem Noord-Haarlem CS	15
6. Haltevoorzieningen	2,5
7. Productformule	10
8. Quick win doorstromingsmaatregelen	7
9. Busvoorzieningen A1	4,6
10. Kunstwerken railbestendig aanleggen	8,5
<b>TOTAAL</b>	<b>100,1</b>

## **Dekking**

Door middel van voorliggende voordracht en ontwerpbesluit wordt aan uw staten voorgesteld een projectenlijst openbaar vervoer vast te stellen in het kader van de herverdeling van € 100,1 miljoen aan vrij beschikbare EXIN-H OV middelen –als gevolg van intrekking van het prioritair project Spaarne Passage Zuidtangent. Via het besluit wordt voor de genoemde projecten binnen het EXIN-H een maximale bijdrage gereserveerd voor een totaal van € 100,1 miljoen. Er is derhalve nog geen sprake van een definitief financieel besluit. Afhankelijk van de voortgang in de projecten zullen op geëigende momenten voorstellen voor toekenningen aan PS worden voorgelegd via separate voordrachten. Daarbij wordt tevens in beeld gebracht de gevolgen voor kasritme. De bovengenoemde € 100,1 miljoen komen ten laste van de bestemmingsreserve EXIN-H. De genoemde bedragen zijn “lump sum” bedragen die niet worden geïndexeerd. Verhoging van een bijdrage van een project leidt tot verlaging van de bijdrage van een ander project (communicerende vaten) op de voorliggende lijst van prioritaire OV projecten.

## **4. Proces en procedure**

Op basis van de vaststelling van de projectenlijst door uw staten zullen wij de projecten verder uitwerken en waar mogelijk versnellen. Per project zullen wij u via aparte voordrachten een voorstel tot besluitvorming doen.

## **5. Voorstel**

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J. Remkes, voorzitter

H.W.M. Oppenhuis de Jong, provinciesecretaris



## Ontwerpbesluit

Nr.84

### Provinciale staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van gedeputeerde staten van 28 september 2010;

#### overwegende,

- o dat de provincie Noord-Holland wil investeren in een betere bereikbaarheid van de Metropool Regio Amsterdam;
- o dat de provincie Noord-Holland in haar Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan deze wens heeft vertaald in haar ambitie om hiervoor het hoogwaardig openbaar vervoer verder te ontwikkelen en uit te bouwen;
- o dat de provincie Noord-Holland in haar Structuurvisie deze ambitie heeft bevestigd en heeft gekoppeld aan ruimtelijke ordening;
- o dat de provincie in samenwerking met Amsterdam, Almere, provincie Flevoland en de Stadsregio Amsterdam hieraan uitwerking geeft door een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk voor de Metropoolregio Amsterdam te ontwikkelen met een herkenbare, uniforme uitstraling;
- o dat in het kader van het OV-bureau Randstad de acht Randstadautoriteiten de ambitie hebben uitgesproken een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk voor de hele Randstad te ontwikkelen en dit netwerk dezelfde uitstraling te geven als het MRAnet;
- o dat zij op 9 november 2009 hebben besloten het restant van het bedrag gereserveerd in de EXIN-H voor het project Spaarne Passage Zuidtangent, zijnde € 100,1, in te trekken en Gedeputeerde Staten te vragen met voorstellen te komen om deze te herverdelen; de provincie hiervoor extra gelden heeft gereserveerd;

#### besluiten:

1. De ambitie om een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de Metropoolregio Amsterdam en in de Randstad te realiseren, te onderschrijven en daarvoor in te stemmen met:
  - a. de kwaliteitseisen van het MRAnet en R-net zoals vastgelegd in de programma's van eisen van het MRAnet en R-net;
  - b. de toepassing van de productformule van R-net op het MRAnet en het Randstadnet.
2. Binnen de bestemmingsreserve EXIN-H, budget Openbaar Vervoer voor ondergenoemde projecten de volgende maximale bedragen te reserveren:
  1. HOV-Huizen Hilversum € 20 miljoen
  2. Grensstreek/Westflank € 10 miljoen
  3. HOV-knoop Amstelveen € 12,5 miljoen
  4. Haarlem-Schiphol/Zuidas A9 € 10 miljoen
  5. Haarlem Noord-Haarlem CS € 15 miljoen
  6. Haltevoorzieningen € 2,5 miljoen
  7. Productformule € 10 miljoen
  8. Quick win doorstromingsmaatregelen € 7 miljoen
  9. Busvoorzieningen A1 € 4,6 miljoen
  10. Kunstwerken railbestendig € 8,5 miljoen

Haarlem, 13 december 2010

Provinciale Staten voornoemd,

,voorzitter

, griffier