



ONTWERP-JAARPLAN 2017

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 2017.

Definitief, 2 maart 2016



ONTWERP-JAARPLAN 2017

Regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

COLOFON

Opdrachtgever	Stuurgroep Regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
Auteurs	Nicolien van Eeden (VINU.) in samenwerking met ambtelijke projectgroep
Status	Ontwerp
Datum	2 maart 2016



Voorwoord

Allemaal verplaatsen we ons dagelijks door onze regio. We rijden naar familie of onze mooie duinen, nemen de trein, bus of fiets naar het werk. Of we nu lopen, de auto, bus, trein of fiets nemen, we willen soepel en snel van A naar B kunnen komen.

Om als regio Zuid-Kennemerland een aantrekkelijk woon- en recreatiegebied te zijn, goed aangesloten te blijven op de Metropool regio 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 daarom in 2011 afgesproken samen te werken en ons gecommitteerd aan een gemeenschappelijke regeling en bijbehorend mobiliteitsfonds om onze regionale bereikbaarheid te verbeteren.

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 zo belangrijk dat we als regio inzetten op de bereikbaarheid en de analyse ook op dit schaalniveau maken.

De komende jaren werken we verder aan een regionaal fietsnetwerk, investeren we in hoogwaardig openbaar vervoer en stimuleren we dat doorgaand verkeer soepel door de regio gaat in plaats van door de stad heen. Hierbij hebben we lokaal draagvlak nodig. Wij vragen u dan ook om lokaal belang en regionaal belang in elkaars verlengde te zien.

Dit jaarplan 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,

Cora-Yfke Sikkema



Figuur 1: Cora-Yfke Sikkema, Voorzitter stuurgroep regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland & Wethouder mobiliteit, gemeente Haarlem. Fotograaf: Michel Campfens



Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Inhoudsopgave	3
Inleiding: Jaarplan 2017 als volgende stap naar beter bereikbaar Zuid-Kennemerland	5
1. Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking.....	6
1.1 Richting een gezamenlijk eindbeeld voor Zuid-Kennemerland: Visie 2011	6
Goede bereikbaarheid als randvoorwaarde voor regionale ontwikkeling	6
Bereikbaarheidsissues gaan verder dan de eigen gemeentegrens	6
Gedeelde ambitie en overeenstemming over het eindbeeld als randvoorwaarde	6
Robuust regionaal netwerk als wenkend perspectief	7
1.2 Samenwerking georganiseerd: proces en financiën.....	9
Spelregels voor samenwerking in een gemeenschappelijke regeling.....	9
Gezamenlijk sparen voor regionale bereikbaarheidsprojecten in het mobiliteitsfonds	9
1.3 Randvoorwaarden en risico's: mogelijke belemmeringen voor succes	12
Randvoorwaarden: organisatie op orde	12
Risico's: financiering, belangen en besluitvorming.....	12
2) Overzicht: alle projecten gefaseerd op een rij.....	13
Context: Ook op andere manieren werken aan de regionale bereikbaarheid.....	13
Fasering: projecten op korte en op lange termijn.....	13
Project met drie planfasen: verkenning, ontwerp en uitvoering.....	13
3) De projecten voor 2017: Haalbare projecten voor alle modaliteiten.....	15
3.1 Fiets: werken aan een regionaal fietsnetwerk en fietsparkeren bij stations	15
Het fietsroutenetwerk: Aanpakken missende schakels.....	15
Uitbreiding fietsparkeren station Heemstede-Aerdenhout: beter bereikbaar en toegankelijk	18
3.2 Goederenoverslag: Nadenken over 'last mile' logistiek	18
3.3 Openbaar vervoer: studie versnellingsmaatregelen bus voor hoogwaardig r-net	18
3.4 Verkeersmanagement: betere doorstroming autoverkeer.....	19
Verbeteren doorstroming oost-west verbinding met implementatie dynamisch verkeersmanagement fase 1.....	19
Optimaliseren van regionale routes met een studie bewegwijzering Zuid-Kennemerland	19



3.5 Infrastructuur: knelpunten oplossen en kansen benutten	20
Informatie bundelen over de ring Haarlem	20
Uitwerken technisch ontwerp oplossen knelpunt Schipholweg-Amerikaweg	20
Aanhaken bij MIRT onderzoek A9 en inzetten op HOV corridor	20
Samen verkennen en zoeken naar oplossingen bij mogelijke verbinding Zeeweg - Randweg	21
Mariatunnel & Duinpolderweg: technisch en politiek complexe projecten met groot belang voor de regio	21
3.6 Gevraagd budget mobiliteitsfonds: € 856.000	22
3.7 Tot slot: U bent aan zet	22
Bijlage 1: Visie 2011 'bereikbaar door samenwerking'	23
Bijlage 2: Format projectvoorstellen	24
Bijlage 3: Contactinformatie	25



Inleiding: Jaarplan 2017 als volgende stap naar beter bereikbaar Zuid-Kennemerland

Voor u ligt het ontwerp-jaarplan regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland 2017. 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.

Snel wordt ook buiten zichtbaar dat we gezamenlijk werken aan regionale bereikbaarheid. 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 2017 beschreven. De plannen voor 2017 staan centraal, maar de projecten plaatsen we 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 2017, inclusief de mogelijke bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds en een uitleg van de inhoud van de projecten.

1. Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking

1.1 RICHTING EEN GEZAMENLIJK EINDBEELD VOOR ZUID-KENNEMERLAND: VISIE 2011

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 op aanvraag beschikbaar of te downloaden via www.zklbereikbaar.nl.

Goede bereikbaarheid als randvoorwaarde voor regionale ontwikkeling

Op het regionale niveau werken we samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Die staat in heel de regio Zuid-Kennemerland onder druk. Dit komt door het toenemend aantal auto's in de afgelopen decennia. Ook is er in de regio veel bijgebouwd en is er nog een flinke woningbouwopgave in de westflank van de Haarlemmermeer. Verder zien we een blijvende groei van het aantal arbeidsplaatsen in de regio Haarlemmermeer/Amsterdam. Hierdoor groeit de arbeidspendel tussen Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer en Amsterdam. Een deel van de verplaatsingen tussen de Bollenstreek, de Haarlemmermeer en de IJmond gaat over de wegen door Zuid-Kennemerland. Deze grote ruimtelijke ontwikkelingen hebben meer mobiliteit en verplaatsingen tot gevolg, terwijl de infrastructuur en het openbaar vervoer hierop niet evenredig zijn aangepast. Een goed bereikbare regio is een randvoorwaarde voor een leefbare en economisch sterke regio en past ook in de visie van de MRA. Naast onderlinge verbondenheid binnen de regio is daarom ook een uitstekende connectie met de omringende steden en regio's belangrijk. Onze regio als onderdeel van de economisch internationaal concurrerende Metropoolregio Amsterdam (MRA). Zuid-Kennemerland heeft daarbinnen een uniek karakter, belangrijk voor de MRA. 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.

