



<p>Besluit Raad</p> <p>d.d. ....</p> <p>(wordt ingevuld door de griffie)</p>	<p>De raad der gemeente Haarlem,</p> <p>Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders,</p> <p>besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. In te stemmen met de voorgestelde financiële bijdrage vanuit het regionale mobiliteitsfonds van €1.400.000,= aan het structurele maatregelenpakket spoor waarmee de frequentieverhoging op het spoortracé Haarlem - Zandvoort gerealiseerd kan worden.</li></ol> <p>de griffier, <span style="float: right;">de voorzitter,</span></p>
--	--

## 1. Inleiding

In 2011 is -op initiatief van het georganiseerde bedrijfsleven- de regionale samenwerking Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland opgericht. Dit samenwerkingsverband is in het leven geroepen door de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort. Hierbij staan twee doelen centraal. Inhoudelijk de visie op de regionale bereikbaarheid en als financieel instrument het mobiliteitsfonds; kortom om als regio Zuid-Kennemerland samen meer slagkracht te ontwikkelen.

Door samen middelen in het mobiliteitsfonds te brengen, kunnen de gemeenten samen ook meer cofinanciering opbrengen als zich kansen voordoen als geld van buiten de regio in de verbetering van de bereikbaarheid beschikbaar wordt gesteld. Denk aan Europese -, Rijks (of MIRT) -, of Provinciale middelen, etc.

Inhoudelijk is er in het samenwerkingsverband een bereikbaarheidsvisie vastgesteld. Hierin staan, vanuit de versterking van de bereikbaarheid van de regio Zuid-Kennemerland, diverse doelen om op alle modaliteiten een verbeterde bereikbaarheid na te streven. Deze visie wordt momenteel herzien, maar ten aanzien van de verbetering van de functie van het spoor en de stations, is de urgentie alleen maar verder toegenomen.

Sinds 2017 wordt er actief gelobbyd op enkele onderdelen van de visie door de leden van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid Kennemerland (verder GR). De focus heeft gelegen op het versterken van de positie van de regio Zuid Kennemerland in het netwerk van overheden en bedrijfsleven die betrokken zijn bij mobiliteit.

De focus van de lobby heeft op een aantal concrete dossiers gelegen: één daarvan is gericht op het versterken van de spoorverbindingen (OV-Toekomstbeeld en verbindingen, zoals Haarlem - Zandvoort). In artikel 4 van de GR is afgesproken dat de bestuurders geheel zelfstandig ter voorbereiding op besluiten die aan de raden worden voorgedragen, onderhandelen en gesprekken mogen voeren. Afgelopen periode hebben de leden van de stuurgroep GR ZKL dan ook meerdere gesprekken en onderhandelingen gevoerd ten aanzien van de verbetering spoorverbinding Haarlem – Zandvoort.

Naast deze bestuurlijk inzet verloopt de lobby ook via de ambtelijke lijn in projecten en programma's. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld: het programma OV Toekomstbeeld, en via gesprekken met ministerie I&W, provincie, binnen de MRA en met partners als Rover, NS en ProRail.

De verbetering van de frequentie van de dienstregeling op het tracé Haarlem-Zandvoort was hierbij dus één van de speerpunten. In dat proces werd duidelijk dat dit tracé en de gewenste aanpassing niet hoog op de landelijke prioriteitenlijst staat en de verbetering derhalve nog vele jaren op zich zou laten wachten. Echter door de komst van de Formule 1 vanaf 2020, is er een extra aanleiding gekomen om een structurele verbetering versneld wél mogelijk te maken. De Tweede Kamer diende hierover een motie in, waarbij aangegeven werd, dat de verbetering alleen als een gezamenlijke investering van rijk en regio mag worden uitgevoerd.

Daartoe heeft de GR vanuit haar inhoudelijke doelstellingen een positieve grondhouding ten aanzien van deze kans ingenomen. Dit heeft geresulteerd in een door de stuurgroep genomen besluit om onder voorbehoud van goedkeuring van de gemeenteraden, een financiële bijdrage te leveren van max. € 1.400.000,=.

Deze bijdrage gaat alleen over het mogelijk maken van de structurele verbetering in het spoorproduct waardoor tijdens de zomermaanden 6 treinen per uur per richting kunnen rijden en tijdens een beperkt aantal grote evenementen zelfs meer treinen (tot max 10).

