



Op weg naar de R-Net Metrobus (BRT) Haarlem – Schiphol – Amsterdam

Samenvattende rapportage verkenningenstudie



Samenvattende rapportage verkenningenstudie Op weg naar de MetroBus (BRT) Haarlem–Schiphol–Amsterdam

Deze rapportage vat de verkenningsfase samen van het project R-Net MetroBus Haarlem–Schiphol–Amsterdam. De ambitie is om te komen tot een schaa sprong in het regionaal openbaar vervoer (OV) tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam richting 2040.

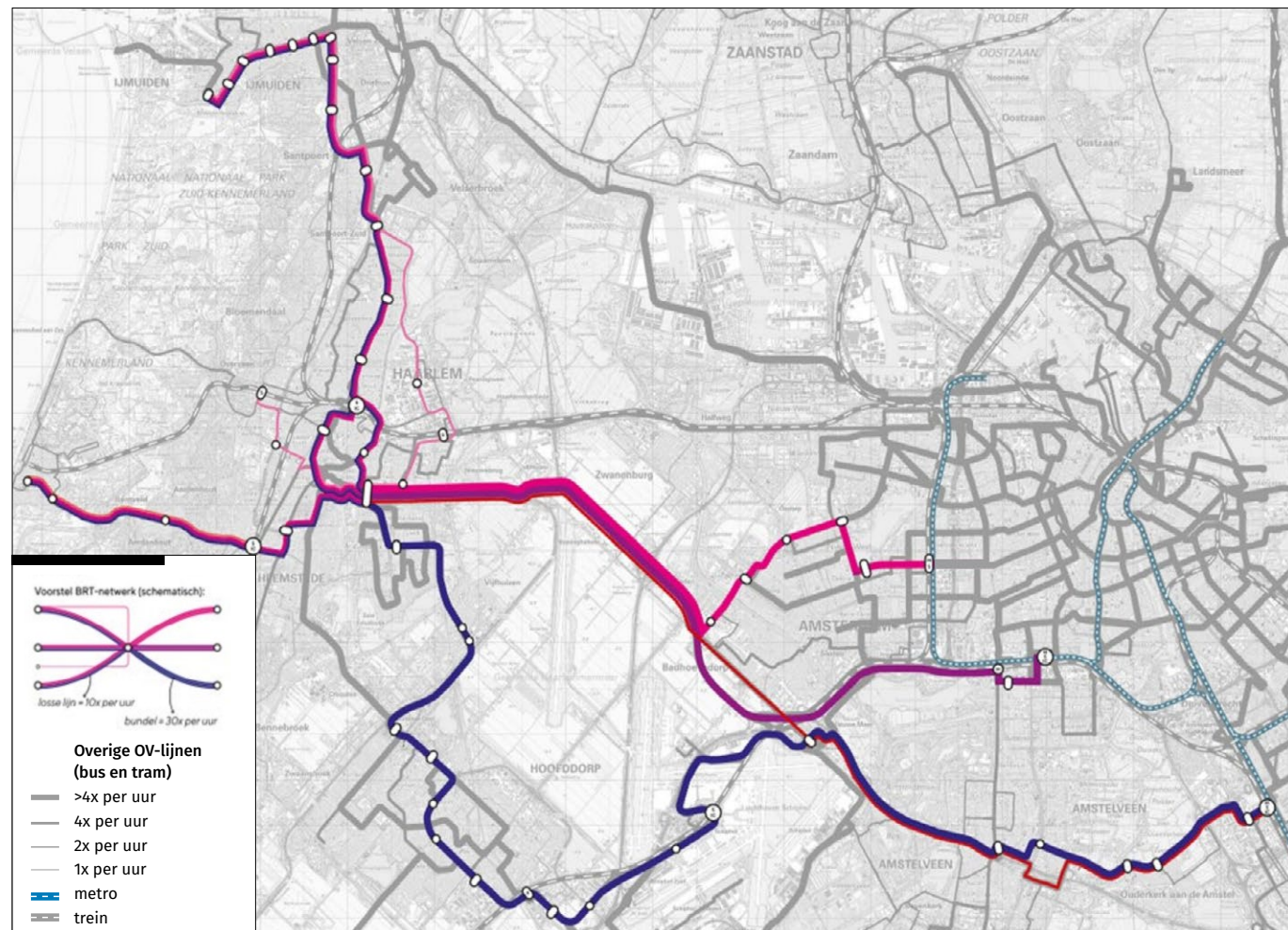
Waar kijken we naar?