Bereikbaarheidsissues gaan verder dan de eigen gemeentegrens

Als regio hebben we een duidelijk gezamenlijk belang. 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.

Gedeelde ambitie en overeenstemming over het eindbeeld als randvoorwaarde

Het is belangrijk dat er eenduidigheid bestaat over waar we aan en naartoe werken. Over de regionale ambitie en het doel moet overeenstemming zijn om samen verder te komen. De gezamenlijke aanpak van de regionale bereikbaarheidsissues staat beschreven in de Visie 'Zuid Kennemerland bereikbaar door samenwerking' uit 2011 (figuur 2). Het 'eindbeeld' voor 2030 is een robuust OV, wegen- en

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2017

fietsnetwerk in de regio Zuid-Kennemerland. Een goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor een regio waarin:

- Prettige en leefbare woonmilieus zijn
- Het stadshart Haarlem een levendig regionaal centrum is
- Het strand en de duinen een aantrekkelijk recreatiegebied zijn

Ook :

- Is de regio goed aangesloten op de landelijke OV en auto-netwerken
- Functioneert de regio Zuid-Kennemerland goed in de Metropoolregio Amsterdam
- Gaat autoverkeer niet langer door maar lángs woonkernen en stad
- Is er hoogwaardig openbaar vervoer tot diep in de regio beschikbaar.



Figuur 2: Visie Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking uit 2011

Door de bereikbaarheidsmaatregelen verbetert de leefbaarheid en versterkt de ruimtelijk-economische dynamiek in de regio. De kernkwaliteiten van Zuid-Kennemerland zijn van groot belang voor de aantrekkelijkheid van de regio: haar landschap met polder, stad, dorp, kust en strand, de hoogwaardige en veelzijdige woonmilieus, de veelzijdigheid van voorzieningen en toerisme en recreatie. Economisch is de regio sterk op het gebied van zakelijke dienstverlening, toerisme, overheid en gezondheidszorg. Zuid-Kennemerland is samen met IJmond de derde economische speler in MRA.

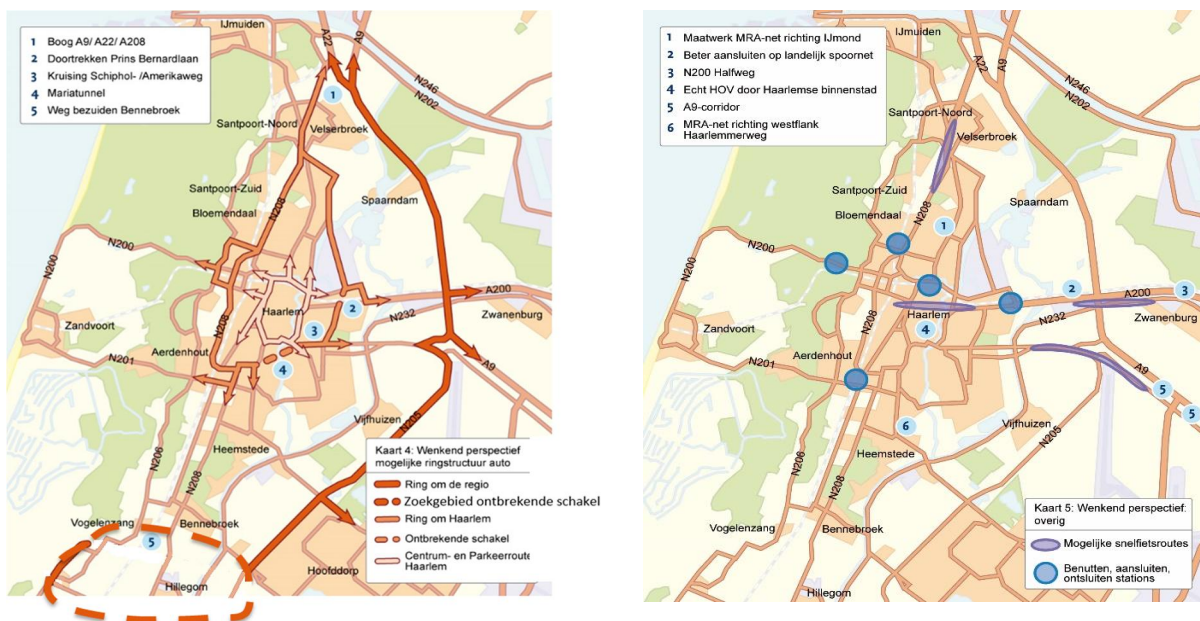
Een goed bereikbare regio is een essentiële randvoorwaarde om het Zuid-Kennemer profiel te versterken en de regio optimaal te profileren in relatie tot de Metropoolregio Amsterdam. Door de groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid zal het aantal verplaatsingen toenemen. Het niet verder overbelasten van het verkeers- en vervoersnetwerk is de opgave.

Robuust regionaal netwerk als wenkend perspectief

De visie geeft het 'wenkend perspectief' in twee kaartbeelden weer (figuur 3 & 4). De linker figuur schetst het ideale autonetwerk met een regionale ring en maatregelen om het verkeer om de stad Haarlem te leiden. De rechter figuur gaat over het OV en fietsnetwerk. Er is werk aan de winkel om dit gewenste eindbeeld te realiseren. Er zijn knelpunten en missende schakels die een robuust regionaal netwerk in de weg staan. In tekstvak 1 staan de knelpunten op een rijtje.

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2017

Dit wenkend perspectief uit de visie van 2011 is niet in beton gegoten. Door bijvoorbeeld veranderingen in de politieke realiteit, innovaties op het gebied van mobiliteit of voortschrijdend inzicht kan dit beeld veranderen. Daarom gebruiken we een projectmatige aanpak. We kunnen dan elk project op de merites beoordelen.