Zoals aangegeven wordt door de komst van de F1 deze investering versneld. De DGP stelt voor dat evenement zelf een bereikbaarheids- of mobiliteitsplan op, met meerdere scenario's, inclusief een scenario met de mogelijkheid het spoor maximaal te benutten (met 10 treinen per uur). Voor het mobiliteitsplan gelden de reguliere afspraken ten behoeve van veiligheid en goedkeuring door de juiste autoriteiten. In de eerste plannen is al nadrukkelijk uitgegaan van reductie automobiliteit, door inzet op bijv. fietsen en P+Bike en P+Ride op diverse plekken buiten Zandvoort. DGP zal ook met uw raad afspraken maken om het mobiliteitsplan te presenteren.

#### *Investeringsmaatregelen*

Voor de investering van € 7.000.000,= worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

- Verbetering van de tractievoorziening op spoorlijn Haarlem Zandvoort.
- Aanpassing van de 3 overwegen (overwegverlichting, hekken, spoorbomen)
  - Verlengde Haltestraat in Zandvoort
  - Sophiaweg/Van Lennepweg in Zandvoort
  - Bloemendaalseweg in Overveen
- Aanpassingen om de transfer capaciteit van station Zandvoort te vergroten (verbreding trap, aanleg zijperrons)
- Verder worden de kiosk en andere obstakels van het perron van station Zandvoort verwijderd.

De verbetering van de tractievoorziening bedraagt € 3.600.000,=. De resterende middelen worden ingezet in de 3 overwegen en de aanpassingen op het station Zandvoort.

#### *Opbouw investeringsbedrag*

Naast de bijdrage vanuit de GR doen ook deze partijen een bijdrage:

Rijk (Ministerie I&W): € 2.350.000,=

Gemeente Zandvoort: € 1.200.000,=

Provincie Noord-Holland: € 1.450.000,=

GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland: € 1.400.000,=

Vervoer Regio Amsterdam: € 600.000,=

Onder regie van I&W zal een bestuursovereenkomst worden opgesteld waarbinnen de afspraken (financiële bijdragen, operationele afspraken en eventuele flankerende maatregelen) vastgelegd worden hoe gekomen wordt tot een structurele verbetering van het spoorproduct tussen Haarlem en Zandvoort.

## **2. Voorstel aan de raad**

Het college stelt de raad voor:

1. In te stemmen met de voorgestelde financiële bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds van €1.400.000,= aan het structurele maatregelenpakket spoor waarmee de frequentieverhoging op het spoortracé Haarlem - Zandvoort gerealiseerd kan worden.

## **3. Beoogd resultaat**

Door dit besluit kan vanaf 2020 op structurele wijze een hogere frequentie gereden worden zonder technische risico's op het spoor.

Dit vraagt in totaal een investering van €7.000.000,=, waarvan dus € 1.400.000,= vanuit het mobiliteitsfonds gefinancierd wordt.

Deze investering draagt daarmee bij aan:

- Vermindering autogebruik door Haarlem, Bloemendaal en Heemstede;
- Vergroting stabiliteit van het omringende spoornet omringende net (op Haarlem-Beverwijk-Leiden-Amsterdam);
- Verbetering veiligheid van drie spoorwegovergangen twee in Zandvoort en één in Overveen.

Als de totale bijdrage per deelnemers overeenkomstig de verdeelsleutel aan het mobiliteitsfonds gezien wordt, dan is de investering per deelnemer in dit dossier als volgt:

Bloemendaal:	€ 144.302
Heemstede:	€ 170.294
Zandvoort:	€ 108.451
Haarlem:	€ 976.953
	€ 1.400.000

## **4. Argumenten**

### *1. Het besluit past in het huidige beleid*

Het besluit past binnen de vastgestelde regionale bereikbaarheidsvisie. Daarnaast past het ook binnen de inzet zoals wij die plegen en verwezenlijkt hebben binnen het traject OV-Toekomstbeeld en het rijks -en provinciale programma Stedelijk Bereikbaarheid (SBAB). Voor Haarlem geldt bovendien dat het ook past in de beleidsuitgangspunten van de Haarlemse SOR.

Een structureel betere verbinding betekent een zomendienstregeling met regulier 6 treinen/uur met een mogelijkheid tot uitbreiding naar max. 10 treinen/uur bij een beperkt (12) aantal grote evenementen.

De investering leidt bovendien tot een betere positie in OV-Netwerk voor regio en in het bijzonder Haarlem en Zandvoort. Verder geldt dit ook voor stations Heemstede en Bloemendaal die door de verbetering van de tractie een stabiel netwerk kennen met als gevolg minder storingen.

### *2. Het spoortracé kan bijdragen aan vermindering (groei) autogebruik*

Door in te stemmen, kan structureel een hogere frequentie gereden worden op het spoor. Naast de dagelijkse pendel, faciliteert deze ingreep ook spoor mobiliteit tijdens zomerse dagen en bij evenementen. Hierdoor wordt de trein een beter alternatief voor de auto (betrouwbaar en frequent). Hiermee worden de kernen van Bloemendaal, Heemstede en Haarlem ontzien. Uit mobiliteitsonderzoeken blijkt dat er groei te zien is op alle modaliteiten (auto, OV en fiets). Met deze voorgenomen maatregelen aan het spoor, wordt de groei voor het spoor en daarmee de fiets en OV gefaciliteerd.