Een schaalsprong in het regionaal openbaar vervoer tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam in 2040

Het onderzoek richt zich op het realiseren van een netwerk dat de belangrijkste OV-corridors in de regio op een hoger niveau brengt. Daarbij gaat het om de volgende trajecten:

- ▶ **Haarlem – Amsterdam Zuid (A9):** grotendeels het traject van de huidige buslijn 346, en deels ook lijnen 356, 244 en 255.
- ▶ **Haarlem – Schiphol – Amsterdam Zuidoost:** het traject van de huidige lijn 300 (en deels 340, 341 en lokale lijnen).
- ▶ **Haarlem – Amsterdam Lelylaan:** het traject van de beoogde lijn Haarlem-Lelylaan (en deels 369 en lokale lijnen).
- ▶ **Haarlem – Zandvoort/IJmond:** uitwaaieringen vanaf het HOV-knooppunt Spaarnepoort en verder in Zuid-Kennemerland, waaronder de trajecten van huidige doorgaande lijnen naar station Haarlem, 385, 80 en lokale lijnen.

Deze corridors vormen samen de ruggengraat van het toekomstige MetroBus-netwerk in dit gebied.



Waarom is dit belangrijk?

De verstedelijkingsopgave vraagt om een schaalsprong in het openbaar vervoer tussen Haarlem en Amsterdam

De Randstad staat voor een forse **verstedelijkingsopgave**. In het gebied van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt ingezet op de bouw van circa **250.000 woningen** en de creatie van **230.000 extra arbeidsplaatsen**.

Deze groei zet het **mobiliteitsnetwerk** verder onder druk - met name tussen Amsterdam en Haarlem/Zuid-Kennemerland. Zonder ingrijpen worden **meer en langere files** verwacht, terwijl het huidige OV (zowel trein als bus) de toenemende reizigersvraag niet meer goed kan verwerken.

Het huidige **HOV-busnetwerk** tussen deze gebieden is nagenoeg uitontwikkeld. Een schaalsprong ligt daarom voor de hand.



Hoe geven we dit vorm?

R-Net MetroBus als hoogwaardig concept voor de benodigde schaalsprong

De R-Net MetroBus is in de Metropool-regio Amsterdam de uitwerking van het Bus Rapid Transit (BRT)-concept. Het gaat om de hoogst haalbare vorm van hoogwaardig busvervoer, in een totaalconcept van infrastructuur, haltes en materieel.

De MetroBus kenmerkt zich door:

- ▶ **Hoge snelheid en frequenties;**
- ▶ **Betrouwbaarheid en comfort;**
- ▶ **Kwalitatieve infrastructuur:** grotendeels vrijliggende busbanen, en waar dat niet kan, **maximale prioriteit** op het overige verkeer;
- ▶ **Herkenbaar kwaliteitsniveau,** vergelijkbaar met light rail-oplossingen.

Een belangrijk voordeel is dat het netwerk **gefaseerd** kan worden uitgebreid en opgeschaald, zodat het meegroeit met de verstedelijkingsopgave richting 2040. Grote investeringen blijven echter noodzakelijk.



