



ONTWERP-JAARPLAN 2018

REGIONALE BEREIKBAARHEID ZUID-KENNEMERLAND

De gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort werken samen aan de regionale bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland. In dit jaarplan staan de projecten voor 2018.

Definitief, maart 2017



ONTWERP-JAARPLAN 2018

Regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

COLOFON

Opdrachtgever	Stuurgroep Regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
Auteurs	Rosanne Bijl en Nicolien van Eeden (VINU.) in samenwerking met ambtelijke projectgroep
Status	Definitief
Datum	maart 2017



Voorwoord

Om als regio Zuid-Kennemerland een aantrekkelijk woon- en recreatiegebied te zijn, goed aangesloten te blijven op de Metropoolregio Amsterdam, economisch te floreren en een leefbare omgeving te bieden, is een goede bereikbaarheid een randvoorwaarde.

In onze gemeenten, Haarlem, Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort, hebben we in 2011 afgesproken samen te werken en ons gecommitteerd aan een gemeenschappelijke regeling en bijbehorend mobiliteitsfonds om onze regionale bereikbaarheid te verbeteren. In 2016 zijn de eerste uitgaven uit het mobiliteitsfonds gedaan en de eerste projectresultaten geboekt. Ook in het jaar 2017 staan concrete projecten op het programma die in 2018 en verder richting uitvoering gaan. Daarnaast staan er in 2018 meer uitgaven voor mooie nieuwe projecten gepland en geeft de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) een nieuwe impuls. De komende jaren werken we gezamenlijk verder om de doelstellingen waar te maken. Een regionale samenwerking en een uitgebreid programma als dit heeft tijd nodig om 'op gang te komen'. Het is zoeken naar een balans tussen ambitie, realiteitszin, het schipperen tussen lokale en regionale belangen en het organiseren van slagkracht. Met veel vertrouwen zie ik de komende jaren tegemoet, waarin we meer tempo gaan maken en er duidelijke resultaten geboekt zullen gaan worden. De structuur is helder, er staan uitdagende projecten op de planning en met het aanstellen van een programmamanager en een lobbyist is er meer capaciteit en slagkracht om de projecten ook écht van de grond te krijgen. Zo werken we samen verder aan de regionale bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland; aan een robuust en comfortabel regionaal fietsnetwerk, aan het hoogwaardig openbaar vervoer en het stimuleren dat doorgaand verkeer zich soepel door de regio verplaatst. Samen zetten we in op de positionering van onze regio bij de provincie, het rijk en bovenal in MRA-verband als belangrijke regio aan de westflank.

Hier hebben we lokaal draagvlak bij nodig. Wij vragen u dan ook om lokaal belang en regionaal belang in elkaars verlengde te zien. Wegen of routes houden zich immers niet aan gemeentegrenzen. Een bereikbaarheidsknelpunt in de ene gemeente kan in een gemeente elders gevolgen hebben en het hele regionale netwerk zo beïnvloeden. Daarom is het belangrijk dat we als regio inzetten op de bereikbaarheid en de analyse ook op dit schaalniveau maken. Het jaarplan 2018 geeft helderheid over het waarom, waar en hoe en biedt een mooie basis voor een betere regionale bereikbaarheid.

Namens alle leden van de stuurgroep regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland,



Heleen Hooij,

Heleen Hooij, lid stuurgroep regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland, wethouder gemeente Heemstede.



Inhoudsopgave

Voorwoord.....	2
Inhoudsopgave.....	3
Inleiding: Jaarplan 2018: Investeren in concrete projecten	4
1. Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking.....	5
1.1 Goede bereikbaarheid: randvoorwaarde voor regionale ontwikkeling.....	5
1.2 Samenwerking georganiseerd: proces en financiën.....	6
1.3 Randvoorwaarden en risico's: mogelijke belemmeringen voor succes	9
2. Overzicht: Fasering en planfasen.....	11
2.1 Context: ook op andere manieren werken aan de regionale bereikbaarheid	11
2.2 Fasering: projecten op lange en op korte termijn.....	11
2.3 Project met drie planfasen: verkenning, ontwerp en uitvoering.....	12
3. De projecten voor 2018	13
3.1 Programma fiets	14
3.2 Programma verkeersmanagement.....	19
3.2 Programma openbaar vervoer	22
3.3 Programma auto infrastructuur	23
3.4 Gevraagd budget mobiliteitsfonds: € 2.836.000.....	26
3.5 Tot slot: U bent aan zet	27
Bijlage 1: Visie 2011 'bereikbaar door samenwerking'	28
Bijlage 2: Format projectvoorstellen.....	29
Bijlage 3: Contactinformatie	30



Inleiding: Jaarplan 2018: Investeren in concrete projecten

Voor u ligt het ontwerp-jaarplan regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland 2018. Het document heeft de status ontwerp, omdat deze nog goedgekeurd dient te worden door de vier gemeenteraden. Vanaf hier refereren we aan het stuk als jaarplan, maar het plan heeft tot dat ermee is ingestemd nog de status van ontwerp.

Wij, de gemeenten Haarlem, Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort, werken sinds 2011 samen aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Eerst door samen een visie te maken, vervolgens door een gemeenschappelijke regeling op te stellen. De scope van het jaarplan is beperkt tot projecten uit de visie en die binnen de gemeenschappelijke regeling vallen. Dat betekent niet dat we daarmee de wereld om ons heen vergeten. We beseffen ons dat er ook in andere contexten projecten lopen die bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio.

We verbinden en helpen de regio Zuid-Kennemerland vooruit. Na een aantal jaar van zaaien, is nu de tijd van oogsten aangebroken. De eerste onderzoeksresultaten zijn binnen en de eerste uitvoeringsprojecten zijn gepland. Het oplossen van bereikbaarheidsopgaven is echter niet iets van de ene op de andere dag. Dit vraagt om grondig onderzoek, zorgvuldige planvorming en gedragen beslissingen. Fysieke ingrepen zijn immers lastig terug te draaien en de investeringen zijn flink. In dit jaarplan staan de geplande projecten voor 2018 beschreven. De plannen voor 2018 staan centraal, waarbij de planning van het jaarplan 2017 als uitgangspunt is genomen. Hierbij gaan we ervan uit dat de acties voor de projecten in 2017 volgens planning worden uitgevoerd. Daarnaast plaatsen we de projecten ook in een meerjarenperspectief, om een overzicht te geven.

In het eerste hoofdstuk van dit jaarplan komen we terug op de regionale visie uit 2011 en op de gemeenschappelijke regeling en het mobiliteitsfonds. Waarom werken we als regio samen aan de regionale bereikbaarheid? Wat zijn de doelen en wat is het gezamenlijk eindbeeld? En hoe werkt de gemeenschappelijke regeling en het bijbehorende mobiliteitsfonds nu ook alweer? Waar werken we naartoe? In hoofdstuk 2 staat een overzicht van de projecten, uitgezet in een tijdlijn. Hoofdstuk 3 zoomt in op de projecten specifiek voor het jaar 2018, inclusief de mogelijke bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds en een uitleg van de inhoud van de projecten.

1. Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking

1.1 GOEDE BEREIKBAARHEID: RANDVOORWAARDE VOOR REGIONALE ONTWIKKELING

Dit jaarplan is de volgende stap in de uitvoering van de Visie 'Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking' die in 2011 is vastgesteld door de individuele gemeenteraden Heemstede, Haarlem, Bloemendaal, Zandvoort, Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Dit visiedocument is te vinden in bijlage 1 te downloaden op www.zklbereikbaar.nl.

Een goed bereikbare regio is een randvoorwaarde voor een leefbare en economisch sterke regio. Naast onderlinge verbondenheid binnen de regio is daarom ook een uitstekende connectie met de omliggende steden en regio's belangrijk. Onze regio Zuid-Kennemerland heeft een uniek karakter, aan de westflank van de economisch internationaal concurrerende Metropoolregio Amsterdam (MRA). Behoud en versterking van de kwaliteiten en waarden van Zuid-Kennemerland draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de MRA als geheel. In het MRA Actieprogramma 2016-2020 zijn acties bepaald die het gevoel van nabijheid tussen de verschillende woon- en werkkernen moeten vergroten en het reizen binnen, van en naar de MRA moeten vergemakkelijken.

Een grote verscheidenheid aan (top) woonmilieus, een goed ontwikkelde toeristische en recreatieve sector, een kenmerkende natuur met het duinlandschap en strand en een hoog voorzieningenniveau kenmerken de regio. Investeren in een goede bereikbaarheid is belangrijk om dit profiel te behouden en uit te breiden. De bereikbaarheidsproblemen hebben een grensoverschrijdend karakter. Het regionaal belang en het lokaal belang liggen in elkaars verlengde, een lokaal ogend knelpunt kan op regionaal of zelfs bovenregionaal niveau gevolgen hebben. Het 'daily urban system' van onze inwoners is regionaal, net als het economisch netwerk. De lokale infrastructuurnetwerken van de gemeenten hangen met elkaar samen en vormen gezamenlijk het regionaal systeem. De regio staat weer in verbinding met het landelijke netwerk en de metropoolregio Amsterdam. Dit betekent niet dat we het lokaal belang uit het oog verliezen. Op projectniveau speelt het lokale schaalniveau natuurlijk een hoofdrol.

Aanpakken en actualiseren

In de visie uit 2011 zetten we daarom in op een robuust regionaal netwerk, voor zowel fiets, openbaar vervoer als de auto; flinke opgaven die we gezamenlijk moeten oppakken en die nog steeds hoog op de agenda staan in dit programma. De gemeente Haarlem houdt rekening met deze opgaven in de nieuwe structuurvisie openbare ruimte (SOR). Deze structuurvisie is nog in bewerking en wordt naar verwachting in 2017 opgeleverd. Voor het onderdeel mobiliteit is in 2016 een 'Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040 "Open bezoek- en woonstad van de metropoolregio Amsterdam"' uitgewerkt. Daarbij is de ontwikkelrichting om de auto te gast in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied en wordt het doorgaande autoverkeer gebundeld. De A9 tussen Velsen en N205 wordt nadrukkelijker onderdeel van de ring om de stad en regio. Op basis van de SOR actualiseren we in 2018 de visie – sinds 2011 is de wereld immers veranderd door bijvoorbeeld technologische veranderingen en de groeiende aandacht van duurzaamheid en gezondheid. In hoofdstuk 2 presenteren we deze actualisatieslag als een apart project.

1.2 SAMENWERKING GEORGANISEERD: PROCES EN FINANCIËN

Spelregels voor samenwerking in een gemeenschappelijke regeling

Er zijn altijd meerdere partijen met verschillende belangen betrokken bij regionale bereikbaarheidsprojecten. Dit vraagt om een duidelijke organisatie en goede afspraken. Om de samenwerking soepel te laten verlopen is het cruciaal dat we uitgaan van een gedeelde ambitie, recht doen aan belangen, van meet af aan duidelijkheid hebben over de rol- en taakverdeling. Kortom: een betrouwbare partner zijn. Dit betekent zeggen wat je doet en doen wat je zegt. Als regio spreken we dan met één mond en dragen we dit gezamenlijk belang uit, richting belangrijke partners als de omliggende regio's, de MRA en de Provincie Noord-Holland.

Daarom formaliseerden we de samenwerking tussen de vier gemeenten met een Gemeenschappelijke Regeling opgesteld in 2013 (exclusief Haarlemmerliede en Spaarnwoude – zij onderschrijven de visie maar zijn geen onderdeel van deze GR). In deze regeling staan de spelregels voor de samenwerking. Op deze manier borgen we op juridisch houdbare wijze de langdurige samenwerking.

Het orgaan die hoort bij de gemeenschappelijke regeling is de stuurgroep. In de stuurgroep zit de portefeuillehouder van iedere gemeente, een bestuurder van VNO-NCW en de stadsbouwmeester. In de stuurgroep bereiden we de besluitvorming over projecten voor, door de projecten te bespreken en te bediscussiëren. Zij worden geadviseerd door de Klankbordgroep met daarin ambtelijke vertegenwoordigers van overheden en diverse maatschappelijke organisaties.

Gezamenlijk sparen voor regionale bereikbaarheidsprojecten in het mobiliteitsfonds

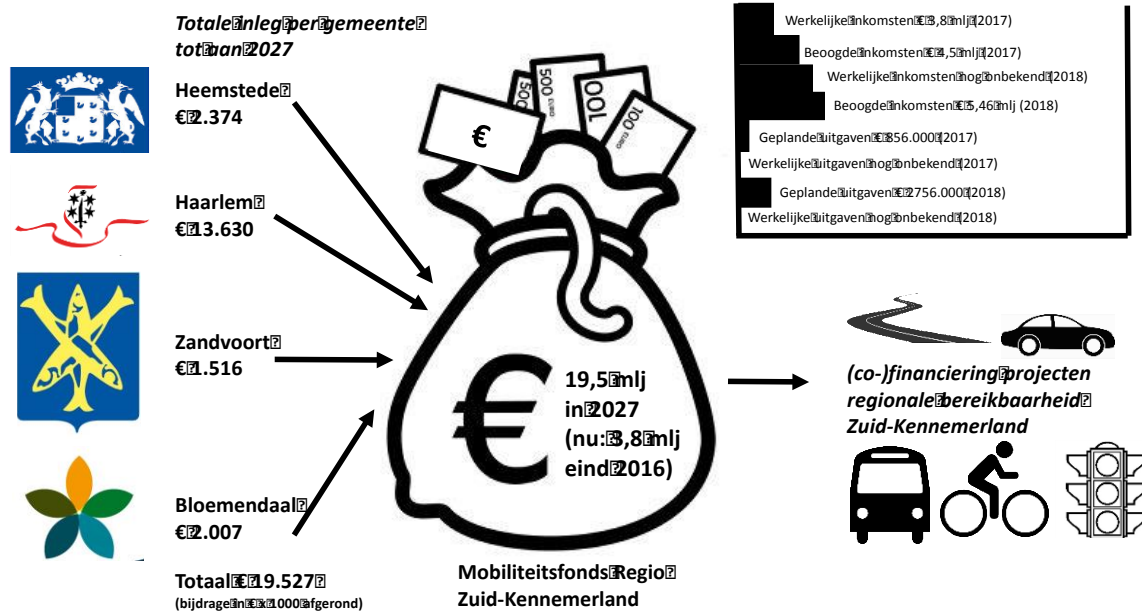
Om de samenwerking kracht bij te zetten en regionale projecten van de grond te trekken, wordt er door de vier gemeenten gespaard in het mobiliteitsfonds (zie figuur 2). Een project uit de regionale bereikbaarheidsvisie maakt aanspraak op financiering als drie van de vier gemeenteraden instemmen, inclusief de gemeente op wiens grondgebied het project ligt.

De vier deelnemende gemeenten hebben vastgesteld dat in de periode 2013 tot 2027 gezamenlijk totaal € 19,5 miljoen in het mobiliteitsfonds te storten. Dit geld wordt gebruikt om de regionale bereikbaarheidsknelpunten op te lossen en zo de visie uit 2011 uit te voeren. Projecten maken aanspraak op een deel van het geld uit de spaarpot als een project bijdraagt aan de regionale bereikbaarheid. Meer over wanneer een project in aanmerking komt voor een bijdrage uit het fonds, komt verderop aan de orde.

Elke gemeente stort een bedrag per jaar in de spaarpot. Dit bedrag is gebaseerd op het inwonertal van de gemeenten uit 2010, een grotere gemeente legt dus meer geld in de pot. De verdeling van het totaal per gemeente staat weergegeven in figuur 2.

In de beginjaren ligt het spaartempo lager en zijn de ingelegde bedragen kleiner. Dit om de start te vereenvoudigen en omdat er in het begin kleinere bijdragen nodig zijn. In totaal levert dit in 2027 € 19,5 miljoen euro op. De gemeenten reserveren dit bedrag op de meerjarenbegroting, zie figuur 2. Op dit moment (eind 2016) is er ongeveer € 3,8 miljoen in het mobiliteitsfonds gestort (dit is minder dan oorspronkelijk begroot door mindere inleg van Zandvoort en Haarlem. Dit wordt de komende jaren opgelost via de compensatieregeling. In 2018 komt het totaalbedrag van het mobiliteitsfonds daarmee op € 5,46 miljoen. De inleg van de vier gemeenten voor 2018 (exclusief compensatie van de financiële achterstand van Haarlem en Zandvoort) is € 1.171.000 euro.