Figuur 3 & 4: Regionale opgaven en knelpunten voor fiets, auto, HOV, bus en trein zoals gedefinieerd in 2011 (Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking, 2011)

Fiets

- Er ontbreekt een duidelijk vindbaar en volledige regionale fietsstructuur
- De fiets wordt onvoldoende gebruikt op regionaal niveau

Auto:

- Slechte doorstroming op de oost-westverbindingen
- Afzonderlijke woonkernen kampen met veel doorgaand verkeer
- De regio heeft te maken met veel bestemmingsverkeer met negatieve gevolgen voor doorstromingsnelheid en leefbaarheid

Openbaar vervoer:

- De mogelijke meerwaarde van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), het Zuidtangnet, wordt beperkt door knelpunten in binnenstad van Haarlem en beperkte kwaliteit van de infrastructuur richting IJmond en Haarlemmermeer-Bollenstreek
- Geen rechtstreekse treinverbinding met Midden-Nederland
- Ontbreken van koppeling aan het NS-nachtnet
- Treinstations liggen in relatief dun bebouwd gebied
- Drukke treinen in de spits richting Amsterdam
- Versobering van de Kennemerlijn

Infrastructuur:

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

Tekstvak 1: Regionale knelpunten op een rijtje

1.2 SAMENWERKING GEORGANISEERD: PROCES EN FINANCIËN

Spelregels voor samenwerking in een gemeenschappelijke regeling

Er zijn altijd meerdere partijen met verschillende belangen betrokken de projecten 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. Dit document kan worden opgevraagd. 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 (exclusief Haarlemmerliede en Spaarnwoude – zij onderschrijven de visie maar zijn geen onderdeel van deze GR), 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 5). 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.

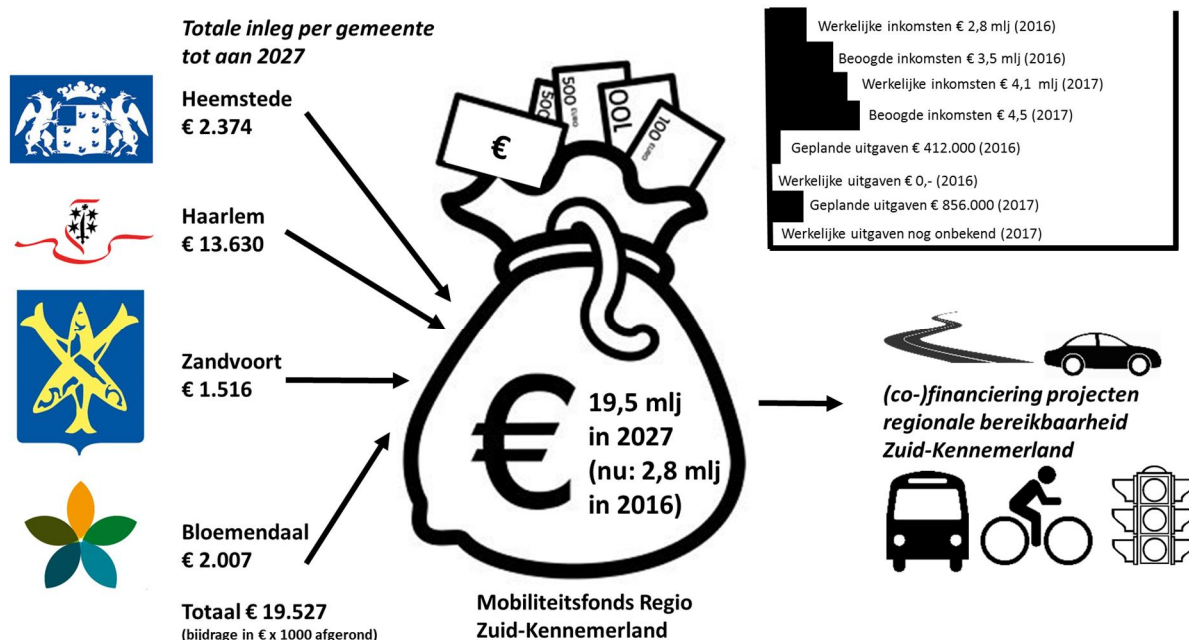
De vier deelnemende gemeenten hebben vastgesteld dat in de periode 2013 tot 2027 gezamenlijk totaal € 19,5 miljoen in het mobiliteitsfonds te storten. Dit geld wordt gebruikt om de regionale bereikbaarheidsknelpunten op te lossen en zo de visie uit 2011 uit te voeren. Projecten maken aanspraak op een 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 afbeelding 3.

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 op. De gemeenten reserveren dit bedrag op de meerjarenbegroting. Op dit moment (eind 2015) is er ongeveer € 1,78 miljoen in het mobiliteitsfonds gestort, terwijl dit eigenlijk € 2,53 miljoen had moeten zijn. In 2016 komt het totaalbedrag op € 2,8 miljoen, terwijl € 3,5 miljoen gepland stond. Door de bezuinigingstaakstellingen bij de gemeenten Zandvoort en Haarlem van de afgelopen jaren zijn niet

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2017

de afgesproken bedragen ingebracht. Wel is er toegezegd dit weer te compenseren in de jaren 2017 en 2018, zodat het functioneren van het mobiliteitsfonds niet in gevaar komt.



Figuur 5: 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 bijdrage naar vermogen in deze tijden van financiële krapte. 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.

Tot nu toe geen uitgaven uit het mobiliteitsfonds

Tot op heden, dus in de periode 2013 -2015 is er nog geen geld uitgegeven uit het mobiliteitsfonds. In het jaarplan van 2015-2016 is een bedrag van € 412.000 gereserveerd en goedgekeurd. Door vertraging bij de projecten is dit geld echter nog niet officieel aangevraagd of uitgegeven. In de loop van het jaar 2016 worden wel projectvoorstellen verwacht. Na een tijd van zaaien (onderzoek etc.) gaat er nu een periode van oogsten aanbreken. In dit jaarplan van 2017 wordt in totaal € 856.000 gevraagd, verdeeld over 9 projecten en een bedrag voor in het voorbereidingsfonds. Meer informatie over de exacte verdeling en de omschrijving van de projecten staat in hoofdstuk 3.

Om de regionale samenwerking goed op gang te brengen is er in 2011 een Voorbereidingsfonds gevuld door de regiogemeenten (€ 100.000) en de Kamer van Koophandel (€ 90.000). Hier zijn tot nu toe vier voorbereidende studies gefinancierd, namelijk het onderzoek van Mobycon over het fietsnetwerk à

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2017

€ 27.940 en drie onderzoeken van Goudappel Coffeng naar de Oostelijke randweg à € 39.700, naar de Mariatunnel à € 41.720 en een pas gestart onderzoek naar een knelpunt op de Schipholweg (N205). Daarmee is de bijdrage van de Kamer van Koophandel volledig benut voor het doel waarvoor het was verstrekt: Knelpunten in de ringstructuur op het gebied van doorstroming. Het restant van de bijdragen van de regiogemeenten is c.a. € 40.000. Hieruit wordt o.a. de ingeplande workshop Regionale Bereikbaarheid voor alle raadsleden van de deelnemende gemeenten gefinancierd. Voor 2017 wordt voorgesteld het Voorbereidingsfonds aan te vullen met € 25.000. Dit gaat vanaf 2017 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.