Conceptweergave Bus Rapid Transit

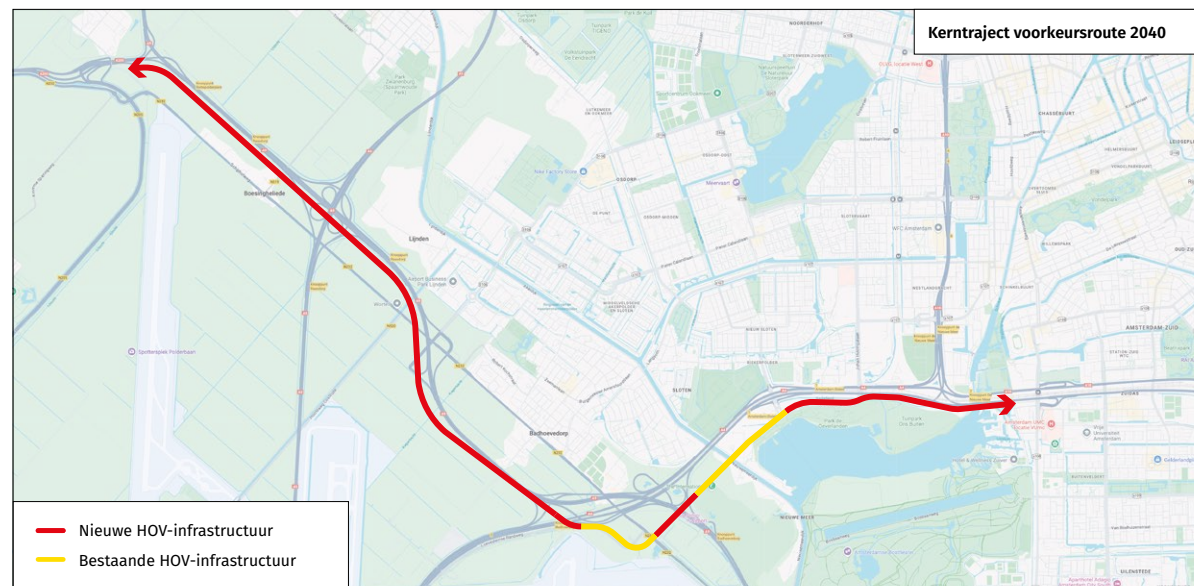
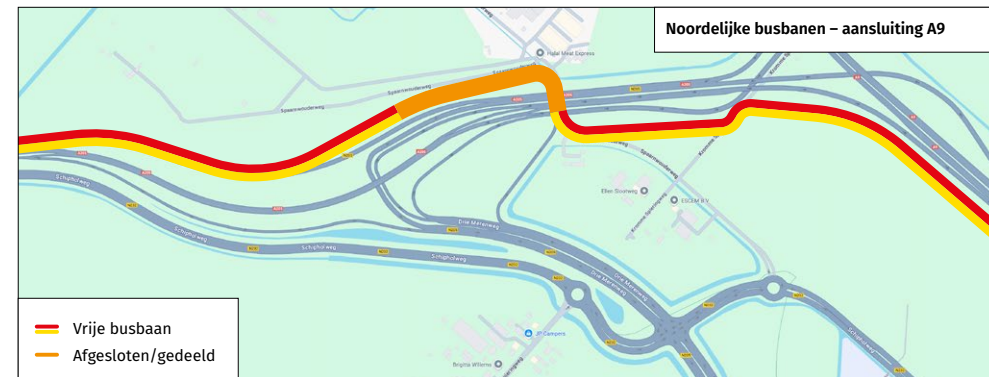
Waar zetten we op in richting 2040?

Maximaal opschalen van cruciale busverbindingen naar MetroBus-niveau

Het **Eindbeeld 2040** gaat uit van een robuust en toekomstbestendig netwerk, met de volgende pijlers:

- **Vrijliggende businfrastructuur** op het kerntraject van HOV-knooppunt Spaarnepoort (Haarlem) tot station Amsterdam-Zuid (langs N205-A9-A4-A10).
- **Optimalisatie** van trajecten op de uitwaaieringen in binnenstedelijk Haarlem/Zuid-Kennemerland en Amsterdam Nieuw-West, onder andere via prioriteit op kruisingen.
- Bij het traject van de huidige lijn 300: **aanvullen van ontbrekende businfrastructuur**, met name tussen HOV-knooppunt Schiphol-Noord (A9 Amstelveen) en Ouder-Amstel (N522).
- **Borging van het eindbeeld** in lopende opgaven zoals de OV-knooppunten Amsterdam Zuid, Bijlmer ArenA, Lelylaan, Spaarnepoort en busstation Amstelveen.