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018



Figuur 2: Overzicht mobiliteitsfonds

Het bedrag van € 19,5 miljoen is niet gebaseerd op wat in totaal nodig is om de projecten te realiseren, maar is het resultaat van een optelsom van de bijdragen die mogelijk zijn gegeven de crisisjaren. Regionale projecten gebruiken de bijdrage uit het mobiliteitsfonds als aanjager voor realisatie, maar er is altijd cofinanciering nodig voor volledige financiële dekking. De gelden uit het fonds worden besteed aan regionale projecten. Bij de besteding van het geld wordt dus de verdeelsleutel van de inleg losgelaten – de projecten dragen immers bij aan de regionale bereikbaarheid en daarmee ook aan de bereikbaarheid op lokale schaal.

Voor 2018 wordt voorgesteld het Voorbereidingsfonds wederom aan te vullen met € 25.000. Dit gaat o.a. benut worden voor te leveren producten van de Stuurgroep Regionale Bereikbaarheid en de documenten die wettelijk uit de Gemeenschappelijke Regeling overlegd moeten worden aan de gemeenteraden en de Provincie Noord-Holland.

Geld uit het mobiliteitsfonds besteden aan onderzoek en uitvoering

Geld uit het mobiliteitsfonds wordt gebruikt voor projecten die bijdragen aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland. Er is gedeelte voor verkenningen en onderzoek, een gedeelte voor de planfase van projecten en een gedeelte voor de uitvoering van projecten. Daarnaast wordt geld gebruikt voor de inzet van een programmamanager en voor lobby. Zie hiervoor ook paragraaf 1.3.

Een bijdrage uit het mobiliteitsfonds kan gebruikt worden voor:

- Vooronderzoek
- Verkenning (in de verkenning wordt de beste oplossing voor het regionale knelpunt gezocht. Na de verkenning volgt een go-no go moment)
- Ontwerp (gedetailleerde uitwerking)
- Uitvoering (fysieke ingrepen of niet-fysieke projecten)
- Beheer (uitzondering)
- Lobby, verbeteren samenwerking en communicatie, zorgen voor opname in MRA Programma Bereikbaarheid en in MIRT-projecten Noordwestkant Amsterdam (NowA) en Stedelijke Bereikbaarheid
- Programmamanager

Projecten krijgen een bijdrage uit het mobiliteitsfonds bij regionale meerwaarde en een uitgewerkt projectvoorstel

Als een project een duidelijke regionale meerwaarde voor de bereikbaarheid heeft, maakt een project aanspraak op een bijdrage uit het mobiliteitsfonds. Een gemeente, als trekker van het project, dient een uitgewerkt projectvoorstel (zie voor het format bijlage 2) in bij de stuurgroep. De stuurgroep beslist op basis van onderstaande factoren of een project in aanmerking komt voor financiering uit het mobiliteitsfonds en besluitvorming in de gemeenteraden. Er is dan helderheid over:

- De bijdrage aan regionale bereikbaarheid – oplossing voor knelpunt of missende schakel uit de visie
- De doelstelling en het beoogde effect van de maatregel
- De gevraagde bijdrage en de benodigde cofinanciering
- De projectorganisatie en projectplanning
- De maatschappelijke en politieke haalbaarheid van het project
- De randvoorwaarden (zoals vergunningen)

1.3 RANDVOORWAARDEN EN RISICO'S: MOGELIJKE BELEMMERINGEN VOOR SUCCES

Er is een gedeelde intentie om samen te werken aan de regionale bereikbaarheid. Er zijn echter randvoorwaarden die op orde moeten zijn om succesvolle resultaten mogelijk te maken. Hieronder staan de belangrijkste genoemd.

Randvoorwaarden: organisatie op orde

- *Aanstellen programmamanager.* Om de onderlinge samenwerking te coördineren, projecten aan te jagen, projectorganisaties op te zetten en te investeren in de samenwerking van de regio met Provincie Noord-Holland en andere stakeholders wordt er in de loop 2017 een programmanager aangesteld. Het inzicht is gekomen dat de huidige ambtelijke inzet vanuit bestaande capaciteit en zonder één duidelijke aanjager niet voldoende is om de ambities waar te maken en de benodigde resultaten te boeken. Uit het jaarverslag van 2015 en 2016 is gebleken dat er onvoldoende slagkracht binnen de gemeenten is om vanuit bestaande capaciteit de gewenste resultaten te halen. De gemeenten Heemstede en Bloemendaal zijn leidend in de budgettraming, functieomschrijving, vacaturetekst en aanstelling.
- *Aanstellen lobbyist.* Er doen zich nieuwe kansen voor cofinanciering voor vanuit het Rijk, met name in het kader van MIRT. Het Rijk heeft € 200 miljoen nieuw geld ter beschikking gesteld voor een MRA programma Bereikbaarheid, waar MIRT-projecten Noordwestkant Amsterdam (NowA) en Stedelijke Bereikbaarheid onder vallen. Naar verwachting zal dit door de grote partners als Vervoerregio, Noord-Holland, Flevoland en Almere gematcht worden met nog eens € 200 miljoen. Het geld is bestemd voor de periode 2028-2030, maar kan eerder beschikbaar komen door adaptieve programmering binnen MIRT. Het is handig voor Zuid-Kennemerland om hierop voor te sorteren met de juiste projecten en lobby-activiteiten.
- *Trekker van een project en programma benoemen.* Naast de overall-programmamanager is het belangrijk dat projecten en programma's een "eigenaar"/trekker hebben. Hierdoor zijn verantwoordelijkheden en taken duidelijk en is het helder welke gemeente primair waarvoor aan de lat staat. In dit jaarplan is deze verdeling helder gemaakt. Meer hierover is te vinden hoofdstuk 3.
- *Continuïteit waarborgen ambtelijke projectgroep.* Gezien de grote hoeveelheid projecten voor de regio Zuid-Kennemerland is het aan te raden de continuïteit van de ambtelijke projectgroep te waarborgen en voldoende afstemming te garanderen. De continuïteit kan worden gewaarborgd door op afgesproken periodieke momenten bij elkaar te komen. Tot er een programmamanager is aangesteld ligt de verantwoordelijkheid voor het voorzetten van de ambtelijke samenwerking bij de deelnemers van de gemeenschappelijke regeling.

Risico's: financiering, belangen en besluitvorming

- *Cofinanciering.* Projecten kunnen alleen in cofinanciering worden uitgevoerd. Er is dus afhankelijkheid van de financiële middelen van de trekkende gemeente, de Provincie Noord-Holland of andere mogelijke financiers. Niet alle gemeenten hebben veel ruimte in hun begroting. Dit betekent dat zij geen of minder kans zouden maken op een project 'op hun grondgebied' vanuit het mobiliteitsfonds. Een ander risico is de complexe afhankelijkheid van de Provincie Noord-Holland en andere bovenregionale partijen als de vervoersbedrijven. Door te investeren in draagvlak en de relatie met de co-financieringspartners kan dit risico deels worden ondervangen.
- *Regionaal belang vs. lokale besluitvorming.* Elk project moet goedgekeurd worden door de individuele gemeenteraden. Het afstemmen van de agenda's van de verschillende raden en het

doorlopen van de procedures voor elk los project is een vertragende factor. De raden hebben in 2011 allen ingestemd met de visie. Het is dus de vraag of alle individuele projecten onderdeel van de visie wel door de gemeenteraden moeten worden goedgekeurd. Het evalueren van de gemeenschappelijke regeling is een manier om de besluitvorming nog eens onder de loep te nemen.

2. Overzicht: Fasering en planfasen

Op de volgende pagina vindt u een overzicht (figuur 3) van alle projecten uit de visie die voor de gehele periode van de uitvoering van de gemeenschappelijke regeling en het mobiliteitsfonds (2013 -2027) op stapel staan, vastgesteld door de gemeenteraden in de visie van 2011. Het schema geeft een globaal overzicht over wat er wanneer speelt, gaat spelen of al is afgerond. In het overzicht worden de projecten niet gespecificeerd naar maatregel en het overzicht staat niet vast en geeft slechts een indicatie. De exacte projectplanning per los project wordt bij het indienen van het projectvoorstel gepresenteerd.

2.1 Context: ook op andere manieren werken aan de regionale bereikbaarheid

Niet alleen in het samenwerkingsverband Zuid-Kennemerland werken we hard aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Dit gebeurt ook aan andere tafels en in andere context. Zo stemmen we bijvoorbeeld af met de Metropoolregio Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, de regionale spoortafel overleg, Amsterdam Beach overleg, de Regio IJmond maar ook met de gemeente Haarlemmermeer en met name met de Provincie Noord-Holland. Ook zijn er projecten die regio-overstijgend zijn die we gezamenlijk op kunnen pakken. In de komende jaren gaan we meer en meer op zoek naar de verbindingen en slimme samenwerkingen. Bij de individuele gemeenten gebeurt ook van alles. Elkaar op de hoogte houden en waar het kan samen optrekken is belangrijk. Zo staan lokaal, regionaal en bovenregionaal met elkaar in verbinding.

2.2 Fasering: projecten op lange en op korte termijn

Op lange termijn zijn grote infrastructurele ingrepen noodzakelijk om het wenkend perspectief werkelijkheid te laten worden. Bij deze veelomvattende opgaven hebben we als regio de Provincie, het Rijk, het bedrijfsleven en de omliggende gemeenten hard nodig. Bovendien staat een deel deze grote projecten onder grote maatschappelijke en politieke druk en daarom zijn er nog grote onzekerheden. Er is nog veel onderzoek en debat nodig binnen en buiten de regio. Hierbij gaat het concreet om de volgende projecten:

- Kennemertunnel (voormalige Mariatunnel) (programma infrastructuur)
Een haalbaarheidsonderzoek naar de Kennemertunnel is in een eerdere fase gefinancierd uit het voorbereidingsfonds. Door de politiek-bestuurlijke complexiteit op (boven)regionaal niveau zal dit project de komende jaren in de onderzoeksfase blijven en is daarom een project voor de lange termijn. De regio zal de komende jaren op zoek gaan naar alternatieve financieringsbronnen. In het mobiliteitsfonds is een groot deel van het spaargeld gereserveerd voor de uiteindelijke uitvoering van dit project, deze reservering blijft voorlopig staan.
- Goederenoverslag – nadenken over “last mile logistiek” (programma infrastructuur). In 2017 wordt gestart met een verkenning naar de overslag van goederen van vrachtwagen op elektrisch vervoer, voor de ‘last mile’ de binnenstad van Haarlem stad in. Een project waarin logistiek en duurzaamheid centraal staan. Er wordt door de gemeente Haarlem geen financiering uit het mobiliteitsfonds aangevraagd, omdat het tot op heden een lokaal project is. Omdat de verkenning in Haarlem pas start in 2017 en het opstarten van een regionaal project afhankelijk is van de bevindingen in Haarlem, is dit project verplaatst naar de lange termijn.













JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

- DVM fase 2 en 3 (programma verkeersmanagement)
Indien DVM fase 1 succesvol is afgerond en geëvalueerd, kan worden gestart met fase 2 naar de kust en fase 3 naar het IJmondgebied. Provincie Noord-Holland zal wederom een projectleider leveren voor het uitvoeren van fase 2.

Op korte termijn zijn kleine ingrepen, het beter benutten van het bestaande (fiets)netwerken en het investeren in fase 1 van verkeersmanagement (DVM) al een goede eerste stap. Essentieel is het om aan te sluiten bij ruimtelijke ontwikkelingen, ook bij het door ontwikkelen van het HOV. De beschrijving van de projecten voor het jaar 2018 staan in hoofdstuk 3. Elk project wordt apart op zijn merites beoordeeld door de betrokken gemeenteraden. In de periode 2013 – 2028 kunnen er immers op maatschappelijk, financieel en politiek vlak zaken veranderen en kan herziening van de projecten soms noodzakelijk zijn.

2.3 Project met drie planfasen: verkenning, ontwerp en uitvoering

Bij de projecten maken we onderscheid tussen drie planfasen, die allemaal apart aanspraak kunnen maken op financiering uit het mobiliteitsfonds. De drie planfasen zijn verkenning, ontwerp en uitvoering. Een project kan, inclusief uitvoering, een lange looptijd hebben en dus pas op lange termijn buiten zichtbaar worden. Op korte termijn kunnen echter de eerste planfasen al worden doorlopen. In het overzicht zijn de projecten naar modaliteit gesplitst. Er zijn projecten waarbij nieuwe infrastructuur nodig is en projecten die de mogelijkheden van het bestaande netwerk beter benutten, door bijvoorbeeld bewegwijzering aan te passen en de gebruiker sturen. Naast fysieke ingrepen zijn er ook projecten waarvoor geen ruimtelijke ingrepen nodig zijn.

	2013-2016	2016-2019	2019-2022	2022-2025	2025-2028
 Regionaal fietsnetwerk	Onderzoek knelpunten & ontbrekende schakels in beeld	Uitvoeringsagenda maken & projectvoorstellen indienen		Uitvoering maatregelen	Uitvoering maatregelen
 Fietsparkeren Stations		Heemstedes onderzoek	Heemstedes ontwerp	Heemstedes uitvoering	
			Verkenning & verijge gemeenten	Ontwerp	Uitvoering & verijge gemeenten
 Beheer DVM (dynamisch verkeersmanagement)	Jaarlijkse beheerkosten	Jaarlijkse beheerkosten	Jaarlijkse beheerkosten	Jaarlijkse beheerkosten	Jaarlijkse beheerkosten
 Dynamisch verkeersmanagement Fase 3 (DVM)	Ontwerpfase	Evaluatie + operationeel houden			
 DVM fase 2			Projectdefinitie	Ontwerp	Uitvoering
 DVM fase 3			Projectdefinitie	Ontwerp	Uitvoering
 Bewegwijzeringsplan		Onderzoek	Ontwerp	Uitvoering	
			Knelpunten kaart	Uitvoeringsprogramma	Uitvoering
 Ring Haarlem	Onderzoek fase knelpunt Schipholweg-Amerikaweg	Ontwerpfase Schipholweg-Amerikaweg	Uitvoering Schiphol-Amerikaweg		
 Ringstructuur regio Zuid-Kennemerland: 1. MIRT onderzoek NowA 2. Zeeweg-Randweg	Haalbaarheidsonderzoek, verkenningen		Go/ no-go ontwerp fase	Uitvoering (mogelijk)	
 Kennemerlandtunnel			Go/ no-go ontwerp fase	Uitvoering	
 Goederenoverslag "last mile" logistiek regio ZKL			Projectdefinitie	Ontwerp	Ontwerp
 Studie doorstromingsmaatregelen OV investeringsagenda	Verkenning	Ontwerp (maatregelen &werking tot projecten)	Uitvoering		

Figuur 3: Projecten op de korte en de lange termijn

3. De projecten voor 2018

In dit hoofdstuk presenteren we de projecten voor 2018 naar modaliteit. Afgesproken is dat iedere gemeente verantwoordelijk is voor de voortgang van een eigen programma. De verdeling is als volgt:

- **Gemeente Bloemendaal voor het programma fiets**
- **Gemeente Zandvoort voor het programma verkeersmanagement**
- **Gemeente Heemstede voor het programma openbaar vervoer**
- **Gemeente Haarlem voor het programma infrastructuur**

Het aantal projecten is bewust beperkt gehouden, om een realistische ambitie neer te zetten voor het jaar 2018. De planning van de projecten is gebaseerd op het jaarplan van 2017. Indien uit het jaarverslag van 2017 blijkt dat de planning niet is gehaald, heeft dit ook invloed op de planning van 2018. Vandaar dat de geplande acties voor 2017 ook zijn opgenomen in het jaarplan van 2018.