### **3. Met de investering worden veiligheidsrisico's voorkomen**

Door NS-ProRail is aangegeven, dat indien er geen verbetering komt op het spoor er tijdens evenementen, zoals Jumbo-racedagen en F1, geen treinen zullen rijden. Dit in verband met de veiligheid. De NS/Pro-Rail verwachten namelijk een te grote toevloed van passagiers, die met de 4 (à max 6) treinen per uur niet veilig van de perrons weg te kunnen krijgen. Om dit risico voor te zijn, zal de NS tijdens evenementen géén treinen laten rijden op evenementendagen. Iedere trein staat gelijk aan ongeveer dertien bussen. Deze zullen dan wel rijden (met name door Haarlem, Bloemendaal en deels Heemstede).

### *4. Voorbereidende werkzaamheden zijn gestart door ProRail*

Gemeente Zandvoort heeft samen met ministerie I&W al eerder dit jaar, een beperkt voorbereidingskrediet verstrekt aan ProRail om voorbereidende werkzaamheden te kunnen opstarten. Daarmee is ProRail eind juli – begin augustus 2019 gestart met de voorbereidende werkzaamheden, zodat de strakke planning -realisatie voor mei 2020- ook daadwerkelijk gehaald kan worden. De gemeente Zandvoort heeft uit eigen middelen €250.000 voorgefinancierd.

Bij een positief besluit op dit voorstel, kunnen deze werkzaamheden direct gecontinueerd worden en omgezet worden in een structurele verbetering van de bereikbaarheid over het spoor van de regio.

Op grond van de uitgesproken intentie heeft ministerie I&W, samen met NS en ProRail nu aangegeven die werkzaamheden te continueren, zodat de planning daadwerkelijk gehaald kan worden. Deze worden beëindigd indien er geen positief besluit komt op de definitief benodigde investering.

### *5. Multiplier van de investering en ruimte in regionaal mobiliteitsfonds.*

Met de investering uit het mobiliteitsfonds komt een totale investering naar de regio toe van in totaal € 7.000.000,=. De gevraagde regionale bijdrage van € 1,4 miljoen is beschikbaar binnen het mobiliteitsfonds (stand per 31 dec 2018; ruim € 4.900.000,=).

Bij aanvang van het fonds in 2011, is met de provincie Noord-Holland afgesproken dat de

2019/768276

regio Zuid Kennemerland maximaal €4.500.000,= zou bijdragen aan de Duinpolderweg. Deze post is enkele jaren geleden op PM gezet in de begroting, omdat de raden daarmee de druk op de provincie wilde opvoeren eindelijk voortgang te boeken op deze verbinding, zonder de maximale verplichting daarbij te laten vervallen (daarom werd dit ook als PM-post gehandhaafd). Aan het eind van de collegeperiode bij de provincie werd een tracébesluit genomen. Echter bij de coalitievorming in de provincie vlak voor de zomer van dit jaar, is de duinpolderweg komen te vervallen. Daarom is er binnen het fonds sprake van het vervallen van deze verplichting van maximaal € 4.500.000,= Met dit besluit verschuift, in andere woorden, een voorgenomen investering in automobilititeit naar een investering in verbetering van OV op het spoor.

#### *6. Tussentijds ingebrachte flankerende maatregelen.*

De uitgesproken intentie zou door de bestuurlijke partijen verder worden uitgewerkt en voorbereid, zodat de raden (en staten) op basis van een breed gedragen en onderbouwd advies tot besluitvorming zouden kunnen komen. Doordat de uitgesproken intentieovereenkomst vroegtijdig, ongewenst en onbedoeld al in de media terechtgekomen was, heeft de GR vooruitlopend op de voorgestelde besluitvorming op 11 september jl. per mail uw raad geïnformeerd. Naar aanleiding daarvan zijn in een aantal gevallen extra besprekingen met en in de raad geweest. Hierbij zijn een aantal richtinggevende uitspraken gedaan. De voorgenomen investering voorziet zo veel als mogelijk ook in die richtinggevende uitspraken.