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

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

We hebben allemaal de intentie uitgesproken om samen te werken aan de regionale bereikbaarheid. Er zijn echter randvoorwaarden die op orde moeten zijn er zijn ook risico's die het succes in de weg kunnen staan. Hieronder staan de belangrijkste genoemd.

Randvoorwaarden: organisatie op orde

- *Capaciteit* De regionale samenwerking is georganiseerd vanuit bestaande capaciteit. Het coördineren van de samenwerking, het indienen van de projectvoorstellen en voor het opzetten van een projectorganisatie om grote projecten uit te voeren vraagt om veel capaciteit. Het is de vraag of er voldoende capaciteit aanwezig is om de uitvoering van de projecten te garanderen. Dit betekent dat we (1) rekening houden worden met dit aspect bij het stellen van ambities. Keuzes maken is belangrijk. Waar zetten we de beperkte tijd van de ambtenaren in? Besluiten we om bepaalde projecten nu niet te doen en welk project heeft dan de prioriteit? Daarnaast (2) agenderen we het capaciteitsvraagstuk bij elk project. Maken we extra tijd vrij bij de medewerkers of huren we mensen in?
- *Trekker ontbreekt* De gemeenschappelijke regeling heeft geen echte aanjager, trekker of projectleider. Geen van de partijen voelt zich geheel verantwoordelijk, waardoor de voortgang in gevaar komt. Een mogelijke oplossing voor het vergroten van de slagkracht is het aanstellen van een programmaleider binnen de ambtelijke organisatie of inhuren van een parttime programmamanager.

Risico's: financiering, belangen en besluitvorming

- *Financiën* Het mobiliteitsfonds moet de komende jaren gevuld worden tot de € 19,5 miljoen. De afgelopen jaren is echter gebleken dat de gemeente Zandvoort en Haarlem niet aan hun betalingsverplichtingen konden voldoen. Ondanks goede intenties en de belofte om de achterstallige betalingen de komende jaren in te halen, blijven de financiën een risico. De lokale gemeenteraden raden hebben vragen bij de grote financiële voor-investering, zeker omdat er ook wordt gespaard voor projecten die (politiek) onder druk staan. Dit risico ondervangen we door te investeren in informatievoorziening, draagvlak en communicatie met de raden en door het belang van de regionale bereikbaarheid goed over te brengen.
- *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: alle projecten gefaseerd op een rij

Op de volgende pagina vindt u een overzicht (figuur 6) 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.

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 Stadsregio Amsterdam, de Regio IJmond maar ook met de gemeente Haarlemmermeer en 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.

Fasering: projecten op korte en op lange 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.

Op korte termijn zijn kleine ingrepen, het beter benutten van het bestaande netwerken en het investeren in 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 2017 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.

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,

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2017

door bijvoorbeeld bewegwijzering aan te passen en de gebruiker sturen. Naast fysieke ingrepen zijn er ook projecten waarvoor geen ruimtelijke ingrepen nodig zijn.

Figuur 6: Overzicht projecten 2013 - 2028

	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		Heemstede onderzoek	Heemstede ontwerp	Heemstede uitvoering	
Goederenoverslag		Projectdefinitie	Verkenning overige gemeenten	Uitvoering overige gemeenten	
'Last mile' logistiek		Pilotproject Haarlem	Verkenning	Ontwerp	Uitvoering
Dynamisch verkeersmanagement	Ontwerpfase	Operationeel houden en beheren (+ eventuele voorbereiding)			
Bewegwijzeringsplan		Onderzoek	Ontwerp	Uitvoering	
Ring Haarlem	Onderzoeksfase knelpunt Schipholweg-Amerikaweg	Ontwerpfase Schipholweg-Amerikaweg	Knelpunten in kaart	Uitvoeringsprogramma	Uitvoering
Ringstructuur regio Zuid-Kennemerland:					
Duinpolderweg	Haalbaarheidsonderzoek, verkenningen		Go / no-go + ontwerpfase	Uitvoering	
Mariatunnel					
N201 – Cruquius					
Zeeweg-Randweg					
HOV Corridor MIRT NOA A9	Aanhaken in verkenning, lobby voor HOV corridor		Inbreng bij ontwerpfase		Uitvoering
Verbeteren aansluiting op landelijk spoornet	Constante lobby richting Rijk, NS				
HOV Heemstede bij haltes		Uitwerken ontwerp ism PNH	Optimalisatiemaatregelen doorstroming HOV		
HOV binnenstad Haarlem - Spaarnepassage			Verkenning knelpunten en innovatieve oplossingen	Ontwerp	Uitvoering
HOV doorstroming bestaande lijnen	Upgrade naar HOV		Knelpunten in kaart	Uitvoeringsprogramma maken	Uitvoering



3) De projecten voor 2017: Haalbare projecten voor alle modaliteiten

In dit hoofdstuk presenteren we de projecten voor 2017 naar modaliteit. Bij de projecten is aangegeven wat de nut en noodzaak is voor de regio, waar het plaatsvindt, welke bijdrage er uit het mobiliteitsfonds gevraagd wordt en wat er met de bijdrage gedaan wordt.

Het aantal projecten is bewust beperkt gehouden, om een realistische ambitie neer te zetten voor het jaar 2017. Van het gereserveerde budget uit het jaarplan 2015-2016 gaven we immers nog niets uit. In de praktijk blijkt dat het indienen van een concreet projectvoorstel en het opzetten en uitvoeren van een project veel tijdsinzet vraagt. Realistisch zijn is belangrijk.

3.1 FIETS: WERKEN AAN EEN REGIONAAL FIETSNETWERK EN FIETSPARKEREN BIJ STATIONS

Het fietsroutenetwerk: Aanpakken missende schakels

In het jaarplan van 2015-2016 was het regionaal fietsroutenetwerk één van de speerpunten. We reserveerden € 100.000 voor de eerste fase van het opbouwen van het regionaal fietsroutenetwerk: de eerste knelpunten en ontbrekende schakels aanpakken. Dit geld is tot op heden niet uitgegeven, er zijn nog geen projectvoorstellen ingediend. In het jaar 2017 is het de bedoeling om de eerste maatregelen aan de ontwerpfase te beginnen om in de jaren daarna daadwerkelijk uit te voeren.