Een eerste concrete stap richting dit eindbeeld is het **opstarten van een planstudie** voor een busbaan langs de A9. Gezien de ligging is betrokkenheid van **het Rijk** daarbij logisch.



Wat doen we tot 2030?

Optimaliseren van bestaande HOV-busverbindingen

De huidige HOV-trajecten zijn zonder grootschalige investeringen nagenoeg uitontwikkeld. Dit bevestigt de noodzaak van een schaa sprong. Toch zijn er nog relatief kleine verbetermaatregelen mogelijk.

Deze zijn samengebracht in het Programma 2030, dat zich richt op het verder doorontwikkelen van het bestaande busnetwerk richting MetroBus-niveau.



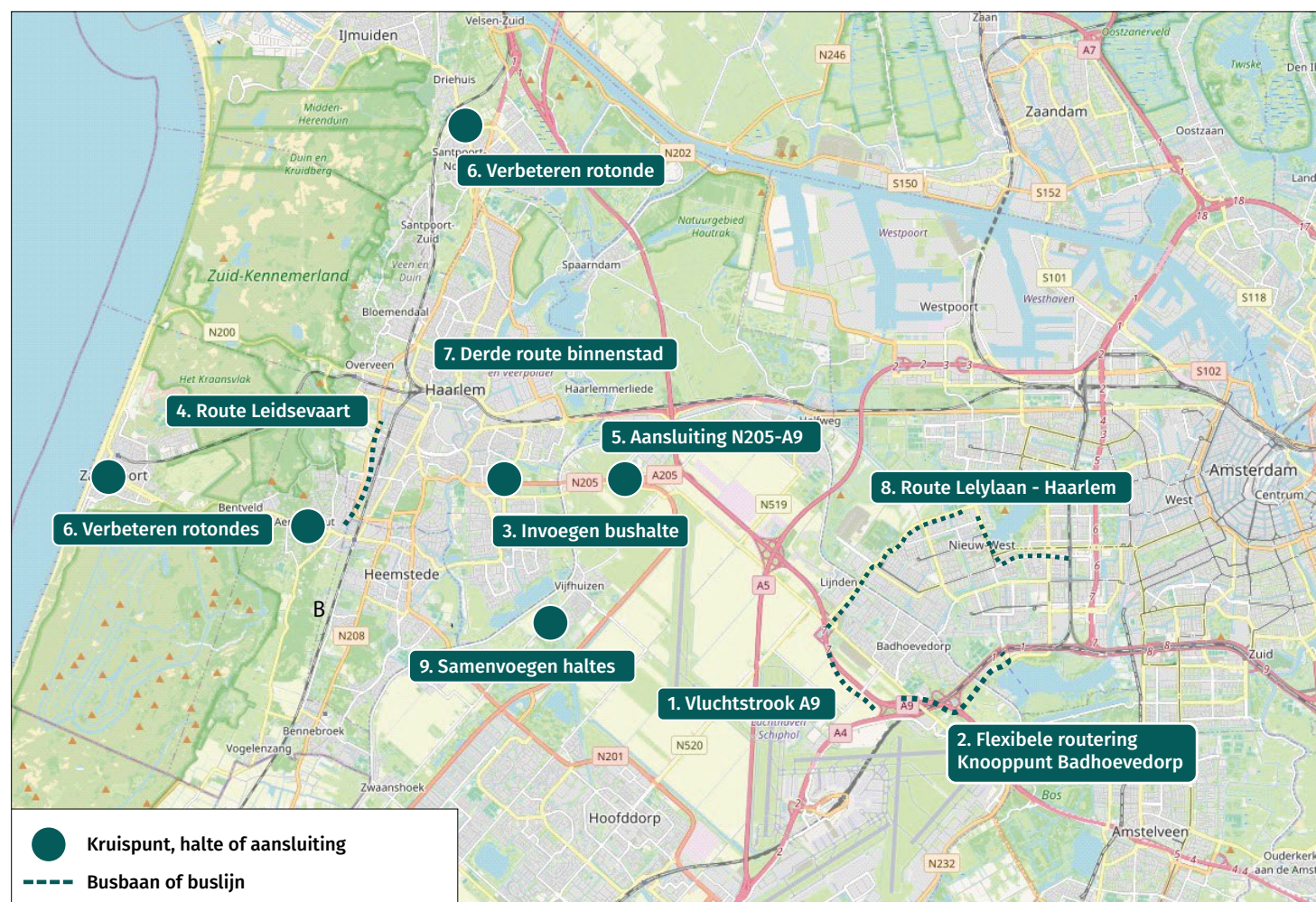
Belangrijkste verbeterlocaties

Knelpunten en maatregelen

De belangrijkste verbeterlocaties liggen bij kruispunten, haltes en aansluitingen. Denk aan:

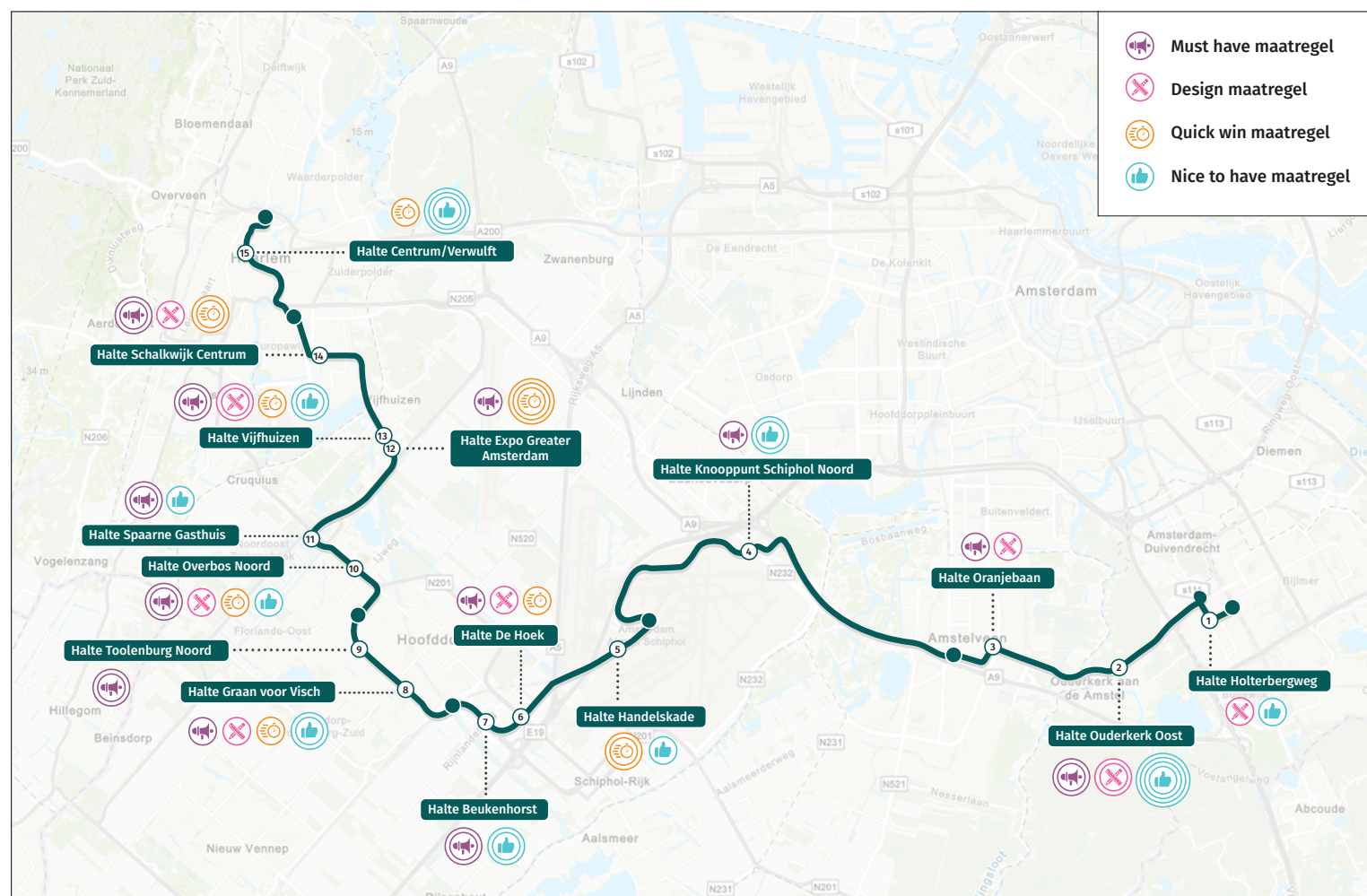
1. Vluchtstrook A9
2. Flexibele routing knooppunt Badhoevedorp
3. Invoegen bushalte
4. Route Leidsevaart
5. Aansluiting N205 – A9
6. Verbeteren rotondes
7. Derde route binnenstad
8. Route Lelylaan – Haarlem
9. Samenvoegen haltes