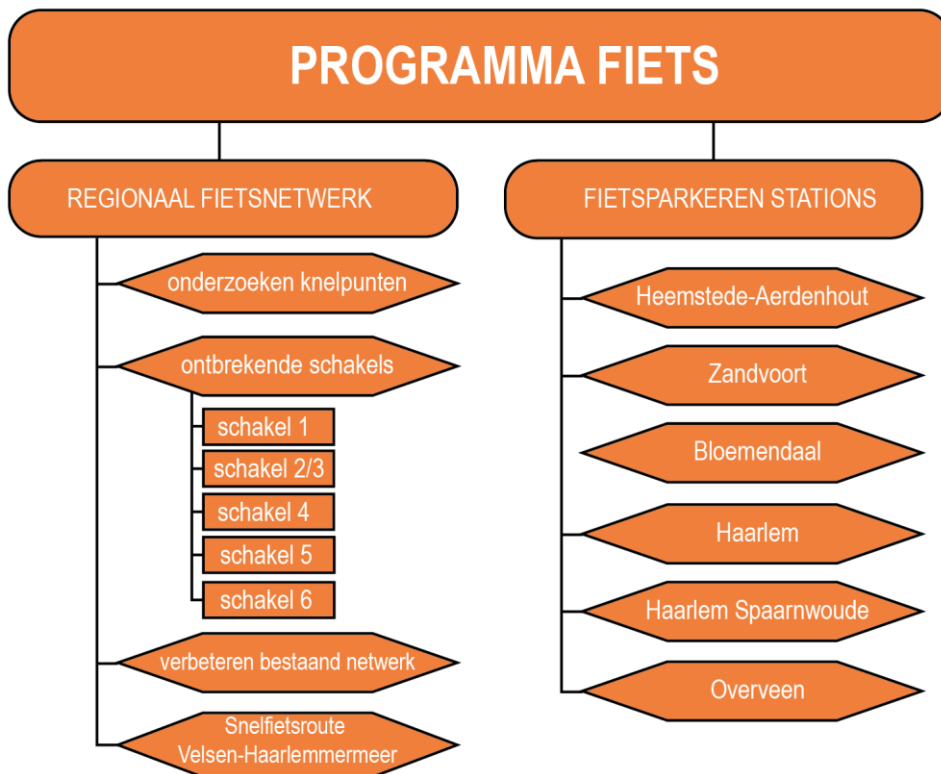
Actualiseren Visie 2011

Een overkoepeld project, dat los staat van de programma's, is het actualiseren van de visie uit 2011. Sinds 2011 is de wereld snel veranderd, met veel technologische ontwikkelingen en een groeiende aandacht voor gezondheid en duurzaamheid. Hiermee is de visie van 2011 niet per se achterhaald en het merendeel van de projecten lijkt nog steeds waardevol voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Wel kan het meerwaarde hebben om eens kritisch te kijken naar de visie uit 2011 en deze te actualiseren op basis van nieuwe inzichten zoals 'smart mobility', elektrisch rijden en de opkomst van de e-bike, etc. In de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) van de gemeente Haarlem zitten veel aanknopingspunten voor de regionale actualisering, deze vormt samen met de bestaande visie de basis voor de actualisering.

In 2018 gaat de ambtelijke projectgroep samen met de programmamanager aan de slag met het actualiseren van de visie op de regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland.

3.1 PROGRAMMA FIETS

Het programma fiets valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Bloemendaal. Het programma fiets valt in twee delen uiteen: het regionaal fietsnetwerk en het fietsparkeren bij stations.



Regionaal fietsnetwerk

Onder het regionaal fietsnetwerk vallen een drietal projecten. Hieronder worden de projecten en bijbehorende budgetten toegelicht.

- Onderzoek naar de knelpunten in de regio
- De ontbrekende schakels
- Het verbeteren van het bestaand fietsnetwerk
- Snelfietsroute Velsen-Haarlemmermeer

Onderzoek naar de fietsknelpunten in de regio

In 2015 en 2016 is door zowel Mobycon als de Provincie Noord-Holland onderzoek gedaan naar het fietsnetwerk in de regio. Het onderzoek van Mobycon is vertaald in uitvoeringsprogramma (een deel met geprioriteerde projecten op te nemen in de jaarplannen van het Mobiliteitsfonds en een deel van de projecten wordt gekoppeld aan de gemeentelijke onderhoudsplannen). Het onderzoek van de Provincie Noord-Holland moet nog aan de Staten worden voorgelegd. Op dit moment (februari 2017) is nog onbekend, of hiervoor in 2017 een uitvoeringsprogramma komt. Het onderzoek van Mobycon is beschikbaar via Nico den Hertog (gemeente Bloemendaal). De resultaten van beide onderzoeken zijn in

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

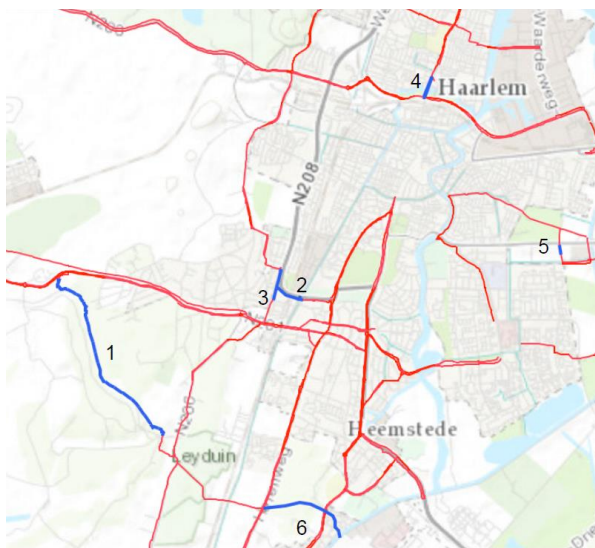
2016 met elkaar vergeleken, om te zien of er verschillen zitten tussen de geïdentificeerde routes en knelpunten. Het onderzoek van de provincie bevat een veelheid aan knelpunten en geeft een uitgebreid overzicht. Het onderzoek dat de stuurgroep regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland heeft laten doen, focust op de belangrijkste regionale (verbindende) fietsverbindingen. De regionale knelpunten komen grotendeels overeen. Verschilpunten zitten vooral in het binnenstedelijke gebied van Haarlem. Het kaartbeeld van de ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk Zuid-Kennemerland behoeft op basis van de onderzoeksresultaten niet te worden aangepast/gewijzigd. Als de provincie in 2017 een uitvoeringsprogramma vaststelt, bekijken wij of er aanknopingspunten ontstaan voor het combineren van projecten en financieringsmogelijkheden. Aangezien beide onderzoeken al zijn uitgevoerd en zijn gefinancierd uit een apart (incidenteel) werkbudget van de stuurgroep respectievelijk een budget van de provincie, is voor de planning van 2017 en 2018 geen budget gereserveerd.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Onderzoek 2x (PNH ¹ en Mobycon)	Bloemendaal	Gezamenlijke uitgangspunten in kaart, afh. van uitvoeringsprogramma PNH	Actualiseren kaartbeeld indien nodig	Geen	Geen

De ontbrekende schakels

Er zijn 6 ontbrekende schakels geïdentificeerd in het uitvoeringsprogramma (zie figuur 4). Een aantal maken aanspraak op een bijdrage uit het mobiliteitsfonds. De andere missing links (projecten van de Provincie Noord-Holland) zijn hier ook opgenomen omdat deze ook bijdragen aan de regionale bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland, maar worden op een andere wijze gefinancierd.

In de komende jaren werken we aan concrete projecten die via (kleine) ingrepen een bijdrage leveren aan compleet maken van het regionaal fietsnetwerk. De doelstelling is om inwoners makkelijke vindbare en de goed begaanbare fietsroutes te bieden.



¹ Provincie Noord-Holland

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

Figuur 4: Ontbrekende schakels fietsroutenetwerk Zuid-Kennemerland

Schakel 1: Bloemendaal/ Zandvoort: fietspad Oase/ Zandvoortselaan (Waterleidingduinen)

[Projectbeschrijving] Dit fietspad door de Waterleidingduinen wordt door de Provincie Noord-Holland gefinancierd en gerealiseerd. Gemeente Zandvoort is verantwoordelijk voor het contact met de Provincie en bewaakt de voortgang. Er is voor dit regionale project dus geen bijdrage uit het fonds nodig. De verkenning is voltooid en het tracé is vastgesteld. De uitvoering van dit project is op dit moment onzeker vanwege geweigerde milieuvergunningen.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Schakel 1	PNH (contact via Zandvoort)	Onzeker	Onzeker	Geen	Geen
Schakel 6	PNH (contact via Heemstede)	Tracéstudie, haalbaarheidsonderzoek, schetsontwerp	Onzeker	€ 100.000	Geen

Schakel 6. Heemstede: Verbinding Hoofddorp - Heemstede - Fietspad Oase/ Zandvoortselaan (in het verlengde van schakel 1)

[Projectbeschrijving] Met dit project verbeteren we de fietsbereikbaarheid tussen oost en west in de regio Zuid-Kennemerland. Vanuit Zandvoort, via Heemstede komt er een veiligere en meer directe verbinding richting Haarlemmermeer. Het fietspad Zandvoort-Oase wordt zo compleet en de aansluiting met Haarlemmermeer verbetert.

De planning voor het doortrekken van het fietspad vanuit de waterleidingduinen richting Hoofddorp is van twee dingen afhankelijk. Allereerst omdat nog onduidelijk is, of dit project regionaal zal worden opgepakt door de provincie of de MRA. Ten tweede omdat momenteel (januari 2017) het deel Oase-Waterleidingduinen niet naar de realisatiefase kan, omdat het beroep tegen de milieuvergunning gegrond is verklaard. Vanuit het mobiliteitsfonds is daarom geen geldbedrag gereserveerd voor 2018.

Schakel 2 + 3:

Haarlem: fietspad Claus Sluterweg - Houtvaartkade/Parnassiakade (parallel aan Westelijke Randweg) Haarlem en Heemstede: Fietspad aantakking naar de wijk Vogelpark (aansluiting op fietspad Claus Sluterweg - Houtvaartkade/Parnassiakade)

[Projectbeschrijving] De projecten dragen bij aan de regionale bereikbaarheid omdat er een extra noord-zuid verbinding wordt toegevoegd aan het bestaande fietsnetwerk (schakel 3) en het station Heemstede-Aerdenhout beter bereikbaar maakt door de verbinding tussen Claus Sluterweg en de Houtvaartkade (schakel 2). Aangezien beide schakels fysiek in elkaar verlengde liggen, worden deze schakels samen behandeld. De financiering voor deze projecten is geregeld. De gemeente Haarlem, Heemstede en Bloemendaal betalen mee met de Provincie Noord-Holland, maar zonder een bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds. De planning is dat de provincie in 2017 het uitvoeringsplan definitief maakt en de benodigde vergunningen/bestemmingsplanwijziging aanvraagt.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
------	---------------------	---------------	---------------	-------------	-------------

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

Schakel 2	PNH (contact via Haarlem)	Ontwerp afronden en vergunningen aanvragen	Realisatie, voor zover niet in 2017 afgerond	Geen bijdrage MOBfonds ²	Geen bijdrage MOBfonds
Schakel 3	PNH (contact via Heemstede)	Onzeker. Planning volgt begin 2017	Onzeker	Geen bijdrage MOBfonds	Geen bijdrage MOBfonds

Schakel 4: Haarlem: Rode Loper Noord (verbinding Schotersingel - Kruisweg)

[Projectbeschrijving] De Rode Loper Noord is een fietsverbinding in Haarlem tussen de Kruisweg, het station Haarlem, de Bolwerken naar de Schotersingel. Voor dit project wordt **500.000 euro** cofinanciering gevraagd vanuit het mobiliteitsfonds. De Gemeente Haarlem heeft in haar investeringsplan geld gereserveerd voor het ontwikkelen van de Rode Loperbrug. Inmiddels is er politieke draagvlak voor dit project en wordt gestart met de voorbereiding en de ontwerpfase. In 2019 kan worden gestart met de uitvoering.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Planning 2019	Budget 2018
Schakel 4	Haarlem	Project start in 2018	Voorbereiding en ontwerpfase	Uitvoering	€ 500.000

Schakel 5. Haarlem: verbinding tussen Nieuweweg en Boerhaavelaan

[Projectbeschrijving] Voor de regionale fietsverbinding tussen de Nieuweweg en de Boerhaavelaan, de onderdoorgang van de N205, wordt in 2017 een aanvraag gedaan uit het mobiliteitsfonds. De € 50.000 willen we besteden aan een studie voor de exacte locatie, ontwerp en financiering. Het project kan naar verwachting in 2018-2019 worden aangelegd, met € **100.000 euro** cofinanciering vanuit het mobiliteitsfonds.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Schakel 5	Haarlem	Start projectteam + projectleider. Projectvoorstel Q1 2017.	Voorbereiding en ontwerpfase	€ 50.000	€ 100.000

Snelfietsroute Velsen-Haarlemmermeer

[Projectbeschrijving] In 2017 loopt een verkennend onderzoek naar een snelle fietsverbinding tussen Velsen en Haarlemmermeer door de regio Zuid-Kennemerland. Deze route sluit aan op de snelle fietsroute in de regio IJmond richting Beverwijk. Met deze snelle fietsroute verbinden we de regio Zuid-Kennemerland met de regio IJmond en investeren we in een robuust (boven)regionaal fietsnetwerk. In 2018 reserveren we €100.000,- voor de uitvoering/realisatie van deze verbinding. Hiermee sluit de regio Zuid-Kennemerland aan bij de Regio IJmond, die ook een mobiliteitsfonds hebben. Op het moment van schrijven (februari 2017) heeft de regio IJmond nog geen reservering opgenomen voor 2018 omdat de onderzoeksresultaten nog niet bekend zijn. Zuid-Kennemerland wil echter nu al commitment tonen en daarom alvast een reservering plaatsen.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Velsen-Haarlemmermeer	Haarlem	Verkenning & Onderzoeksfase	Uitvoering	geen	€ 100.000

² MOBfonds: Mobiliteitsfonds

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

Fietsparkeren stations

[Projectbeschrijving] Dit is een nieuw project, het bestaande project ‘fietsparkeren van Heemstede-Aerdenhout’ uit het jaarplan van 2017 valt vanaf nu onder dit overkoepelende project. Het tekort aan fietsparkeerplekken is een urgent probleem in alle gemeenten en op alle station. Voor de regio is het belangrijk om hoogwaardige kwaliteit en voldoende capaciteit voor het fietsparkeren aan te bieden. Dit stimuleert fietsgebruik en een goede fietsparkeervoorziening werkt als stimulans voor het gebruik van de trein.

Voor het bestaande project “fietsparkeren Heemstede-Aerdenhout” was voor 2017 al 200.000 euro gereserveerd. Binnen de regio Zuid-Kennemerland zijn ook de andere gemeenten bezig met het ontwikkelen van de stationsgebieden, waaronder Zandvoort. Bloemendaal heeft reeds contact met Prorail over het uitbreiden van de stalling bij NS station Bloemendaal. De inzet van Bloemendaal is om in 2017 een uitbreidingsplan vast te stellen. De andere regiogemeenten constateren ook knelpunten, maar zijn nog niet in gesprek met Prorail/NS. Vandaar dat er een totaalbedrag van **€ 500.000** euro wordt gereserveerd, waar alle stations van de vier gemeenten aanspraak op kunnen maken (door middel van een projectvoorstel).