De eerste stap in de regionale bereikbaarheidsaanpak voor de fiets is in 2015 gezet. Er is onderzoek gedaan naar fietsroutes door de regio Zuid-Kennemerland, niet gefinancierd uit het mobiliteitsfonds, maar uit een apart (incidenteel) werkbudget dat de stuurgroep ter beschikking had. Dit onderzoek is beschikbaar via Nico den Hertog (zie bijlage 3).

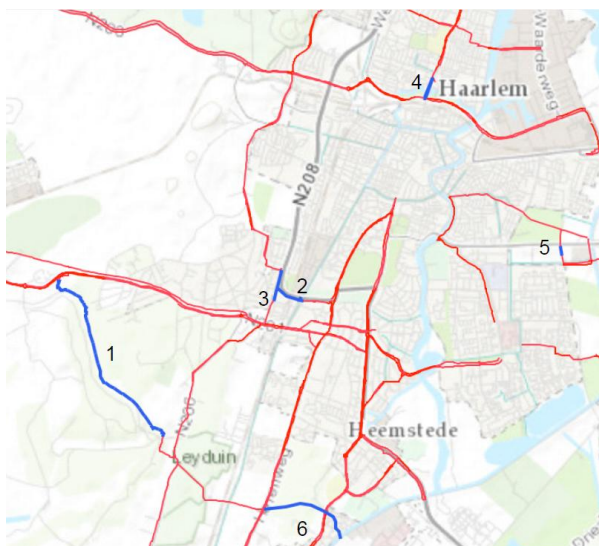
Om te beginnen is er een basisnetwerk geïnventariseerd van regionaal belangrijke woon-werk fietsroutes, inclusief de doorgaande fietspaden naar omliggende regio's. In het onderzoek staan routes met een regionale functie centraal. Recreatieve routes (officieel niet binnen de scope van de bereikbaarheidsvisie) en routes in centrumgebieden (gemeentelijk) zijn niet meegenomen. Het resultaat van het onderzoek is een uitvoeringsprogramma. Hierin staan knelpunten, verbetervoorstellen en oplossingen benoemd en geprioriteerd. Er is onderscheid gemaakt tussen:

- Ontbrekende schakels
- Aan te pakken knelpunten in combinatie met reeds geplande werkzaamheden
- Overige aan te pakken knelpunten.

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.

Er zijn 6 ontbrekende schakels geïdentificeerd in het uitvoeringsprogramma (zie figuur 7). Een aantal maken aanspraak op een bijdrage uit het mobiliteitsfonds. De andere missing links zijn hier ook

opgenomen omdat deze ook bijdragen aan de regionale bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland, maar worden op een andere wijze gefinancierd.



Figuur 7: Ontbrekende schakels fietsroutenetwerk Zuid-Kennemerland

1. Bloemendaal/ Zandvoort: fietspad Oase/ Zandvoortselaan

Dit fietspad door de Waterleidingduinen wordt door de provincie Noord-Holland gefinancierd en gerealiseerd. Er is voor dit regionale project dus geen bijdrage uit het fonds nodig. De uitvoering van dit project staat gepland in 2016-2017, het is nu wachten op de omgevingsvergunning(en) voordat de schop in de grond kan.

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

De financiering voor deze projecten die in elkaars verlengde liggen is geregeld. De gemeente Haarlem, Heemstede en Bloemendaal betalen mee met de provincie Noord-Holland, maar zonder een bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds. Het project draagt bij aan de regionale bereikbaarheid omdat er een extra noord-zuid verbinding wordt toegevoegd aan het bestaande fietsnetwerk en het station Heemstede-Aerdenhout beter bereikbaar maakt. De uitvoering van deze maatregelen staat gepland voor het jaar 2017.

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

Voor dit project zal de gemeente Haarlem cofinanciering van het mobiliteitsfonds aanvragen, waarschijnlijk in 2018. De Gemeente Haarlem heeft in haar investeringsplan geld gereserveerd voor het ontwikkelen van de Rode Loperbrug. De uitvoering van deze maatregel staat op de planning voor 2019.

5. Haarlem: verbinding tussen Nieuweweg en Boerhaavelaan

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 cofinanciering vanuit het mobiliteitsfonds.

6. Heemstede: Verbinding Hoofddorp - Heemstede - Fietspad Oase/ Zandvoortselaan (tracé is nog niet vastgesteld)

Voor het doortrekken van het fietspad vanuit de waterleidingduinen richting Hoofddorp maken we in 2017 € 100.000 vrij om een tracéstudie en haalbaarheidsonderzoek en het schetsontwerp te financieren. Voordat de aanbesteding van het technisch ontwerp kan starten, moet eerst de verdere uitwerking van de ruimtelijke inpassing af zijn om de omgevingsvergunning(en) aan te kunnen vragen. 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.

In de komende jaren zetten we dus concrete projecten op voor (kleine) ingrepen om het regionaal fietsnetwerk compleet te maken. De doelstelling is om inwoners makkelijke vindbare en de goed begaanbare fietsroutes te bieden.

Bredere ambitie samen met anderen

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, de Stadsregio Amsterdam en regio IJmond. Op provinciaal niveau staan de fiets en regionale fietsroutes op de agenda, wat ook voor 2017 en verder een positief effect zal hebben op de regionale (fiets)bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland. In een latere fase kan alsnog worden besloten ook aan deze bredere ambitie een bijdrage te leveren vanuit het mobiliteitsfonds.



Figuur 8 & 9: Volle fietsenstalling station Heemstede-Aardenhout (Fietzersbond 2014)

Uitbreiding fietsparkeren station Heemstede-Aerdenhout: beter bereikbaar en toegankelijk

Een maatregel die twee modaliteiten raakt, is het uitbreiden van het fietsparkeren bij station Heemstede-Aerdenhout. Er is nu te weinig parkeercapaciteit voor de fiets rondom het station (zie figuur 8 en 9). Door € 200.000 uit het mobiliteitsfonds in 2017 te investeren om de infrastructuur aan te passen en fietsparkeerplaatsen toe te voegen, lossen we een urgent probleem op. Momenteel heeft het station al een regionale functie en wordt gebruikt door inwoners uit Heemstede, Aerdenhout en Haarlem-Zuid. We breiden de parkeermogelijkheden uit en verbeteren de toegankelijkheid van het station. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van het station. Door het fietsparkeren goed te organiseren stimuleren we zowel fietsgebruik als reizen per trein.

Binnen de regio Zuid-Kennemerland zijn ook de andere gemeenten bezig met het ontwikkelen van de stationsgebieden. Het lijkt aannemelijk dat er in de komende jaren ook vanuit de andere regiogemeenten een beroep wordt gedaan op het mobiliteitsfonds voor fietsparkeren bij stations.