Daarnaast worden diverse halte- en kruispunten geoptimaliseerd om de doorstroming, betrouwbaarheid en zowel de sociale als verkeersveiligheid te verbeteren.



Belangrijkste verbeterlocaties De haltes van lijn 300

Deze kaart toont het bestaande traject en de geplande verbeterlocaties binnen het programma.



Programma 2030

Maatregelenoverzicht

Dit leidt tot een programma aan maatregelen die we tot 2030 willen realiseren.

- ▶ Voorbereiden planstudie HOV-busbaan langs A9
- ▶ Vluchtstrook A9 Lijnden - Badhoevedorp
- ▶ Busafrit A4 - Schipholweg (file- en calamiteitenroute)
- ▶ HOV-bushalte Etnastraat (Amsterdam)
- ▶ Optimalisatie markering en bebording busstrook N205 - A9
- ▶ Verplaatsen halte Burgemeester Reinaldapark
- ▶ HOV-optimalisatie kruispunt Leidsevaart/N201
- ▶ HOV-optimalisatie kruispunt Leidsevaart/N208
- ▶ Busstrook N201 halte Viersprong
- ▶ Optimalisatie RDI-installaties halte Santpoortse Dreef
- ▶ HOV-busroute Lange Herenvest - Kennemerplein
- ▶ Kwaliteitsslag HOV-bushaltes lijn 300
- ▶ Implementatie buslijn Haarlem - Lelylaan



Wat doen we nu?

Oefenen met beperkte ruimte

Het Rijk werkt samen met de regio binnen het programma **Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)**.

Een van de thema's in dit programma is **Bus Rapid Transit (BRT)**.

In samenwerking met het Rijk en de vervoerder worden **BRT-pilots** uitgevoerd om te experimenteren met **doorstroming van de bus** in situaties met beperkte ruimte – zowel binnen stedelijk gebied als op snelwegen.

Momenteel worden **nulmetingen** uitgevoerd; in 2026 volgen de **pilots** en de evaluatie van de effecten.

Maatregel

- ▶ VRI Haarlem
- ▶ N205 - uit- en invoegstroken bij tankstations
- ▶ Pilot effect puntstukgebruik A9
- ▶ Pilot advies vluchtstrookgebruik

Deze pilots moeten inzicht geven in de effectiviteit van BRT-maatregelen in de praktijk en vormen input voor verdere opschaling binnen het MetroBus-concept.



Meer weten? Achtergrondinformatie

Voor meer achtergrondinformatie en verdieping zijn de volgende documenten beschikbaar op de website van de Vervoerregio:

- Managementsamenvatting fase 1–3
- Rapportage fase 4: Eindbeeld 2040
- Rapportage Maatregelen 2030
- Rapportage Kwaliteitsslag Haltes Lijn 300

Deze documenten bieden de volledige technische en beleidsmatige onderbouwing van de keuzes en aanbevelingen in deze samenvattende rapportage.



Colofon

Dit is een uitgave van:

Vervoerregio Amsterdam

Rijkswaterstaat Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat

Provincie Noord-Holland

Gemeente Amsterdam

Gemeente Haarlem

Gemeente Haarlemmermeer



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Provincie
Noord-Holland



Gemeente
Haarlem