Het project “fietsparkeren stations” bestaat dus tot dusverre uit het fietsparkeren voor het station Heemstede/Aerdenhout en fietsparkeren voor station Zandvoort. Voor Heemstede/Aerdenhout wordt in 2017 gestart met het projectteam en projectvoorstel. In 2018 volgt de ontwerpfase en de uitvoering, afhankelijk van cofinanciering ProRail. Zandvoort start in 2018 met het projectteam en projectvoorstel. In 2019 wordt gestart met het ontwerp en de uitvoering. Actief overleg met NS en Prorail is noodzakelijk voor de gemeenten om cofinanciering rond te krijgen.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Planning 2019	Budget 2017	Budget 2018
Fietsparkeren station ↓						€ 500.000
Heemstede-Aerdenhout	Heemstede	Start projectteam en projectvoorstel	Ontwerp en uitvoering (afh. bijdrage Prorail)		€ 200.000	Zie hierboven
Zandvoort	Zandvoort		Start projectteam en projectvoorstel	Ontwerp en uitvoering	Geen	Zie hierboven
Bloemendaal	Bloemendaal		Uitbreidingsplan i.o.m. Prorail	Afhankelijk van Prorail		Zie hierboven
Haarlem Haarlem-Spaarnwoude Overveen			PM	PM	geen	Zie hierboven

Het verbeteren van het bestaand fietsnetwerk

[Projectbeschrijving] De stuurgroep geeft in de komende jaren prioriteit aan het realiseren van ontbrekende schakels, omdat die essentieel zijn voor een goed verbindend fietsroutenetwerk. Maar ook aan het verbeteren van de kwaliteit van bestaande fietsroutes, zeker als die verbeteringen kunnen worden gecombineerd met al gepland wegonderhoud, hecht de stuurgroep veel waarde. Vandaar dat de

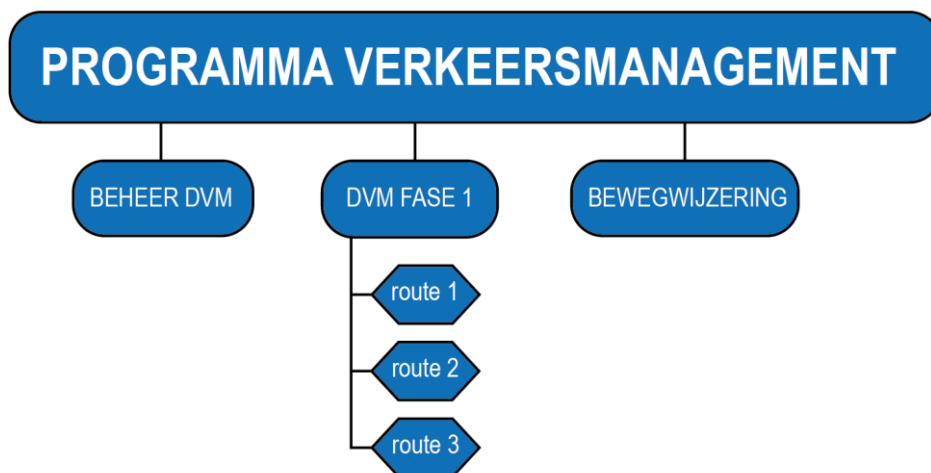
JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

ambtelijke projectgroep in 2018 extra aandacht zal vragen aan de lokale afdelingen beheer en onderhoud voor het verbeteren van de kwaliteit van bestaande fietsroutes en slim mee te koppelen met onderhoudsprojecten. De verantwoordelijkheid ligt hiervoor bij de individuele gemeenten.

Daarnaast is er in Zuid-Kennemerland de wens uitgesproken voor een meer volledig fietsnetwerk dat aansluit op overige regionale netwerken. Hiervoor werken de gemeenten samen met onder andere de Provincie Noord-Holland, Metropoolregio Amsterdam (MRA), de Vervoerregio Amsterdam en regio IJmond.

3.2 PROGRAMMA VERKEERSMANAGEMENT

Het doel van het programma verkeersmanagement is een betere doorstroming van het autoverkeer voor de regio. Verkeersmanagement gaat over het begeleiden en sturen van verkeersstromen. Binnen dit programma zijn op de korte termijn drie projecten: het beheer van DVM, DVM fase 1, en het bewegwijzeringsplan. Gemeente Zandvoort is verantwoordelijk voor de voortgang van de projecten binnen dit programma.



Beheer van DVM

[Projectbeschrijving] Naast het operationeel maken van de verschillende fases is ook het onderhoud en beheer van het DVM (dynamisch verkeersmanagement) systeem belangrijk. Met de Provincie Noord-Holland is afgesproken om jaarlijks € 31.000 euro te reserveren voor de beheerkosten van fase 1. De uitvoering en beheer is de verantwoordelijkheid van de Provincie Noord-Holland, de gemeente Zandvoort neemt deel aan werkgroepen van de Provincie Noord-Holland en zorgt voor de terugkoppeling naar de Stuurgroep. Op deze manier werken we samen met de Provincie aan het verbeteren van de doorstroming en dus de regionale bereikbaarheid op de gevoelige oost-west as. Ook voor het jaar 2018 reserveren we dus € 31.000 vanuit het mobiliteitsfonds.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Beheer DVM	PNH (contact via Zandvoort)	Beheer en onderhoud	Beheer en onderhoud	€ 31.000	€ 31.000

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

DVM fase 1

[Projectbeschrijving] In 2015 zijn we als regio samen met de Provincie Noord-Holland gestart met het operationeel maken van DVM. In overleg met de gemeenten heeft de Provincie een plan opgesteld om operationeel verkeersmanagement in fases in te voeren in de regio, te beginnen vanuit de oostkant van Zuid-Kennemerland tot aan het Spaarne (fase 1):

- Route 1 - Vanuit de N201 reikt fase 1 tot de kruising Lanckhorstlaan / Herenweg. Dit deel is sinds 2016 operationeel. Er is nog geen evaluatie uitgevoerd.
- Route 2 - Vanuit de N205 reikt fase 1 tot aan de Buitenrustbruggen. Dit deel is sinds 2016 operationeel. Er is nog geen evaluatie uitgevoerd.
- Route 3 - Vanuit de N200 reikt fase 1 tot en met de Bolwerkenroute. Implementatie is bezig. Er is nog geen evaluatie uitgevoerd.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
DVM Fase 1	PNH (contact via Zandvoort) ↓			PNH financiert	PNH financiert
	Route 1	Evalueren	Geen (project voltooid)		
	Route 2	Evalueren	Geen (project voltooid)		
	Route 3	Operationeel maken + evalueren	Geen (project voltooid)		

De doelstelling van de eerste fase is om de doorstroming van het autoverkeer op de oost-west as met 10% te verbeteren. Bij een succesvolle implementatie en evaluatie van fase 1 (streven 2017 afgerond) kan op de langere termijn DVM ook ingevoerd worden naar de kust (fase 2) en in het IJmondgebied (fase 3).

Optimaliseren van regionale routes door een bewegwijzeringsplan Zuid-Kennemerland

[Projectbeschrijving] Momenteel is er weinig zicht op hoe auto- en vrachtverkeer zich door de regio beweegt. Goede regionale bewegwijzering is belangrijk voor het optimaliseren van de regionale routes en het verbeteren van de doorstroming van het verkeer in de regio Zuid-Kennemerland. Een nieuw bewegwijzeringsplan, in combinatie met DVM en het aanpakken van knelpunten in de ringstructuur, helpt hierbij. Het doel is dus de huidige situatie te optimaliseren, de bewegwijzering en routing moet voor de automobilist zichtbaar en logisch zijn. Ook digitale bewegwijzering (in samenwerking met Tom Tom) hoort hierbij; de navigatiesystemen zouden de automobilisten ook via de door de regio gewenste routes moeten sturen. Idealiter is de bewegwijzering dynamisch en afhankelijk van de situatie op de weg. Dan kunnen we bijvoorbeeld in piekmomenten het verkeer via een andere route sturen of beter inspelen op ongevallen. In dit project is gewenst ook een link te maken met de stedelijke distributieroutes van de gemeente Haarlem en omstreken en rekening te houden met de ontwikkelingen van DVM.

Voor 2017 is een bedrag van € 50.000 euro gereserveerd om onderzoek uit te voeren naar:

- a) de huidige situatie;

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

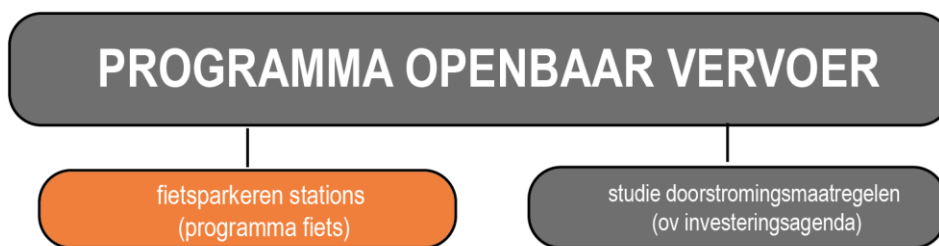
- b) de huidige regelstrategie inclusief prioriteringen (strandverkeer, woon-werkverkeer, vrachtverkeer) vastgesteld bij het project DVM Zuid-Kennemerland;
- c) de gewenste routing en regelstrategie;
- d) een eerste stap naar een nieuw bewegwijzeringsplan voor de gehele regio. Nadat de resultaten van het onderzoek binnen zijn kan worden gestart met het "ontwerp" naar een nieuw bewegwijzeringsplan waar ook digitale bewegwijzering onderdeel van is.

In 2018 is daarom vanuit het mobiliteitsfonds € 100.000 euro gereserveerd voor het ontwerp en de uitvoering van het bewegwijzeringsplan.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Bewegwijzeringsplan	Heemstede en Haarlem	Onderzoek in de markt zetten Q2 2017.	Ontwerp en uitvoering	€ 50.000	€ 100.000

3.2 Programma openbaar vervoer

Gemeente Heemstede is verantwoordelijk voor de voortgang van de projecten binnen dit programma. Op het gebied van openbaar vervoer gebeurt er al veel in de regio, ook buiten de context van Zuid-Kennemerland. Projecten van gemeenten en Provincie dragen bij aan de regionale bereikbaarheid. De afgelopen jaren zijn er flinke verbeteringen in met name het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) gerealiseerd. Daarnaast wordt vanuit het regionale bereikbaarheidsfonds een continue lobby verwacht voor deelname aan de Spoortafel overleggen, aandacht voor de Kamerbrief over het toekomstbeeld OV 2040 (december 2016), de bus concessie 2017-2027 en de Kennemerlijn.



Doorstromingsmaatregelen (ov investeringsagenda)

[Projectbeschrijving] We haken in ieder geval aan bij het reeds ingezette project van de Provincie, namelijk de OV investeringsagenda 2015-2020. In 2017 worden de oplossingen naar de doorstromingsmaatregelen in de nader uitgewerkt tot projecten. In 2018 leveren we als mobiliteitsfonds een bijdrage van €100.000 uit het mobiliteitsfonds om de doorstromingsmaatregelen uit te voeren. Dit geldt voor projecten uit de OV-investeringsagenda, maar mogen ook nieuwe knelpunten zijn die niet in de OV-investeringsagenda zijn opgemerkt. Voornaamste focus liggen op realisatie HOV-Noord (Haarlem) en HOV A9.

HOV projecten leveren vaak wél een bijdrage aan de regionale bereikbaarheid en de uitvoering van de visie, maar hebben geen directe bijdrage uit het mobiliteitsfonds nodig. Wel reserveren we 100.000 euro vooruitlopend om de verwachte wijzigingen door de nieuwe concessie. In september 2017 start namelijk de concessie 2017-2017 busvervoer met Connexxion.

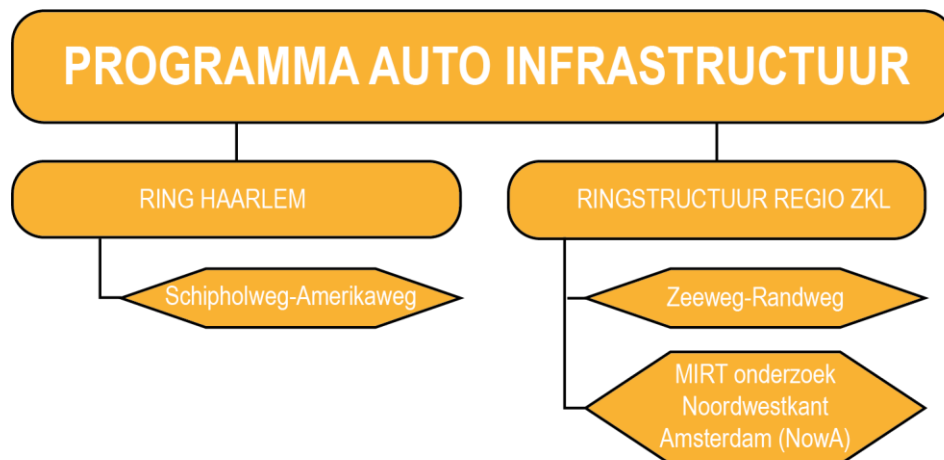
Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Doorstromingsmaatregelen (ov investeringsagenda)	Heemstede	Maatregelen omzetten in projecten	Uitvoering van projecten	€ 100.000	€ 100.000

Lopende OV-zaken waar geen financiering voor nodig is

Ook buiten de genoemde projecten is er veel aandacht voor openbaar vervoer. Dit betreft lopend lobbywerk. December 2016 heeft het rijk Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 opgeleverd. De stedelijke regio's kennen een overbelasting van het openbaar vervoer en een samenhangend netwerk wordt gemist. Lightrail wordt hierin genoemd als een kans voor deze regio. Daarnaast zit de regio in structurele spoortafel overleggen, waarin de regio blijft inzetten voor de Kennemerlijn, betere benutting van het bestaand spoornetwerk en de stations, betere aansluiting op de rest van het spoornetwerk, een uitbreiding van de nachttrein en de bus concessie 2017-2027.

3.3 PROGRAMMA AUTO INFRASTRUCTUUR

Het programma infrastructuur valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlem. De projecten onder dit programma verbeteren de ring rondom Haarlem. Door de ring Haarlem te optimaliseren zal de verkeersafwikkeling naar de omliggende gemeenten verbeteren. Daarnaast zetten we in op grote projecten die bijdragen aan de bereikbaarheid van de gehele regio Zuid-Kennemerland. Projecten op het gebied van infrastructuur zijn vaak van lange adem door de complexe tracébesluiten en gemeente of zelfs regio-overstijgende projectscopes en belangen.



Ring Haarlem

[Projectbeschrijving] In de afgelopen jaren hebben we samen met andere partijen al veel informatie gegenereerd en onderzoek gedaan naar de ring Haarlem. In 2017 bundelen we al deze bestaande informatie over (1) Kennemertunnel, (2) Oostelijke ring, (3) Schipholweg-Amerikaweg, zonder dat daar een bijdrage uit het mobiliteitsfonds voor nodig is. Daarmee brengen we de meest acute knelpunten in beeld en kunnen we opnieuw prioriteren. In de jaren daarna maken we op basis hiervan een uitvoeringsprogramma met maatregelen om de Ring Haarlem verder te verbeteren. De ring van Haarlem is tevens opgenomen in het mobiliteitsmodel van de structuurvisie openbare ruimte (SOR) van de gemeente Haarlem. Daarbij is de ontwikkelrichting om de auto te gast in de binnenstad en het

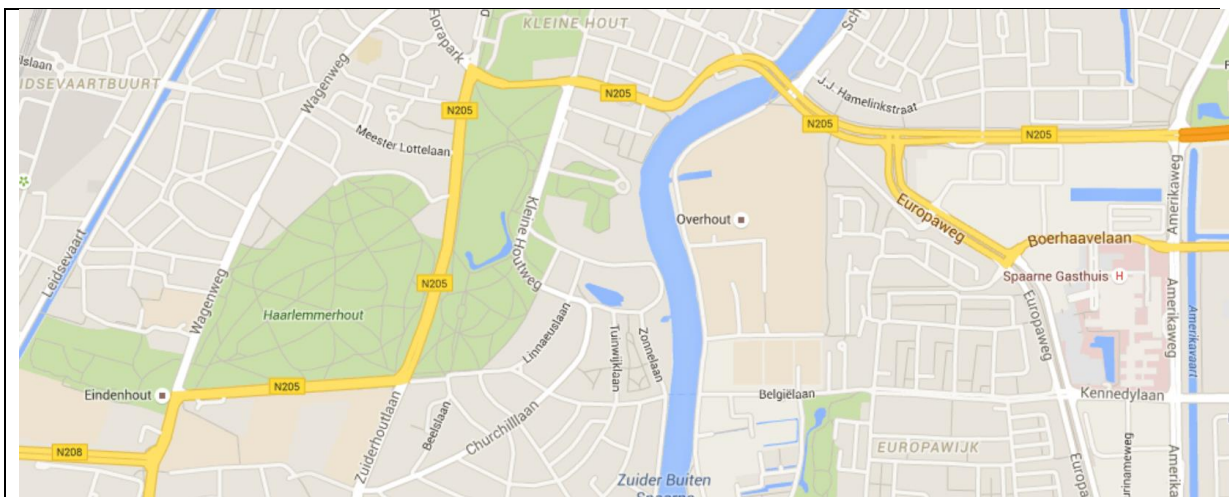
JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

centraal stedelijk gebied en wordt het doorgaande autoverkeer gebundeld. De A9 tussen Velsen en N205 wordt nadrukkelijker onderdeel van de ring om de stad en regio. Dit betekent dat de oorspronkelijke plannen en inzichten rondom de Ring Haarlem uit de visie van 2011 geactualiseerd worden. Dit zal voor 2018 betekenen dat het uitvoeringsprogramma in samenhang met de SOR zal worden ontwikkeld.