3.2 GOEDERENOVERSLAG: NADENKEN OVER 'LAST MILE' LOGISTIEK

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 het belang van logistiek en duurzaamheid centraal staat. Er wordt geen financiering uit het mobiliteitsfonds aangevraagd. Dit project is een initiatief van Haarlem en dient als pilot. Ook voor de andere regiogemeenten biedt dit concept kansen. In 2017 doen we gezamenlijk onderzoek naar of dit op regionaal niveau kan worden opgepakt, met eventueel een aanvraag voor een bijdrage uit het mobiliteitsfonds in 2018 tot gevolg.

3.3 OPENBAAR VERVOER: STUDIE VERSNELLINGSMAATREGELEN BUS VOOR HOOGWAARDIG R-NET

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. Dit zijn HOV projecten die wél een bijdrage leveren aan de regionale bereikbaarheid en de uitvoering van de visie, maar geen directe bijdrage uit het mobiliteitsfonds nodig hebben.

Een van de project die met provinciale middelen wordt gerealiseerd is 'versnellingsmaatregelen voor de bus'. Het jaar 2016 en 2017 staan in het teken van definitieve besluitvorming en uitvoering van de maatregelen die de versnelling moeten garanderen. In dit programma betaalt de Provincie Noord-Holland ook voor de bushaltes in Haarlem en Heemstede. De gemeente Heemstede draagt hieraan ook zelf bij. Dwars door Heemstede loopt HOV lijn 340, met R-Netstatus sinds 2014. Het is de bedoeling dat in mei 2016 alle haltes zijn aangepast aan de R-net status.

Deze opwaardering van de haltes financiert de provincie, maar in dit programma ontbreekt aandacht voor doorstroming. Daarom investeren we in optimalisatie van de reistijd en betrouwbare reistijden op de Heemsteedse dreef (N201). Door het aanpassen van de markering, het plaatsen van VRI's (stoplichten) en het optimaliseren van de busstrook verbeteren we de regionale bereikbaarheid. Met een relatief kleine ingreep halen we zo een groot effect. In 2017 reserveren we €100.000 uit het

mobilitateitsfonds voor een studie naar de doorstromingsmaatregelen. We haken aan bij het reeds ingezette project van de provincie.

3.4 VERKEERSMANAGEMENT: BETERE DOORSTROMING AUTOVERKEER

Verbeteren doorstroming oost-west verbinding met implementatie dynamisch verkeersmanagement fase 1

In 2015 zijn we als regio samen met de Provincie Noord-Holland gestart met DVM, dynamisch verkeersmanagement. Verkeersmanagement gaat over het begeleiden en sturen van verkeersstromen. 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):

- Vanuit de N201 reikt fase 1 tot de kruising Heemsteedsedreef/-Lanckhorstlaan.
- Vanuit de N205 reikt fase 1 tot aan de Buitenrustbruggen.
- Vanuit de N200 reikt fase 1 tot en met de Bolwerkenroute.

De doelstelling van de eerste fase is om de doorstroming van het autoverkeer op de oost-west as met 10 % te verbeteren in fase 1. De verwachting is dat halverwege 2016 het DVM operationeel is. Bij een succesvolle implementatie van fase 1 kan DVM ook ingevoerd worden naar de kust (fase 2) en in het IJmondgebied (fase 3).

Met de provincie Noord-Holland hebben we afgesproken om ieder jaar een bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds van € 31.000 te reserveren voor de beheerkosten van het DVM. Dit gebruiken we om DVM constant operationeel te houden. 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 2017 reserveren we dus € 31.000 vanuit het mobiliteitsfonds.

Optimaliseren van regionale routes met een studie bewegwijzering Zuid-Kennemerland

Momenteel is er weinig zicht op hoe auto- en vrachtverkeer nu door de regio wordt gestuurd. 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 optimaliseren, de bewegwijzering en route moet voor de automobilist zichtbaar en logisch zijn.

Daarom vragen we voor 2017 een bijdrage van € 50.000 om een onderzoek uit te voeren naar a) de huidige situatie, b) de huidige regelstrategie inclusief prioriteringen (strandverkeer, woon-werkverkeer, vrachtverkeer), c) de gewenste routing en regelstrategie en d) een eerste stap naar een nieuw bewegwijzeringsplan voor de gehele regio. 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.

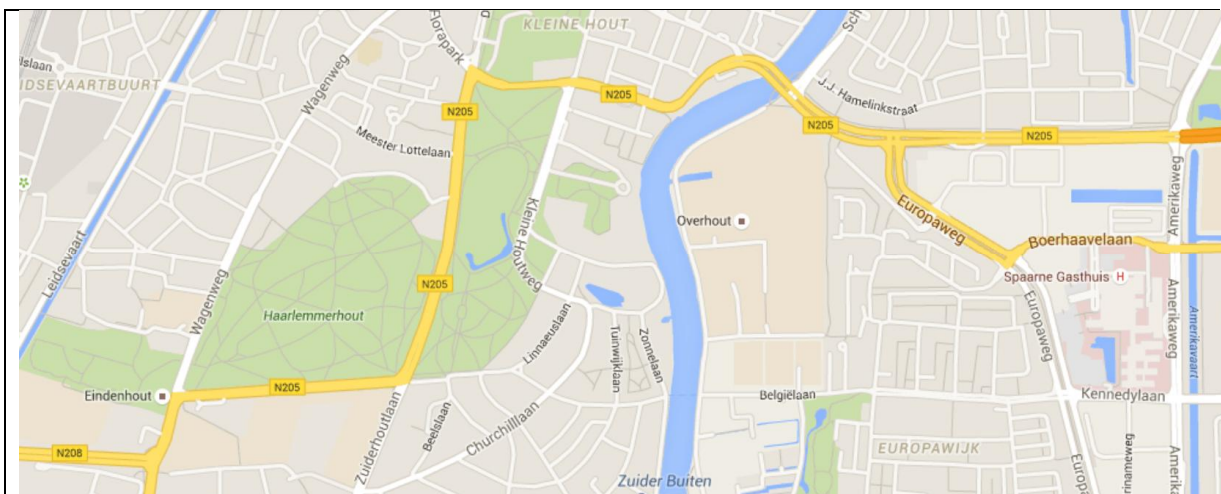
3.5 INFRASTRUCTUUR: KNELPUNTEN OPLOSSEN EN KANSEN BENUTTEN

Informatie bundelen over de ring Haarlem

In de afgelopen jaren hebben wij en hebben andere partijen al veel informatie gegenereerd en onderzoek gedaan naar de ring Haarlem. In 2017 bundelen we al deze bestaande informatie over (1) Mariatunnel, (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.