- Alleen op evenementdagen zal het maximaal aantal treinen rijden op het spoor. Vanuit de NS is aangegeven dat dit maximaal 10 treinen per uur zijn. De evenementdagen zijn vanuit de evenementenkalender en vergunningen gemaximeerd op 12 (UBO) dagen per jaar (incl. 3 dagen F1 de komende 3 jaar).
- Tijdens de zomerdienstregeling zullen maximaal 6 treinen per uur rijden van Haarlem naar Zandvoort (en zes weer terug).
- De vier reguliere halteringen op Overveen zullen niet afnemen. Bij evenementen kan er wel voor gekozen worden de (extra) treinen niet te laten stoppen op Overveen.
- Bij elke aanpassing en uitbreiding van frequentie op het spoor doet ProRail akoestisch onderzoek (modelberekeningen). Landelijke regels zijn vastgesteld hoe eventueel met meer geluid omgegaan dient te worden.
- NS heeft aangegeven dat na het uitvoeren van dit maatregelenpakket er bij zowel de reguliere dienstregeling, als bij evenementen met enkeldeks sprintermaterieel gereden zal worden.
- Veiligheid bij spoorwegovergangen wordt verbeterd (aanpassing regeling bomen), hierbij worden de landelijke regels gehanteerd.

Vanuit de gemeente Heemstede, zowel raad als college, is nog een pakket maatregelen aangedragen, die in regionaal verband versneld opgepakt zou kunnen worden. Met dat pakket wil Heemstede, in samenwerking met de regio, een substantiële bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de regio. Dit initiatief zal in een eigenstandig traject worden uitgewerkt.

## **5. Risico's en kanttekeningen**

### *1. Het benodigde bedrag blijkt onvoldoende.*

Het totale investeringsbedrag voor de spoorse maatregelen is zorgvuldig tot stand gekomen, door berekeningen van ProRail en NS, in samenwerking met het ministerie I&W.

Toch blijft het een inschatting en kan er een (onverwachte) tegenvaller zijn waardoor de totale kosten stijgen. Hierover zullen in de uiteindelijke bestuursovereenkomst afspraken gemaakt worden. Hierbij geldt, dat de GR geen meerkosten wil en kan accepteren. Anders gezegd dit is een eenmalige, en maximale bijdrage; meerkosten komen dus niet ten laste van het mobiliteitsfonds.

### *2. Het bedrag blijkt te hoog.*

Mocht het bedrag lager uitvallen, dan zullen meevallers worden 'verrekend'.

Het komt er op neer dat het mobiliteitsfonds naar rato een deel van de middelen teruggestort zal krijgen; dit kan bijvoorbeeld bij het toch kunnen toepassen van BTW-compensatie (die nu niet in de kosten zijn opgenomen). Ook hierover zullen in de bestuursovereenkomst afspraken worden gemaakt.

### *3. Bestuursovereenkomst wordt uiteindelijk niet gesloten.*

Als uitwerking van de afspraken, zal een bestuurs- of samenwerkingsovereenkomst gesloten worden tussen de partijen die aan de realisatie een bijdrage leveren. Dit kan om inhoudelijke (belangrijke details) mogelijk toch nog mis gaan. In dat geval komt de toegezegde financiering niet tot stand en ook de regionale bijdrage zal dan niet worden gedaan. Alle partijen betalen dan naar rato mee aan de gedane voorbereidingskosten van ProRail.

### *4. Door de PAS kunnen maatregelen/aanpassingen in de uitvoering vertragen.*

De PAS c.a. is onderdeel van Rijksbeleid, eventuele belemmeringen of vertragingen die daaruit voortvloeien (incl. gemaakte voorbereidingskosten door Prorail) worden niet (mede) door de GR vergoed.

## **6. Uitvoering**

Het besluitvormingsproces in de diverse raden en staten ziet er als volgt uit:

*Haarlem:* Commissie beheer 3 oktober, raad 17 oktober

*Bloemendaal:* Commissie grondgebied 15 oktober, raad 31 oktober

*Heemstede:* Commissie ruimte 17 oktober, raad 31 oktober

*Zandvoort* Raadscommissie 8 en 9 oktober, raad 29 en 30 oktober

Daarnaast zal in de Provinciale Staten van Noord-Holland (30 september/7 oktober) en in het Algemeen Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam (10 oktober) ook besluitvorming plaatsvinden.

ProRail zet nu haar werkzaamheden voort. Hierdoor is de huidige planning nog altijd haalbaar om de werkzaamheden voor mei 2020 gereed te hebben. Hoe de planning exact zal worden, zal door ProRail in een processchema worden gezet. Daarna zullen alle betrokken partijen daarover geïnformeerd worden.



Het ministerie I&W heeft aangegeven dat bij instemming over de benodigde investering, alle afspraken vervolgens snel en goed in een bestuursovereenkomst worden verwerkt.

**7. Bijlage**

1. Kamerbrief I&W n.a.v. bestuurlijke afspraken Spoorse Maatregelen.