Naam	Trekker:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Ring Haarlem	Gemeente Haarlem	Informatie bundelen	Uitvoeringsprogramma, in samenhang met SOR	Geen bijdrage MOBfonds	Geen bijdrage MOBfonds

Kruispunt Schipholweg-Amerikaweg

[Projectbeschrijving] In november 2015 is het projectvoorstel knelpuntaanpak Schipholweg-Amerikaweg ingediend. Dit project is onderdeel van het aanpakken van de meest acute knelpunten in de toekomstige Ring Haarlem. Hiervoor was in het jaarplan 2015-2016 € 50.000 gereserveerd. De regionale verkenning is afgerond en onderzocht de mogelijkheden om de doorstroming op beide kruispunten te verbeteren en de congestie die de komende jaren verergert te verminderen. De Schipholweg (N205) is één van de belangrijkste invalswegen van de regio (zie figuur 5).



Figuur 5: Ligging van de N205 in Haarlem, met geheel rechts de kruispunten Amerikaweg - Schipholweg (N205) en Amerikaweg - Boerhaavelaan

In 2017 start de ontwerpfase waarin er een technisch ontwerp en een uiteindelijke variant wordt gekozen. Voor 2018 en verder reserveren we geld voor de uitvoering van dit project. Afhankelijk van de resultaten van de verkenning bepalen we een bedrag wat nodig is voor de uitvoering. Voor 2018 stelt het mobiliteitsfonds € 1,2 miljoen euro beschikbaar als bijdrage voor de uitvoeringskosten. De totaal geraamde uitvoeringskosten zijn 4,8 miljoen.

Naam	Trekker:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Kruispunten Schipholweg-Amerikaweg	Gemeente Haarlem	Vaststellen verkenning, start ontwerpfase	Uitvoering	150.000 euro	1,2 miljoen

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

Aanhaken bij MIRT onderzoek NowA

[Projectbeschrijving] Op nationaal niveau loopt rond de A9-corridor het MIRT onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA), belangrijk voor de regio Zuid-Kennemerland. Dit project heeft een directe verbinding met de regio, zowel voor autoverkeer als voor het HOV en fiets zijn er kansen voor verbetering. In de huidige scope van het project is een HOV en fiets corridor langs de A9 niet meegenomen, wat wel een wens is van Zuid-Kennemerland.

Daarom zetten we komende jaren in op een HOV en fietscorridor bij dit project. Zo kunnen we de OV-bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland te vergroten. Het is belangrijk dat dit vanaf de eerste fase van het project wordt meegenomen. Dit is een sterke HOV lijn in de regio die goed wordt gebruikt. Door vanuit het mobiliteitsfonds in totaal € 500.000 beschikbaar te stellen toont de regio commitment en bovendien straalt dit gezamenlijkheid uit die inzet op uitstekend (boven)regionaal HOV in het MIRT-proces. Voor het jaar 2017 is een bijdrage van € 100.000 gereserveerd. Voor 2018 is de planning onzeker en afhankelijk van de merites van het MIRT proces waardoor er (nog) geen bijdrage vanuit het fonds wordt gereserveerd.

Naam	Trekker:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Aanhaken bij MIRT onderzoek NowA	Gemeente Haarlem	Resultaten oplossingsrichtingen bekend	Onzeker	€ 100.000 euro	PM. Afhankelijk resultaten MIRT onderzoek

Samen verkennen en zoeken naar oplossingen bij mogelijke verbinding Zeeweg – Randweg

[Projectbeschrijving] Het onderzoeken van een verbinding tussen de Zeeweg en de Westelijke Randweg is al jaren onderwerp van discussie. Door een korte schakel aan het infrastructuurnetwerk toe te voegen maken we het regionaal netwerk een stuk robuuster. Er is nog een groot zoekgebied voor deze schakel en veel verdeeldheid en discussie. Met een bijdrage van € 50.000 voor 2017 vanuit het mobiliteitsfonds wordt in 2017 de discussie weer opgestart en een globale verkenning gedaan om te onderzoeken of er nog openingen zijn. De planning van 2018 hangt af van de uitkomst van de workshop. Vandaar dat er voor 2018 geen geld is gereserveerd maar een PM post is opgenomen.

Naam	Trekker:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Zeeweg-Randweg	Gemeente Haarlem en Bloemendaal	Organiseren workshop tussen gemeenten (voorjaar 2017)	Afhankelijk van uitkomst workshop in 2017	50.000 euro	PM

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

Duinpolderweg: complexiteit en onzekerheden toegenomen

[Projectbeschrijving] De lange termijn reservering voor de Duinpolderweg binnen het fonds is niet langer opgenomen. De planning van de besluitvorming over de realisatiefase schuift op en bovendien zijn de tracé-opties gewijzigd, waardoor de onzekerheden zijn toegenomen. Daarbij is overwogen dat er de meerwaarde van de Duinpolderweg voor de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland onduidelijk is, zeker in vergelijking met andere projecten op de in paragraaf 2 opgenomen bereikbaarheidsagenda.

Naam	Trekker:	Planning 2017	Planning 2018	Budget 2017	Budget 2018
Duinpolderweg	Gemeente Bloemendaal	Uitslag MER door provincie	PM	geen	geen

3.4 Gevraagd budget mobiliteitsfonds: € 2.836.000

In totaal wordt er voor het jaar 2018 € 2.836.000 uit het mobiliteitsfonds gevraagd (zie tabel 1). Het voorstel is om voor 2018 € 25.000 euro van het mobiliteitsfonds over te hevelen naar het voorbereidingsfonds. Verder wordt er een bedrag van €80.000 euro gereserveerd voor de inzet van een programmamanager en € 70.000 voor een lobbyist. Daarnaast wordt € 2731.000 besteed aan projecten. Dit bedrag wordt gereserveerd, maar pas toegekend als er een concreet projectvoorstel wordt ingediend inclusief cofinanciering, is ingevuld volgens het format (zie bijlage 1) en goedgekeurd in de raden.

Tabel 1: Gevraagde budgetten mobiliteitsfonds voor 2018

Programma	Project	Investering
Fiets	Schakel 4: Rode Loper Noord (Haarlem)	€ 500.000
	Schakel 5: verbinding Nieuweweg-Boerhaavelaan	€ 100.000
	Fietsparkeren stations	€ 500.000
	Snelfietsroute Velsen-Haarlemmermeer	€ 100.000
Verkeersmanagement	Beheer DVM	€ 31.000
	Bewegwijzeringsplan Zuid-Kennemerland	€ 100.000
Openbaar vervoer	Doorstromingsmaatregelen (ov investeringsagenda)	€ 100.000
Infrastructuur	MIRT Noordwestkant Amsterdam (NowA)	€ 100.000
	Schipholweg-Amerikaweg	€ 1200.000
	Zeeweg-Randweg	PM
Overig	Van mobiliteitsfonds naar voorbereidingsfonds	€ 25.000
	Inzet programmamanager	€ 80.000
	Inzet lobbyist	€ 70.000
Totaal		€ 2.906.000

3.5 Tot slot: U bent aan zet

Wij vragen u als raadslid van één van de gemeenteraden van Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort, met dit Jaarplan 2018 in te stemmen. Pas na deze stap kunnen de projectvoorstellen voor de voorgestelde projecten worden ingediend en reserveren we het geld voor de projecten van 2018.

Mochten er voor u als lezer nog vragen zijn, neem dan gerust contact op met de ambtelijke projectgroep (zie bijlage 3) of via de verantwoordelijk wethouder van uw gemeente.

Bijlage 1: Visie 2011 'bereikbaar door samenwerking'

Zie bijgevoegd document

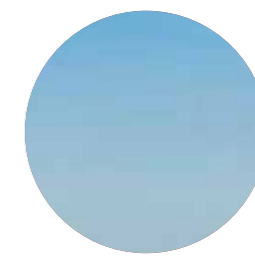
Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking

Regionale visie van de gemeenten:



Inhoud

- 4 **Inleiding**
- 5 **Onderdeel van een metropool**
- 6 **Opgaven**
- 11 **Maatregelen**
- 14 **Aan de slag**
- 17 **We doen het samen**
- 20 **Bijlage 1. Maatregelenmatrix**
- 22 **Bijlage 2. MRAnet**



Inleiding

Aanleiding

De bereikbaarheid van de regio Zuid-Kennemerland staat onder druk. Het autobezit is de afgelopen decennia sterk toegenomen. Vooral net buiten de regio is veel bijgebouwd, zonder dat de wegen of het openbaar vervoer naar evenredigheid zijn aangepast. Een grote nieuwe ruimtelijke ontwikkeling met gevolgen voor de mobiliteit in onze regio is bovendien de bouw van rond de 10.000 woningen in de Westflank van de Haarlemmermeer.

Elke gemeente in Zuid-Kennemerland probeert al langer een bijdrage te leveren aan een betere bereikbaarheid. Gezien het gemeentegrensoverschrijdende karakter van de problematiek is meer nodig om tot echte antwoorden te komen. Bereikbaarheidsproblemen trekken zich immers niets aan van gemeentegrenzen. Samenwerking is dan ook onontbeerlijk. Haarlem, Bloemendaal, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Heemstede en Zandvoort - de gemeenten in Zuid-Kennemerland die op het gebied van bereikbaarheid samenwerken - hebben het niet bij die constatering gelaten en de handen ineengeslagen. Het visiedocument 'Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking' is het eerste tastbare resultaat van deze samenwerking. De samenwerking en de totstandkoming van de visie zijn gestimuleerd door het rapport 'Zuid-Kennemerland op Groen' dat de Kamer van Koophandel en het georganiseerde bedrijfsleven in november 2009 uitbrachten. Bij de presentatie van dit rapport deed de burgemeester van Haarlem de toezegging dat er een regionaal gedragen bereikbaarheidsvisie zou komen. Deze visie ligt nu voor u. Een achtergrondnota is op aanvraag beschikbaar.

Doel

De regionale bereikbaarheidsvisie heeft een vierledig doel:

1. Aangeven dat de regio Zuid-Kennemerland wil samenwerken en in welke richting deze samenwerking wordt gezocht;
2. Inzicht geven in de meest knellende bereikbaarheidsopgaven en mogelijke oplossingen hiervoor;
3. Bieden van de eerste handvatten om oplossingen dichterbij te brengen;
4. Bieden van een eindbeeld voor 2030 van een robuust regionaal netwerk voor OV, fiets en auto.

Afbakening

Insteek van de visie is het verbeteren van de bereikbaarheid op regionaal niveau per auto en openbaar vervoer en in bescheiden mate de fiets. Ingegaan wordt op zowel de zich nu voordoende regionale bereikbaarheidsproblemen als op de mogelijke oplossingen. De visie bouwt voort op eerdere studies en rapporten en bevat geen nieuw onderzoek. Wel zijn gesprekken gevoerd met een keur aan direct betrokkenen. Vanwege de regionale insteek worden zuiver lokale knelpunten niet behandeld. Evenmin gaan we in op zaken als klimaatneutraal vervoer, stijgende brandstofprijzen en betaald rijden, zonder dat wij de ogen sluiten voor dergelijke ontwikkelingen. Ook is afgezien van het opnemen van een financiële paragraaf, omdat uitspraken over kosten in dit stadium zeer speculatief zijn. Daar komt bij dat de met de maatregelen gemoeide bedragen de reguliere subsidiestromen al snel overstijgen.

Onderdeel van een metropool

Binnen de regio is samenwerking essentieel. De voor Zuid-Kennemerland belangrijkste partner is de provincie als hoeder van het regionaal belang, als eerste bestuurlijk aanspreekpunt, als opdrachtgever van het regionale openbaar vervoer en als (mede)financier van infrastructuur. Tegelijkertijd is het van groot belang dat we de banden aanhalen met de ons omringende steden en regio's. Zuid-Kennemerland ligt immers vlakbij Amsterdam, Schiphol, de Zuidas en andere belangrijke economische motoren van ons land. Deze trekken bedrijven, bewoners en bezoekers aan en brengen daarmee reuring, welvaart én vervoersstromen met zich mee.

Samen sterker en aantrekkelijker

De onderlinge verscheidenheid van zowel Amsterdam als de steden en regio's rond de hoofdstad draagt in belangrijke mate bij aan de aantrekkingskracht van de metropoolregio. Elk hebben ze specifieke kenmerken en een eigen profiel. Tegelijkertijd vullen de verschillende steden en regio's elkaar aan, waardoor zij als totaal meer nationale en internationale aantrekkingskracht hebben dan ieder afzonderlijk. Deze gezamenlijke meerwaarde wordt door alle betrokken partijen onderschreven. Om die reden werken zij sinds enkele jaren intensief samen onder de vlag van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dit informele samenwerkingsverband bestaat uit 36 gemeenten, waaronder die van Zuid-Kennemerland, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam.

Onderscheidende speler

Zuid-Kennemerland vormt een belangrijke speler binnen het samenwerkingsverband en heeft met name veel te bieden op het vlak van wonen (top-woonmilieus), cultuur (podia, binnenstad Haarlem), een goed ontwikkelde toeristische en recreatieve sector en natuur (binnenduinrand, duinen, strand, Spaarnwoude). Verder kent het gebied de nodige centrumfuncties en heeft het een gezonde economische structuur. Naar de toekomst toe is het belangrijk het Zuidkennemer profiel te versterken. Juist het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten vormt daartoe een essentiële randvoorwaarde. Een onbereikbare regio kan immers niet optimaal profiteren van de nabijheid van de rest van het MRA-gebied en is voor de rest van MRA ook minder interessant.



Metropoolgebied

Opgaven



Vrijwel iedere dag is er sprake van ruim 500.000 autoverplaatsingen binnen de regio, terwijl daarnaast volop gebruik wordt gemaakt van het beschikbare openbaar vervoer. Door een verdere groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid zal het aantal verplaatsingen in de toekomst sterk toenemen. Naar verwachting is de regionale bevolking in 2020 ten opzichte van 2005 met bijna 10 procent gegroeid, terwijl het aantal arbeidsplaatsen in deze periode zelfs toeneemt met 31 procent. Gevolg is dat het aantal autoverplaatsingen tussen Zuid-Kennemerland en Amsterdam met 19 procent zal stijgen en tussen Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer met maar liefst 49 procent. Verder wordt een toename van het goederenvervoer verwacht met minimaal 60% in 2030.

Uitdaging

Het mag duidelijk zijn dat adequate actie nodig is om te voorkomen dat ons toch al overbelaste verkeers- en vervoersnetwerk niet nog meer onder druk komt te staan. Gebeurt dit niet, dan dreigt een ernstige belemmering van onze economische ontwikkeling.