Uitwerken technisch ontwerp oplossen knelpunt Schipholweg-Amerikaweg

In november 2015 is het projectvoorstel knelpuntaanpak Schipholweg-Amerikaweg ingediend, 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 verkenning wordt momenteel uitbesteed aan een extern bureau en heeft een verkeers-, ruimtelijke en kosteninvalshoek. In oktober 2016 is de verkenning af en start de ontwerpfase. De regionale verkenning onderzoekt de mogelijkheden om de doorstroming op beide kruispunten te verbeteren en de congestie die de komende jaren verergert te verminderen, aangezien de Schipholweg (N205) één van de belangrijkste invalswegen van de regio is.



Figuur109: Ligging van de N205 in Haarlem, met geheel rechts de kruispunten Amerikaweg – Schipholweg (N205) en Amerikaweg - Boerhaavelaan

Voor 2017, 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 het jaar 2017 reserveren we daarom in ieder geval een bedrag van € 150.000 voor de verdere uitwerking van het technisch ontwerp en het selecteren van de uiteindelijke variant.

Aanhaken bij MIRT onderzoek A9 en inzetten op HOV corridor

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

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2017

Daarom zetten we komende jaren in op een HOV corridor 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 geeft de regio commitment aan en straalt gezamenlijkheid uit die inzet op uitstekend (boven)regionaal HOV in het MIRT-proces. Voor het jaar 2017 starten we met een bijdrage van € 100.000.

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

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 kleine bijdrage van € 50.000 voor 2017 vanuit het mobiliteitsfonds kunnen we de discussie weer opstarten en een globale verkenning doen om te onderzoeken of er nog openingen zijn.

Deze steken we innovatief in, door als twee bestuurders echt samen op te trekken in het onderzoek. We organiseren een workshop om samen met raadsleden, wethouders en inhoudelijke experts samen naar mogelijkheden en openingen te zoeken, aan de hand van veel participatie, communicatie en een open houding.

In de workshop schetsen we de problematiek en de dilemma's. Vervolgens gaan de aanwezigen in kleine groepjes met elkaar de uitdaging aan om openingen te zoeken. Iedereen wil veel niet, maar wat kan er wel? Wat is het probleem nu werkelijk en waar liggen oplossingsrichtingen? Belangen verkennen, op zoek naar mogelijke samenwerking en een gezamenlijk probleem definiëren in een ontspannen setting. Daarvan kan echter alleen sprake zijn als er nu wel draagvlak voor een oplossing is, in tegenstelling tot een het einde van het vorig decennium.

Mariatunnel & Duinpolderweg: technisch en politiek complexe projecten met groot belang voor de regio

Een haalbaarheidsonderzoek naar de Mariatunnel is in een eerdere fase gefinancierd uit het voorbereidingsfonds. Door politiek-bestuurlijke complexiteit op (boven)regionaal niveau staat dit project momenteel on-hold. In het mobiliteitsfonds is een groot deel van het spaargeld gereserveerd voor de uiteindelijke uitvoering van dit project, deze reservering blijft voorlopig staan.

Ook voor de Duinpolderweg is een lange termijn reservering gedaan. Een eventuele bijdrage vanuit het Bereikbaarheidsfonds komt pas aan de orde als dit voor de financiering van de realisatie nodig is. Zo ver is het echter nog niet. Als de Staten van Zuid- en Noord-Holland zich, na bestudering van de uitkomsten van de door Zuid-Holland gevraagde 'tussenstap', uitspreken voor verder onderzoek, dan wordt aan hen voorgelegd welke alternatieven zij daarin willen opnemen. Naar verwachting nemen Provinciale Staten van Zuid- en Noord-Holland eind juni/begin juli 2016 hierover een besluit. Als er MER('s) worden uitgevoerd, dan is de afronding daarvan niet voor het voorjaar 2017 te verwachten. Pas dan is er goed zicht op alle effecten en de haalbaarheid en pas dan zullen de provincies besluiten of en welke variant van een Duinpolderweg verder wordt voorbereid. Informatie over het besluitvormingsproces staat op www.noord-holland.nl/duinpolderweg.

JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2017

3.6 GEVRAAGD BUDGET MOBILITEITSFONDS: € 856.000

In totaal wordt er voor het jaar 2017 € 856.000 uit het mobiliteitsfonds gevraagd. Het voorstel is om voor 2017 € 25.000 euro van het mobiliteitsfonds over te hevelen naar het voorbereidingsfonds. Daarnaast wordt € 831.000 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 2017

<i>Modaliteit</i>	<i>Project</i>	<i>Investering</i>
Fiets	Nieuweweg-Boerhaavelaan	€ 50.000
	Hoofddorp-Heemstede	€ 100.000
	Fietsparkeren stations	€ 200.000
Goederenoverslag		€ 0
Openbaar vervoer	Versnellingsmaatregelen bus - Hoogwaardig R-net	€ 100.000
Verkeersmanagement	Beheer DVM	€ 31.000
	Studie bewegwijzering Zuid-Kennemerland	€ 50.000
Infrastructuur		
	HOV corridor A9	€ 100.000
	Schipholweg-Amerikaweg	€ 150.000
	Zeeweg-Randweg	€ 50.000
Overig	Van mobiliteitsfonds naar voorbereidingsfonds	€ 25.000
Totaal		€ 856.000

3.7 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 2017 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 2017.

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

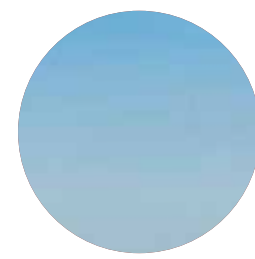
Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking

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**



Gemeente Zandvoort



Bloemendaal

Haarlem

Gemeente Heemstede

Gemeente Haarlemmerliede
en Spaarndam

Regionale samenwerking
Zuid Kennemerland

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 ringenstructuur, 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: :

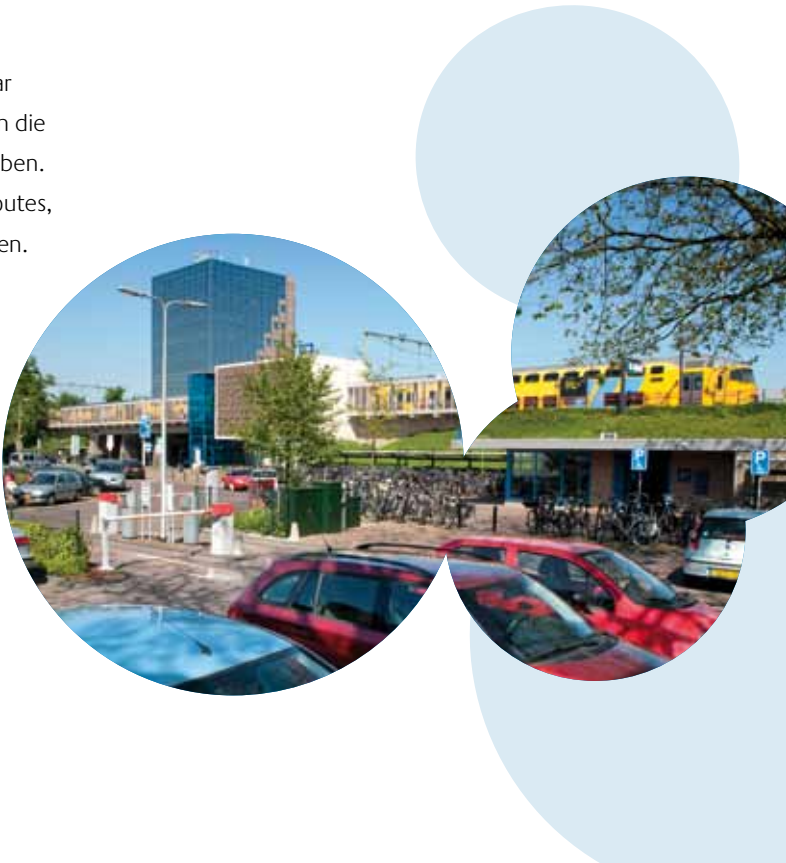
- De Zuidtangent, onderdeel van het toekomstige MRAnet dat binnen de Metropoolregio Amsterdam wordt ontwikkeld, is een goed functionerende HOV-verbinding (voor nadere informatie over MRAnet: zie bijlage 2). Helaas wordt de meerwaarde momenteel beperkt door belangrijke knelpunten in de binnenstad van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



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.
- **Frequentere 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 aanhaking 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 Rijksweg 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 zinvol 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 vervolg-onderzoek 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 minimeisen 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



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 2015-2016 en Jaarplan regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland 2017.

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

Nicolien van Eeden: vaneeden@vinu.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?	
☐ ja ☐ 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 creeërt 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) Verbetert het project de doorstroming? Zo ja, welk soort verkeer kan beter doorstromen (vink aan wat van toepassing is)?	
☐ ja ☐ nee	Indien ja: ☐ autoverkeer ☐ fietsverkeer ☐ 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.

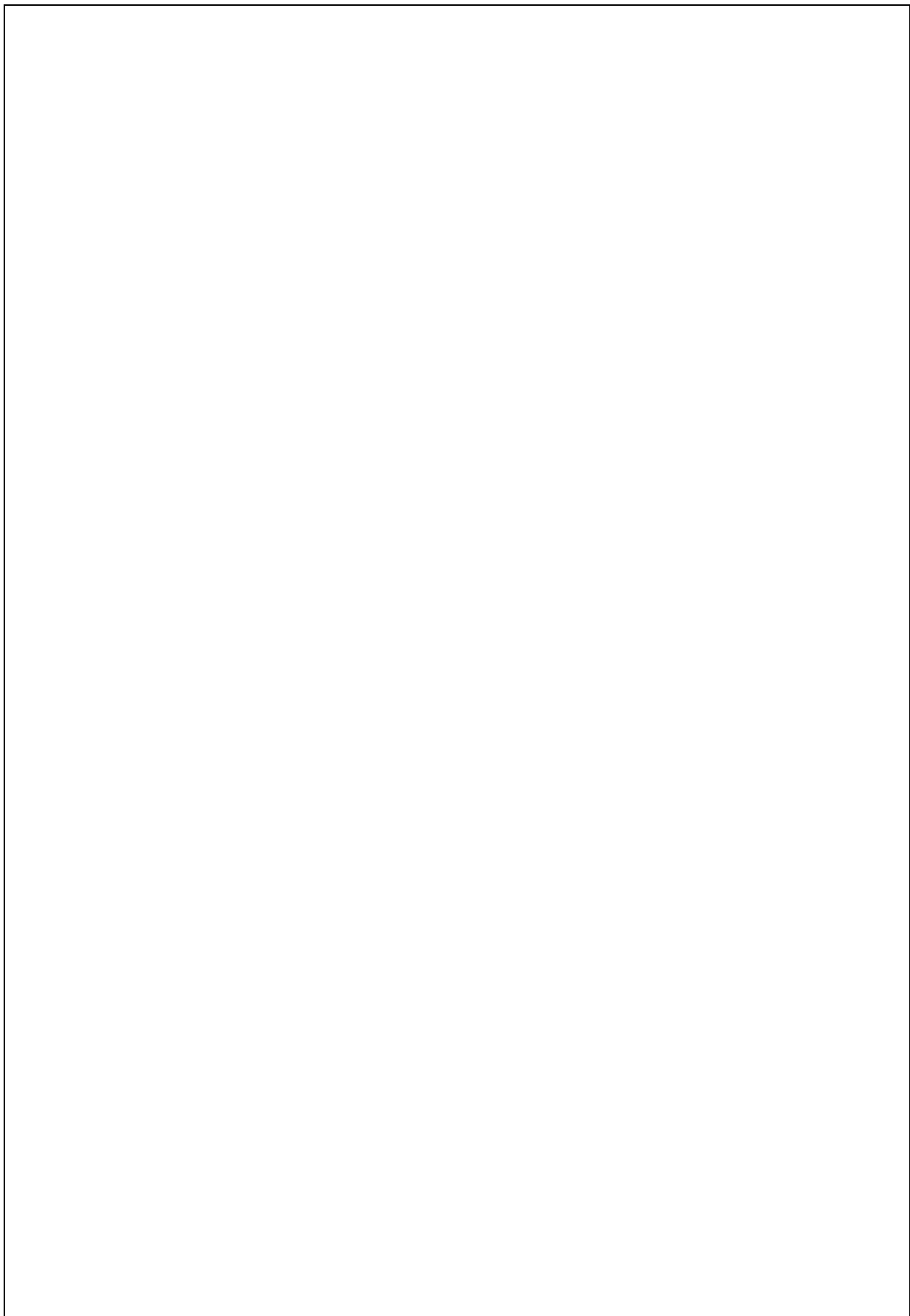
Het mobiliteitsfonds maakt onderscheid tussen uitvoeringsprojecten en onderzoeks- of voorbereidingsprojecten.

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?	
☐ ja ☒ 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.	



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

Nicolien van Eeden
VINU
06-14247406
vaneeden@vinu.nl

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

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

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

Thijmen Loggers
Gemeente Heemstede
023-5485758
TLoggers@heemstede.nl