Het verbeteren van de bereikbaarheid vereist een combinatie van fysieke en niet-fysieke maatregelen. Onze belangrijkste bereikbaarheidsopgave is zorgen dat de verbindingen via de weg en het spoor op orde zijn. Dit geldt zowel de verbindingen binnen de regio als de aansluitingen met andere onderdelen van de Metro-poolregio Amsterdam. Zo ligt Zuid-Kennemerland in kilometers uitgedrukt vlakbij Amsterdam, maar geven de reistijden vaak een heel ander beeld.

In kernwoorden luidt onze regionale bereikbaarheidsopgave als volgt:

Zuid-Kennemerland goed aanhaken op landelijke netwerken, waar mogelijk het doorgaand autoverkeer langs stad en woonkernen leiden, hoogwaardig openbaar vervoer diep laten doordringen in het centrum van de regio, ontvlechten van verkeersstromen, optimaal benutten van netwerken, verminderen van de leefbaarheidsproblemen als gevolg van verkeer en inspelen op ruimtelijke en economische dynamiek in de omgeving.



Knelpunten

Hieronder een overzicht van de belangrijkste knelpunten waar de regio mee kampt, waarbij een onderverdeling is gemaakt naar vervoerwijze. Uiteraard zijn knelpunten ook gebiedsgewijs aan te geven, bijvoorbeeld de kust. Kaart 3 geeft een beeld van de huidige knelpunten.

Auto:

- Slechte oost/west-verbindingen:
 - geen echte ringstructuur, noch rond Haarlem, noch wijder rond de regio waardoor er ook geen echt Kwaliteitsnet Goederenvervoer is;
 - route naar overig Nederland via of de congestiegevoelige snelweg A9, de weinig eenduidige en vanuit leefbaarheid negatieve A200/N200 of een onvolledig snelwegennet noordelijk van het Noordzeekanaal, denk aan het ontbreken van de schakel A8-A9
- Afzonderlijke woonkernen kampen met veel doorgaand verkeer, terwijl de regio als geheel juist te maken heeft met veel bestemmingsverkeer. Dit leidt op een aantal plekken tot lastig op te lossen vraagstukken rond verkeer en leefbaarheid, waaronder:
 - de A/N200 door Halfweg;
 - Bolwerken en de route Schipholweg-Buitenrustlaan-Kamperlaan-Paviljoenslaan in Haarlem;
 - Herenweg/Zandvoortselaan/Lanckhorstlaan, de N201: Heemstedse Dreef, Cruquius in Heemstede;
 - Julianalaan, Zandvoortselaan en de route over de ringvaart via Vogelenzang-Bennebroek-Zwaanshoek in de gemeente Bloemendaal;
 - De noord-zuidroute door Vogelenzang en Aerdenhout (N206).

HOV/bus: :

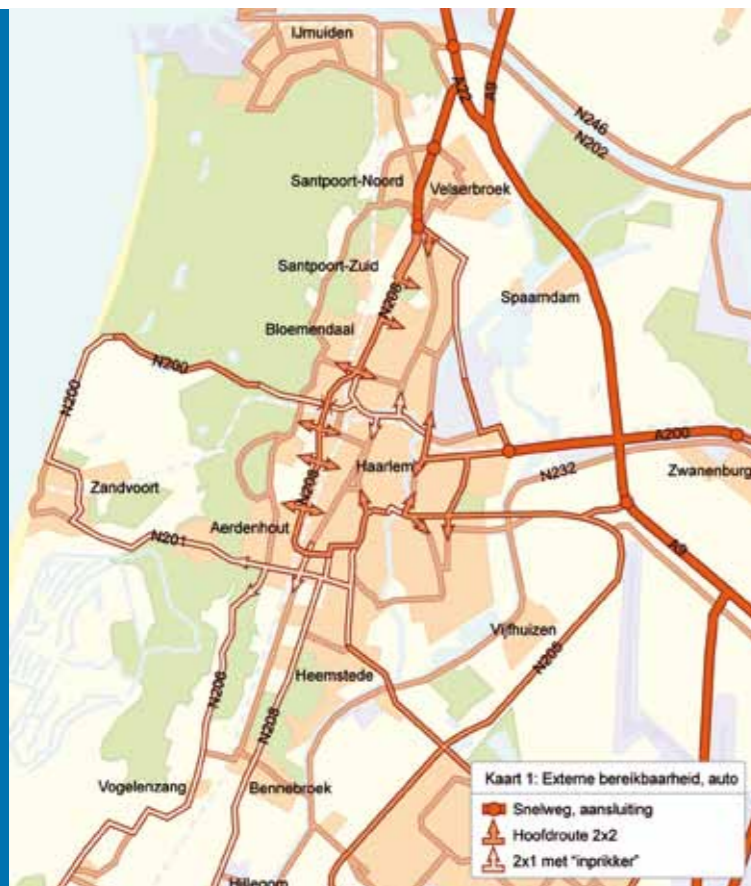
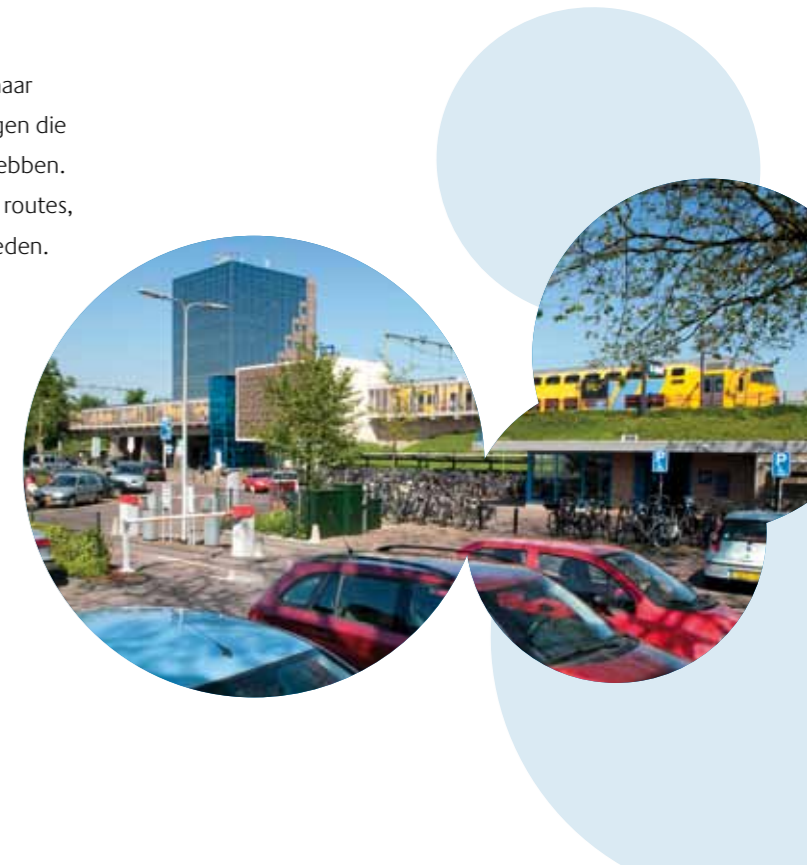
- De Zuidtangent, onderdeel van het toekomstige MRAnet dat binnen de Metropoolregio Amsterdam wordt ontwikkeld, is een goed functionerende HOV-verbinding (voor nadere informatie over MRAnet: zie bijlage 2). Helaas wordt de meerwaarde momenteel beperkt door belangrijke knelpunten in de binnenstad van Haarlem. Verder is de kwaliteit van de infrastructuur richting IJmond en richting Haarlemmermeer-Bollenstreek onvoldoende .

Auto en bus:

- De moeizame passages van het Spaarne en de routes naar het strand dwars door stad en regio, goeddeels via wegen die hier niet op berekend zijn en die ook andere functies hebben.
- De kwetsbaarheid van het netwerk: weinig alternatieve routes, gevoelig voor verstoringen, veel hinder bij werkzaamheden.

Trein:

- Geen rechtstreekse verbinding met Midden-Nederland;
- Ontbreken van koppeling aan het Nachtnet;
- NS-lijnen en stations liggen, vooral in noordelijke richting, in relatief dunbebouwd gebied;
- Te weinig capaciteit richting Amsterdam, vooral in de spits;
- De stations zijn niet steeds de knopen van vervoer en andere functies die ze zouden moeten zijn.



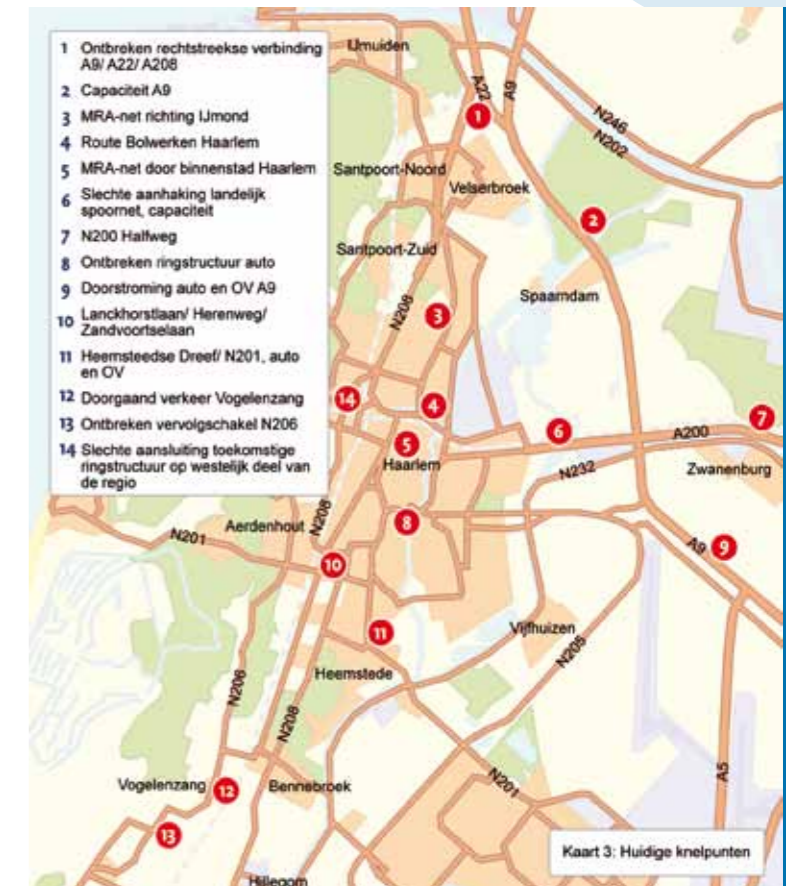
Kaart 1. Belangrijkste autoroutes



Kaart 2. Belangrijkste OV-routes



Kaart 3. De belangrijkste knelpunten in de regio Zuid-Kennemerland



Kaart 3: Huidige knelpunten

Aanpak

Om de problemen op de weg op te lossen staat nu voor het autoverkeer geen aanleg van grote infrastructuur binnen Zuid-Kennemerland op stapel. Onze inzet is op korte termijn gericht op het beter benutten van bestaande wegen middels Dynamisch Verkeersmanagement. Op langere termijn is wel nieuwe infrastructuur nodig, namelijk een volwaardige ringenstructuur om Haarlem en om de regio.

Voor het openbaar vervoer geldt dat met de Zuidtangent een inhaalslag gemaakt is. Volgende stap is dat de snelle busverbinding op termijn doorgroeit naar een echt net van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in Zuid-Kennemerland, als onderdeel van MRAnet van de Metropoolregio Amsterdam (zie bijlage 2). Naast het verbeteren of aanleggen van verbindingen, wordt bij de realisatie van MRAnet een relatie gelegd met ruimtelijke ontwikkelingen. In het verlengde hiervan moet werk worden gemaakt van het verbeteren van het vervoer per spoor.

Het kustverkeer vormt zeker een regionaal knelpunt. Gezien de pieken en de absolute omvang is een passend antwoord nodig op met name de ontbrekende verbinding tussen Zeeweg en Westelijke Randweg, rekening houdend met zowel aantrekkelijke landschappen als de leefbaarheid in woonwijken. Een oplossing ligt verder in beter openbaar vervoer in combinatie met P&R, meer verplaatsingen per fiets en een strakke regie op de keuze van het vervoer bij evenementen.

Maatregelen

Dit hoofdstuk zet de maatregelen die wij voorstaan op een rij. Het is van groot belang dat vooral het bestaande autonetwerk optimaal wordt benut. Neem het invoeren van dynamisch verkeersmanagement of het stimuleren van fietsgebruik. In de regio wordt hier al hard aan gewerkt en we gaan gewoon door op de ingeslagen weg. Fysieke maatregelen zijn echter onontkoombaar om tot werkelijke oplossingen te komen. Soms zijn deze ingrepen zo veelomvattend dat we hier als regio zelf niet uitkomen en hulp nodig is van provincie, Rijk en bedrijfsleven.

De kansen die wij zien voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid zijn gerangschikt onder drie thema's: aanhaken, omcirkelen en inprikken/aantakken. Samen vormen ze voor ons een 'wenkend perspectief'. Dit is weergegeven op de kaarten 4 en 5. Bij de voorgestelde maatregelen streven wij naar een evenwicht tussen toekomstvastheid, merkbare verbetering op korte termijn, goede fysieke inpassing, afstemming op ontwikkelingen in de directe omgeving en een regionaal karakter

Aanhaken

Zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer geldt dat Zuid-Kennemerland niet goed is aangesloten op landelijke netwerken. Verbetering van de bereikbaarheid binnen de regio rendeert pas echt goed als trein- en autoverkeer net buiten de regio ook goed worden afgewikkeld. Om zicht te krijgen op echte, structurele oplossingen moeten wij onze energie dan ook deels richten op het realiseren van verbeteringen net buiten de regiogrenzen. Met name een goede doorstroming op de A9 is van belang. Ook dient de regio door het verbeteren van de dienstregelingen beter te worden aangehaakt op het landelijk spoorwegnet.

De maatregelen op een rij:

- **Verbetering van de doorstroming van de auto en vooral HOV op A9-corridor:** De doorstroming op de A9 is voor Haarlem van groot belang. Hoewel hieraan inmiddels het nodige gebeurt, blijft de 'navelstreng' van de regio richting Schiphol en Zuidas congestiegevoelig. Gezien het grote aantal werknemers uit Zuid-Kennemerland in deze gebieden is het volledig realiseren van HOV langs deze corridor van groot belang, met inbegrip van een OV-knoop bij Schiphol-noord. De route maakt deel uit van MRAnet West.
- **Op peil houden van de bestaande verbindingen:** Benut rond stations de ruimtelijke mogelijkheden optimaal en bedien de stations goed met reguliere bussen. Het hoeft niet meteen om echt hoogwaardig OV te gaan. De meeste kansen lijken - gezien hun ligging en omgeving - te bestaan voor Heemstede-Aerdenhout, Haarlem-Spaarnwoude, Halfweg (2012) en het net buiten de regio gelegen Hillegom. Door een koppeling aan parkeervoorzieningen in de omgeving zouden de stations Bloemendaal en Overveen een P&R-functie kunnen krijgen.
- **Frequenter en snellere spoorverbindingen:** Aansluiting op het Nachtnet, meer capaciteit richting Amsterdam in de spits, volwaardige Intercitystatus Haarlem (voorzien voor 2012), rechtstreekse verbinding met Midden-Nederland 'door' Amsterdam heen zijn verbeteringen waarvoor geen nieuwe infrastructuur nodig is, maar onderdeel uitmaken van gezamenlijke lobby richting NS-Reizigers.
- **A200/N200, inclusief de passage door Halfweg:** Hier zit een uitgesproken spanning tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Naast de al gerealiseerde maatregelen zullen er, onder de randvoorwaarde dat de capaciteit ongewijzigd blijft, nog 13 aanvullende leefbaarheidsmaatregelen getroffen worden in 2010 en 2011 ('Quick Wins-2'). Verdere leefbaarheidsmaatregelen zijn geïnventariseerd, maar er is nog geen financiële dekking voor. Echt duurzame maatregelen zijn niet uitgewerkt, hebben niet bij alle betrokken partijen prioriteit en zijn financieel in het geheel niet gedekt.



Omcirkelen

Voor het autoverkeer geldt dat Zuid-Kennemerland in de lastige omstandigheid zit dat de regio als geheel veel bestemmingsverkeer heeft, terwijl de woonkernen veel doorgaand verkeer kennen. Haarlem is vergeleken met andere steden van vergelijkbare omvang één van de weinige waar een echte ringstructuur voor de auto ontbreekt. Op haar beurt mist ook de regio een dergelijke autoring. Gevolg is dat grote stromen autoverkeer, lokaal en doorgaand, zich mengen over stadsstraten met een woonfunctie. Daar komt bij dat veel van deze straten ook een functie als OV-route hebben. De veelal bescheiden dimensies van de oost-westroutes, de grote uitgaande pendelstromen en het incidentele, maar zeer drukke strandverkeer verergeren de problemen.

De maatregelen op een rij:

- **Een volwaardige ringstructuur voor de auto in Zuid-Kennemerland op twee schaalniveaus:**
 - Eerst een ring om de regio: N206 - N205 - A9- A22/A208 (van zuid naar noord). De schakel tussen N206 en N205 ontbreekt, evenals een rechtstreekse verbinding vanuit het zuiden tussen A208 en A22/A9. De schakel tussen N206 en N205 is de 'Weg bezuiden Bennebroek'. Deze weg is niet alleen van wezenlijk belang als onderdeel van de ring rond de regio, maar ook voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties in de Westflank van Haarlemmermeer en Greenport Duin- en Bollenstreek. De 'Weg bezuiden Bennebroek' zal vooral de leefbaarheid in Heemstede, Vogelenzang en Bennebroek vergroten en bij doortrekking naar de A4 ook zorgen voor betere aanhaling op landelijke netwerken. Het betreft een belangrijke verbinding voor zowel vracht- als personenverkeer.
 - Een tweede ring, rond Haarlem, bestaande uit grofweg N208 - oostelijke ring Haarlem - doorgetrokken Prins Bernhardlaan - Mariatunnel. De samenhang tussen de diverse onderdelen moet beter en de Mariatunnel is de ontbrekende schakel, terwijl de kruising Schipholweg/Prins Bernhardlaan eveneens een belangrijk knelpunt vormt. Als deze ring op orde is, kan de route rond de binnenstad van Haarlem de functie krijgen waar hij eigenlijk voor bedoeld is: een centrum- en parkeerroute, niet meer en niet minder dan dat.

Voor beide ringen geldt dat goede aantakkingen stad en regio in cruciaal zijn. Daarbij hoort een ontsluiting van de recreatieve functies aan de kust en het westelijke gedeelte van de regio (Aerdenhout, Bloemendaal). Een nog ontbrekende goede verbinding tussen de Zeeweg en Westelijke Randweg moet dan ook de komende tijd onderzocht worden. Ook vraagt de verbinding over de N201 nabij Cruquius om gezamenlijk nader onderzoek hoe dit knelpunt aan te pakken.

- **Met behulp van Dynamisch Verkeersmanagement** beter benutten van de beschikbare wegcapaciteit, doorgaand verkeer sturen over de wegen die daar regionaal voor zijn aangewezen en beperken van stilstaand verkeer in woonkernen dat overlast veroorzaakt. Het systematisch nalopen en waar mogelijk logischer maken van de huidige statische bewegwijzering en het waar relevant dynamisch maken ervan zou overigens een goede allereerste stap zijn.

Met een volwaardige ringstructuur rond de regio en rond Haarlem ontstaat ook voor het goederenvervoer een hoofdnet dat aan de kwaliteitseisen voldoet. Dynamisch Verkeersmanagement kan ook dienen om voorkeursroutes voor vrachtverkeer aan te geven.

Kaart 4. Mogelijke ringstructuur

Kaart 5. Mogelijke ingrepen ter bevordering van het fiets- en openbaar vervoer gebruik



Inprikken en aantakken

Dit onderdeel betreft het openbaar vervoer. Niet alleen moet Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) beter het stedelijk gebied in, ook moeten de belangrijkste aantakkingen op orde zijn. In stedelijk gebied is betrouwbaarheid van het grootste belang, daarbuiten gaat het vooral om snelheid. Dit betekent dat de hoogwaardigheid van dit vervoer in stedelijk gebied anders gezien moet worden dan in niet-stedelijk gebied.

De maatregelen op een rij:

- De binnenstad van Haarlem, met inbegrip van de Spaarnepassage, moet beter worden bediend door de huidige Zuidtangent ofwel het toekomstige MRAnet.
- De toekomstige MRAnet-verbinding met de IJmond moet ook beter, waarbij maatwerk nodig is: wel HOV over de Rijksstraatweg in Haarlem, maar met behulp van slimme maatregelen. Een volledig vrije busbaan is hier niet goed inpasbaar.
- De lijnen van het MRAnet richting Zuidas, Schiphol, Hoofddorp/Nieuw-Vennep/Sassenheim en Haarlemmermeer-west moeten op orde zijn en echte HOV-kwaliteit krijgen. Met de keuze en uitwerking van een variant moet telkens snel worden begonnen, terwijl tegelijkertijd in het belang van de gehele regio alvast doorvoering nodig is van kleinere maatregelen die doorstroming, stiptheid en regelmaat bevorderen.

Wij vinden, zeker op afzienbare termijn, dergelijke maatregelen relevanter dan het realiseren van vertramming. Dit laatste is immers op z'n vroegst zinnig indien er ook echt hoogwaardige tracés zijn. Vertramming van de MRA-lijn die nu nog Zuidtangent heet en light rail naar Zandvoort (Zeeweg en boulevard) zijn in dit kader zeker van belang, maar pas op lange termijn.



Aan de slag

Met het maken van een verlanglijstje is het werk niet af. Een regionaal gedragen visie is pas een eerste stap. Zuid-Kennemerland moet in gezamenlijkheid de schouders zetten onder de verbetering van de bereikbaarheid. Dit betekent dat we keuzes moeten maken om daadwerkelijk de spa de grond in te krijgen.

Drie speerpunten, zes grote projecten

Eerste speerpunt: volwaardige ringstructuur voor de auto rond de regio

Hieronder valt de –strikt genomen buiten de regio gelegen- ‘Weg bezuiden Bennebroek’. Aanleg van deze weg levert een wezenlijke bijdrage aan het realiseren van een ringstructuur voor de auto rond de regio. De weg zorgt voor ontsluiting van de Westflank van Haarlemmermeer, de grootste woningbouw-ontwikkeling in de omgeving. Bovendien worden doorstromings- en leefbaarheidproblemen in het zuidelijk deel van onze regio verminderd.

Om de aantakking van de regio op een ringstructuur daaromheen te verbeteren is een vervolgonderzoek nodig naar de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland vanuit Haarlemmermeer (via de N201), in samenwerking met provincie, Haarlemmermeer en Stadsregio Amsterdam.

Tweede speerpunt: volwaardige ringstructuur voor de auto rond Haarlem

Hieronder vallen twee projecten die pas op langere termijn te realiseren zijn, maar waarvoor wel op korte termijn de eerste stappen gezet moeten worden:

- Doortrekking van de Prins Bernhardlaan in noordelijke richting ontsluit het werkgebied Waarderpolder beter, zorgt voor verbetering van de leefbaarheid in aangrenzende woonwijken en is een wezenlijke schakel in een ring voor de auto rond Haarlem.
- De Mariatunnel is eveneens een essentieel onderdeel van een volwaardige autoring om Haarlem, dat bovendien de leefbaarheid en de kwaliteit van de omgeving sterk zal bevorderen. Realisatie zal een zaak van lange adem zijn, maar het nadenken over varianten, financiering en inpassing moet nu al beginnen.

Derde speerpunt: HOV in stad en regio

Hieronder vallen twee projecten die eveneens pas op langere termijn te realiseren zijn, maar waarvoor wel op korte termijn de eerste stappen gezet moeten worden:

- HOV door de Haarlemse binnenstad. Opwaardering van het huidige tracé van de Zuidtangent door de Haarlemse binnenstad met inbegrip van de Spaarnepassage is noodzakelijk om tot een volwaardig MRAnet te komen en de bereikbaarheid van de binnenstad substantieel te vergroten.
- MRA-lijn naar Haarlemmermeer-West. De grootste nieuwe bouwlocatie nabij de regio moet via HOV ontsloten zijn. Kleinere aanpassingen aan bestaande lijnen zijn nuttig en een goede eerste stap, maar uiteindelijk moet de verbinding voldoen aan de minimumeisen van MRAnet.

Verder valt onder deze speerpunt een project waarvan onderdelen op korte termijn te realiseren zijn, maar waarvan volledige realisatie van groot belang voor onze regio is, namelijk: HOV langs de A9-corridor Snel en frequent HOV langs de A9 is noodzakelijk voor een goede verbinding met het kerngebied van de Metropoolregio. Heel Zuid-Kennemerland profiteert van deze verbinding, die er tevens voor zorgt ervoor dat andere OV-maatregelen beter renderen.

Overige maatregelen

Naast deze zes grote projecten is het voor het structureel verbeteren van de regionale bereikbaarheid noodzakelijk om tegelijkertijd de overige voorstellen uit het 'wenkend perspectief' op te pakken. Alle maatregelen zijn samengevat in bijlage 1, met inbegrip van een eerste voorzichtige fasering. De realiteit leert immers dat niet alles in één keer kan worden opgepakt. Daarom hebben wij nog eens nadrukkelijk gekeken naar de maatregelen die op korte termijn het meeste bijdragen aan het oplossen van dagelijkse problemen. In willekeurige volgorde springen de volgende 'Quick Wins' er dan uit:

- Dynamisch verkeersmanagement: afspraken maken over regie en uitvoering met de provincie Noord-Holland;
- Aanpak van de meest acute knelpunten op de toekomstige ringstructuur;
- Maatregelen die doorstroming, regelmaat en stiptheid van de toekomstige MRAnet-lijnen bevorderen;
- Intensiveren van het vigerende fietsbeleid, waaronder het voorbereiden van snelfietsroutes.
- Overslagmogelijkheid voor goederen, zo mogelijk in combinatie met een transferium aan de oostzijde van Haarlem.

We doen het samen

Bij elkaar opgeteld vormen de maatregelen die wij voorstellen een fikse opgave. Om de ingrepen kans van slagen te geven, is het nodig om concrete afspraken te maken over het vormgeven van onze samenwerking, met inbegrip van het benoemen van de volgende stappen. Dit geldt zowel de organisatie van de samenwerking, als het organiseren van de financiering en het draagvlak voor onze gezamenlijke aanpak om de regionale bereikbaarheid te verbeteren.

Organisatie

Het geven van invulling aan regionale samenwerking kan op meerdere manieren. Voor ons staat voorop dat de beoogde samenwerking tussen gemeenten, met het bedrijfsleven en desgewenst met maatschappelijke organisaties niet mag verzanden in ingewikkelde structuren. Om die reden kiezen we niet voor het instellen van een regionale verkeers- en vervoersautoriteit, maar voor het opzetten van een kleine bestuurlijke 'voorpost'. Om zowel de samenwerkingsafspraken vast te leggen als de voortgang te borgen, denken wij aan het afsluiten van convenanten. Dit kunnen convenanten zijn tussen gemeenten onderling, maar ook tussen gezamenlijke gemeenten, andere overheden en niet-overheidspartijen.

Geld

Afspraken over geld zijn om drie redenen belangrijk. Allereerst geeft een eigen bijdrage van de regio een gevoel van betrokkenheid en urgentie. Verder zal medefinanciering door Rijk en provincie uitsluitend binnen bereik komen indien wij zelf ook klip en klaar aantonen te willen investeren. Hetzelfde geldt voor het betrekken, ook in financiële zin, van het regionale bedrijfsleven. Ten slotte is het inzetten van eigen middelen nodig om lobbyactiviteiten kans van slagen te geven. Dit betekent dat we in het vervolgtraject als eerste afspraken moeten maken over de hoogte van de eigen bijdragen, de verdeelsleutel en het beheer. Aanvullend moeten tegelijkertijd alle mogelijke subsidiestromen - en niet alleen de bekende op het gebied van verkeer en vervoer - in beeld worden gebracht. Dit laatste is van wezenlijk belang. We moeten ernaar streven dat maatregelen niet alleen sectoraal een verkeersprobleem oplossen, maar dat de winst breder ligt. Denk aan kansen op het gebied van leefbaarheid, kwaliteit openbare ruimte, toevoegen groen, verdienend vermogen door bebouwing. Bij welke maatregelen dit mogelijk is, moet bij de uitwerking blijken. Zo'n aanpak betekent dat het logisch is om waar mogelijk ook geldstromen aan te boren die op andere terreinen dan verkeer en vervoer liggen.

Kaart 6. Belangrijkste voorgestelde verbeteringen om als eerste mee te beginnen



Kaart 6: De zes grote projecten



Lobby

Om succes te boeken moeten we niet alleen met één mond spreken, maar ook via een gezamenlijke lobby optrekken naar andere overheden. Dit betekent dat afspraken nodig zijn over het organiseren van onze lobby en hoe deze eruit gaat zien. Helder moet zijn wat het doel is, op welke geldstromen wordt ingezet, wie de te benaderen partijen zijn en of we het lobbywerk al dan niet uitbesteden. Hier geldt hetzelfde als in de paragraaf hierboven. Een aanpak die ook winst nastreeft buiten het sectorale belang van verkeer en vervoer betekent een lobby die zich eveneens tot buiten dat terrein uitstrekt.

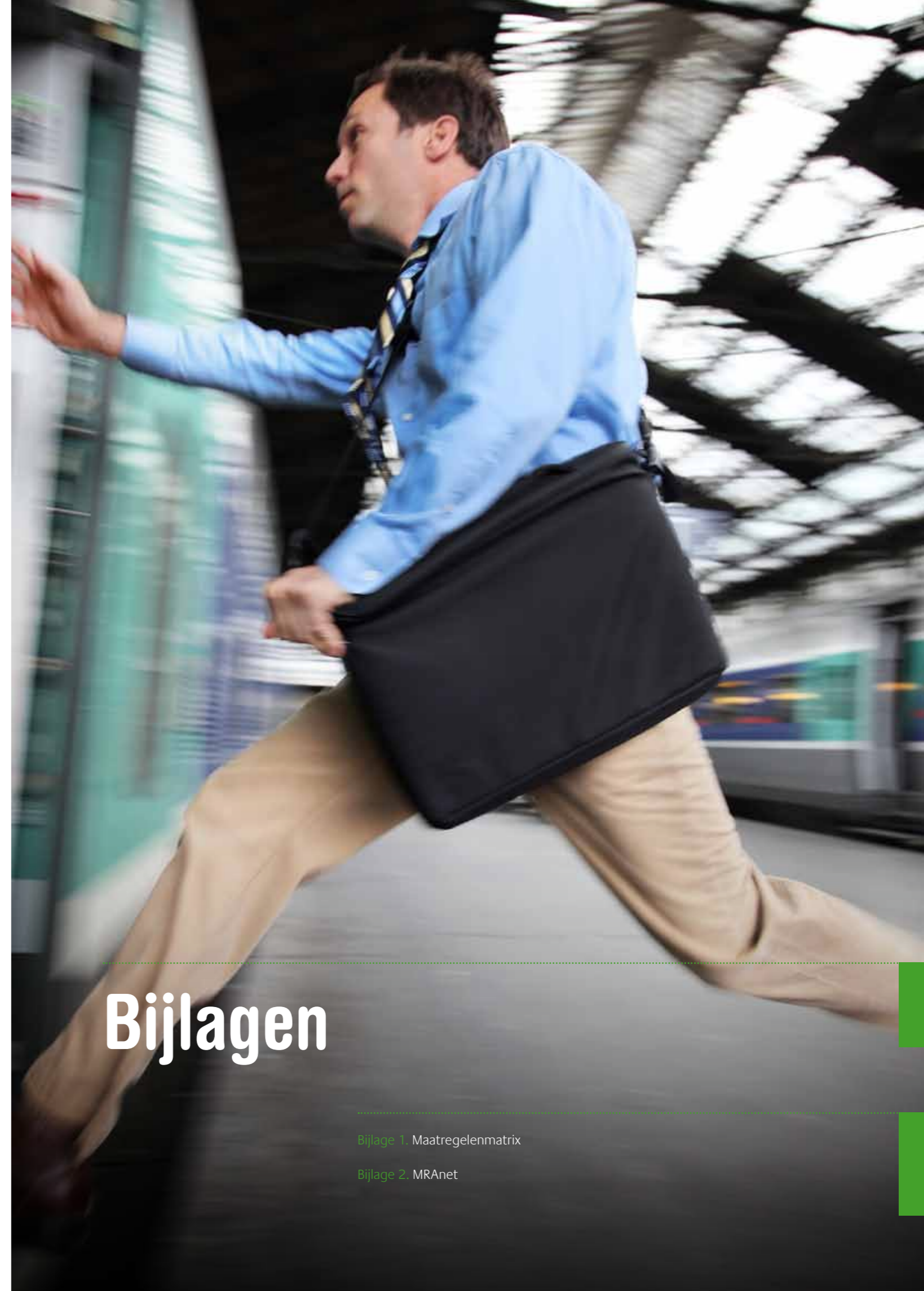
Communicatie

Draagvlak is essentieel om succes te kunnen boeken. Dit betekent dat we het verhaal van de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland goed moeten vertellen door in woord en beeld de ernst van de situatie te laten zien, overigens zonder de indruk te wekken dat onze regio of onderdelen daarvan nu al volkomen onbereikbaar zijn. Belangrijkste doelgroepen zijn vooralsnog onze gemeenteraden, bewoners en potentiële partners binnen zowel het bedrijfsleven als de MRA en het Rijk, waarbij de boodschap op onderdelen kan verschillen.

Zo is het ten aanzien van onze gemeenteraden zaak hen bij onze afspraken te betrekken. Aan onze inwoners moet duidelijk worden gemaakt dat een betere bereikbaarheid fysieke maatregelen vraagt, die soms ingrijpen in de onmiddellijke woon- en werkomgeving. Naar onze partners is het juist de uitdaging om hen te laten zien waarom een betere bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland een gezamenlijk belang is.

Tot slot

Het mag duidelijk dat het verbeteren van onze regionale bereikbaarheid een grote, veelkoppige opgave is. Om deze te onderbouwen is ten behoeve van deze visie ook een uitgebreidere achtergrondnotitie gemaakt die op aanvraag beschikbaar is. Verder hoeven we niet alle genoemde stappen meteen helemaal tot achter de komma uit te werken. Wel is het zaak om vanaf nu het momentum vast te houden. Dit betekent dat wij daadwerkelijk op korte termijn middelen moeten vrijmaken om de noodzakelijke eerste vervolgstappen te zetten.



Bijlagen

Bijlage 1. Maatregelenmatrix

Bijlage 2. MRAnet

Bijlage 1. Maatregelenmatrix

In onderstaande matrix staan de voorgestelde projecten en maatregelen op een rij. In de kolom 'Realisatie door regio?' is alleen iets aangegeven als de regio het project of de maatregel geheel of grotendeels zelf kan realiseren ('R'). Verder is zeer indicatief een kolom met kosten toegevoegd, waarbij slechts gekeken is naar grootteklassen qua kosten: boven € 100 miljoen tussen € 100 en € 10 miljoen en onder € 10 miljoen..

Project/maatregel	Realisatie binnen 10 jaar?	Realisatie door regio?	Primair in deelopgave	Ook in deelopgave	Indicatie kosten
A9-corridor (mn. HOV)	Ja		Aansluiting bij landelijk netwerk.	Inspelen op dynamiek in de omgeving, aantakkingen HOV op orde	10-100
'Weg bezuiden Bennebroek'	Ja (mits steun SRA / provincies)		Ringstructuur auto	Inspelen op dynamiek in de omgeving, bevorderen leefbaarheid, aanhaken aan landelijk netwerk	>100
Doorgetrokken Prins Bernhardlaan	Ja		Ringstructuur auto	Bevorderen leefbaarheid	<10
Verbeteren verbinding Zeeweg-Westelijke Randweg			Ringstructuur auto	Bevorderen leefbaarheid, aanhaken aan landelijk netwerk	Afhankelijk van ambitieniveau
Mariatunnel			Ringstructuur auto	Inspelen op dynamiek in de omgeving, bevorderen leefbaarheid	>100
Vervolgonderzoek N201 nabij Cruquius	Ja		Ringstructuur auto	Bevorderen leefbaarheid, aanhaken aan landelijk netwerk	Afhankelijk van ambitieniveau
MRANet als echt HOV in binnenstad Haarlem			HOV dieper de stad in	Inspelen op dynamiek in de omgeving	>100
MRANet Haarlem-Heemstede-Haarlemmeer-west			Aantakkingen HOV op orde	Inspelen op dynamiek in de omgeving	10-100
DVM	Ja	R	Benutten netwerk	Bevorderen leefbaarheid	<10
Aanpakken meest acute knelpunten op toekomstig ringstructuur	Ja	R	Ringstructuur auto	Bevorderen leefbaarheid	<10
Doorstroming lijnen toekomstig MRANet	Ja	R			10-100
Fiets	Ja	R	Benutten netwerk	Bevorderen leefbaarheid	<10
N200 Halfweg	Ja (v.w.b.Quick Wins)		Bevorderen leefbaarheid	Aansluiting bij landelijk netwerk	<10
MRANet richting IJmond			HOV dieper de stad in		10-100
Beter aansluiten op landelijk spoornet	Ja (mits geen infra)		Aansluiting bij landelijk netwerk		Mits geen infra: eerder lobby
Beter benutten stations	Ja	R	Aansluiting bij landelijk netwerk		Afhankelijk van ambitieniveau

Bijlage 2. MRAnet

Onderstaande kaart geeft een eerste indruk van de voorgestelde lijnvoering van MRA-net weer. MRAnet gaat echter niet alleen over lijnvoering. Het betreft evenzeer een productformule, met elementen als het uiterlijk van het materieel, halte-inrichting en reisinformatie. MRAnet zal begin 2011 worden gelanceerd, waarbij de Zuidtangent één van de eerste lijnen is die aan de specificaties voor MRAnet moet voldoen. In de jaren daarna zal MRAnet over de Metropoolregio worden uitgerold, waarbij de aanwezigheid van infrastructuur om de beoogde reiskwaliteit en reissnelheid mogelijk te maken een voorwaarde is. Het ambitieniveau is een samenhangend, eenduidig, hoogwaardig netwerk, dat via lijnsgewijze invoering ingevuld wordt.



Conceptkaart MRAnet,
april 2010. Bron: Platform
Bereikbaarheid Metropoolregio

Colofon

Begeleiding: Schouten Consult
Tekst en productie: De Graaf Communicatie
Fotografie: Wim Salis, iStock
Kaarten: Droogh Trommelen en Partners
Vormgeving: MadeinHaarlem
Drukwerk: Druno en Dekker

Informatie

Pau Tjioe Kho, beleidsmedewerker gemeente Haarlem
ptkho@haarlem.nl, 023-5113391

Datum: november 2010

Bijlage 2: Format projectvoorstellen

Zie bijgevoegd document

Bijlage 2: Format projectvoorstellen

Regionale samenwerking

Zuid Kennemerland



Formulier indienen projectvoorstel bijdrage mobiliteitsfonds regionale bereikbaarheid Zuid- Kennemerland

Toelichting

Lezen

U wilt graag voor een bijdrage uit het mobiliteitsfonds in aanmerking komen. Leest u daarom eerst:

- De visie 'Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking' uit 2011
- De Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland uit 2013
- Het Jaarplan Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland 2018

Invullen

Voor het indienen van uw projectvoorstel kunt u alleen dit aanvraagformulier gebruiken. **Let op:** Om uw voorstel te kunnen beoordelen hebben wij **alle gegevens** nodig die in dit formulier gevraagd worden. Als u het aanvraagformulier of onderdelen daarvan niet of onvoldoende invult, kunnen wij uw aanvraag niet goed beoordelen. U loopt het risico dat uw aanvraag **niet in behandeling** wordt genomen.

Opsturen

Uw aanvraag stuurt u digitaal in Word- en PDF format op naar:

Pau Tjioe Kho: ptkho@haarlem.nl

Uiterste indiendatum

Uw voorstel dient uiterlijk ... door ons te zijn ontvangen om in behandeling te worden genomen. Dan wordt het voorstel ook in de eerste stuurgroep vergadering van ... besproken, beoordeeld en goed- of afgekeurd. U ontvangt een ontvangstbevestiging gedateerd op de datum van verzending.

Meer informatie

Voor meer informatie over de uitvoeringsregeling en over de wijze waarop het subsidieproces verloopt, kunt u terecht bij Pau Tjioe Kho ptkho@haarlem.nl of 06-14369543.

GEGEVENS AANVRAGER			
1) Naam organisatie:			
2) Adres:			
3) Postadres:			
4) Postcode en plaats:			
5) IBAN:			
6) Contactpersoon:			
Naam:	m/v*	Titel:	
Afdeling:			
Functie:			
E-mail:			
Rechtstreeks telefoonnummer:			

**S.v.p. doorhalen wat niet van toepassing is*

INHOUD	
ALGEMEEN	
7) Wat is de naam van het project/de maatregel?	
8) Is het project een onderzoeks- of voorbereidingsproject of een uitvoeringsproject?	
9) Bent u de trekkende partij?	
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee	Zo nee: Wie is de trekkende partij?
10) Wat is de (geschatte) startdatum van het project?	
11) Wat is de (geschatte) opleverdatum van het project?	
12) Wat is de regionale betekenis of de regionale meerwaarde van dit project en draagt zo bij aan de uitvoering van de regionale visie Zuid Kennemerland bereikbaar door samenwerking?	
13) Is er samenhang met andere projecten/plannen? Zo ja, licht deze projecten/plannen toe.	

14) Wat is de lokale betekenis van het project?
15) Wat is het beoogde rendement van de maatregel (investering * effect)?
RANDVOORWAARDEN
16) Welke bijdrage wordt gevraagd?
17) Hoe wordt de co-financiering van het project georganiseerd?
18) Zijn er juridische/planologische belemmeringen? Zo ja, welke belemmeringen betreft het en wanneer verwacht u duidelijkheid hierover?
19) Geef aan welke vergunningen u voor de uitvoering van de werkzaamheden heeft aangevraagd of nog moet aanvragen en of deze al zijn verleend.
20) Is grondverwerving noodzakelijk? Zo ja, wanneer is dit volgens de planning afgerond?
21) Welke partijen zijn betrokken bij het project (al dan niet door een financiële bijdrage) en wat is hun rol?
22) Hoe creeert u draagvlak bij de gemeenteraden om politieke besluitvorming te realiseren?

OMSCHRIJVING PROJECT
23) Wat zijn de doelstellingen van het project?
24) Wat zijn de beoogde resultaten en wat is het effect van de maatregel? Het is belangrijk dat u zoveel mogelijk meetbaar maakt wat u met het project wilt bereiken. Welke 'producten' of 'diensten' worden opgeleverd en wat leveren die op voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio?
25) Benoem de exacte locatie en begrenzing van het project. Voeg in een apart document een situatieschets en evt. schetsontwerp van het project bij uw aanvraag.
26) Geef een omschrijving van de uit te voeren werkzaamheden ten behoeve van het project. Hiermee bedoelen wij de werkzaamheden die specifiek bijdragen aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Besteed in de omschrijving aandacht aan de huidige en de beoogde nieuwe situatie alsmede de benodigde maatregelen voor het realiseren van de nieuwe situatie.
Planning en organisatie
27) Geef in een planning aan wanneer welke activiteiten worden uitgevoerd. (Dit is inclusief besluitvorming, go en no-go momenten en doorlooptijd)
28) Geef aan hoe u de projectorganisatie vorm gaat geven (team, capaciteit, regionale samenwerking, samenwerking met co-financiers)
29) Geef aan hoe de communicatie naar de direct betrokkenen, de gemeenteraden uit de gemeenschappelijke regeling en de buitenwereld gaat plaatsvinden. Vertel wat over de informatievoorziening en de berichtgeving rond het project en hoe u gaat duidelijk maken dat dit een regionaal project is.

BEREIKBAARHEID	
30) Verbeterd het project de doorstroming? Zo ja, welk soort verkeer kan beter doorstromen (vink aan wat van toepassing is)?	
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee	Indien ja: <input type="checkbox"/> autoverkeer <input type="checkbox"/> fietsverkeer <input type="checkbox"/> openbaar vervoer
	Licht toe hoe de doorstroming wordt verbeterd.
31) Heeft het project gevolgen voor de doorstroming van de andere modaliteiten?	

LEEFBAARHEID
32) Draagt het project bij aan een reductie van geluid en/of stank? Zo ja, leg uit hoe en in welke mate. Onderzoeksgegevens waaruit blijkt dat het project bijdraagt aan een reductie van geluid kunnen worden toegevoegd, indien deze beschikbaar zijn.
33) Wordt door dit project het landschap aangetast? Zo ja, leg uit hoe en in welke mate.

Informatie

Indienen van een projectvoorstel kan pas bij een minimum bedrag van € 25.000, om het regionale karakter van het project te borgen.

Het mobiliteitsfonds maakt onderscheid tussen uitvoeringsprojecten en onderzoeks- of voorbereidingsprojecten.

Bij uitvoeringsprojecten wordt in principe maximaal 50% van de kosten uit het mobiliteitsfonds betaald, cofinanciering is dus altijd noodzakelijk.

Bij voorbereidings- of onderzoek aanvragen geldt deze eis niet, deze kunnen 100% uit het mobiliteitsfonds worden gefinancierd.

Financiële gegevens

34) Heeft u voor deze maatregel andere subsidie ontvangen?	
<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nee	Indien ja: Op grond van welke regeling?
35) Vul in onderstaande tabel de inkomsten ten behoeve van het project in. Co financiers dienen duidelijk vermeld te worden.	
Inkomsten ten behoeve van het project	
Omschrijving	Bijdrage
Bijdrage mobiliteitsfonds	
Gemeentelijke bijdrage	
Bijdrage(n) derde(n) (bijv BDU provincie)	
Totale inkomsten	
36) Vermeld de kosten van het project in een zo volledig mogelijke begroting.	

A large, empty rectangular box with a thin black border, occupying most of the page. It is intended for the applicant to sign the application on the following page.

Op de volgende pagina dient u de aanvraag te ondertekenen →

Ondertekening

Belangrijk: In te vullen door de aanvrager.

Naar waarheid ingevuld door:

Naam organisatie:

Naam:

Functie:

Datum: Plaats: Handtekening:

Let op: Met het volledig ingevulde en ondertekende aanvraagformulier dient u de volgende documenten mee te sturen indien van toepassing:

- een situatieschets en schetsontwerp van het project (schaal 1:1000);
- foto's van het project genomen vanuit de vier verschillende windrichtingen;
- bestektekeningen (indien mogelijk);
- onderzoeksgegevens waaruit blijkt dat door het project bijdraagt aan de regionale bereikbaarheid.

Als uw aanvraagformulier onvolledig is ingevuld of als er verplichte bijlagen ontbreken, kunnen wij besluiten uw aanvraag niet in behandeling te nemen.

FOTO'S

Bijlage 3: Contactinformatie

Nico den Hertog
Gemeente Bloemendaal
023-5225701
n.denhertog@bloemendaal.nl

Pau Tjioe Kho
Gemeente Haarlem
023-5113391
ptkho@haarlem.nl

Joost van Straaten
Gemeente Zandvoort
023-5740100
j.van.straaten@zandvoort.nl

Edwin van Hofwegen
Gemeente Heemstede
023-5485614
EvanHofwegen@heemstede.nl