



JAARPLAN 2019:

OP NAAR RESULTAAT

De gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort werken samen aan de regionale bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland. In dit jaarplan staan de projecten voor 2019.

April 2018

JAARPLAN 2019

Regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

Regionale samenwerking

Zuid Kennemerland



COLOFON

Opdrachtgever	Stuurgroep Regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
Auteurs	Diede Sterenborg en Nicolien van Eeden (VINU.) in samenwerking met ambtelijke projectgroep
Status	Ontwerp
Datum	april 2018

Voorwoord

Wij, de gemeenten Haarlem, Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort, werken sinds 2011 samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland: het minimaliseren van stagnatie; een robuust en comfortabel regionaal fietsnetwerk, en hoogwaardig openbaar vervoer. Samen zetten we in op de positionering van onze regio bij de provincie, het rijk en bovenal in MRA-verband als belangrijke regio aan de westflank.

In 2013 is de samenwerking tussen de vier gemeenten met een Gemeenschappelijke Regeling (GR) geformaliseerd. Wij gaan nu deze regeling evalueren en kijken waar er aanpassingen nodig zijn in werkwijze of regels. In de evaluatie zijn enerzijds *quick wins* voor het functioneren van de GR voor 2018 en 2019 voorgesteld. Anderzijds wordt in deze evaluatie beschreven welke lange termijn maatregelen zouden kunnen worden doorgevoerd. Daarnaast actualiseren we in 2018 de regionale visie 'Bereikbaar door samenwerking' uit 2011.

De aanbevelingen uit de evaluatie van de Gemeenschappelijke regeling en de geactualiseerde visie vertalen wij vervolgens door naar een meerjarenprogramma dat aansluit bij de nieuwe scope van regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland. Met dit programma verwachten wij enerzijds efficiënter en effectiever resultaten te behalen en anderzijds onszelf beter te kunnen positioneren vanuit onze regio bij de provincie, het rijk en bovenal in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). We willen (blijven) aanhaken bij projecten vanuit het Rijk. Zo gaan we ook aan de slag met de resultaten die uit het MIRT NoWa onderzoek over het A9-gebied zijn voortgekomen. De gemeenteraden zullen na de verkiezingen in 2018 worden meegenomen in het vaststellen van het meerjarenprogramma.

De scope van het jaarplan 2019 is beperkt tot het realiseren van projecten die al in de eerdere jaarplannen zijn gepresenteerd. In 2019 starten we geen nieuwe projecten op, maar kiezen we voor focus en extra energie op de geplande projecten van de topprioriteiten, beter openbaar vervoer en de Zuidelijke ring (voor auto's en bussen) rond Haarlem. Zo behalen we resultaat en creëren we ruimte om in 2018 en 2019 de visie en samenwerking rondom de regionale bereikbaarheid In Zuid-Kennemerland te actualiseren.

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



Richard Kruijswijk,

Richard Kruijswijk, lid stuurgroep regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland, wethouder Ruimtelijke Ordening en omgevingsdienst, Natuur, milieu en duurzaamheid, Monumenten, Verkeer en wegbeheer, Water(wegen) en riolering, Reiniging en afvalverwijdering, Speelvoorzieningen, Automatisering, Sociale zaken.

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Inhoudsopgave	3
Samenvatting jaarplan 2019.....	4
Inleiding: Jaarplan 2019: Op naar resultaat	6
1. Samenwerking georganiseerd: Financiën.....	7
2. Projecten voor 2019	8
3.1 Programma fiets	9
3.2 Programma verkeersmanagement	18
3.3 Programma openbaar vervoer.....	22
3.4 Programma auto infrastructuur	25
3.5 Gevraagd budget mobiliteitsfonds: € 2.509.380.....	31
3.6 Tot slot: U bent aan zet	32
Bijlage 1: Visie 2011 'bereikbaar door samenwerking'	33
Bijlage 2: Format projectvoorstellen	34
Bijlage 3: Meerjarenbegroting.....	35
Bijlage 4: Contactinformatie.....	36

Samenvatting jaarplan 2019

Het jaarverslag over 2017 wordt gelijktijdig met het jaarplan aangeboden aan de raden van samenwerkende gemeenten. Het Jaarplan 2018 staat en wij kijken binnen de regio al weer door naar 2019. De organisatie is in de jaren 2017 en 2018 verder ontwikkeld. Zo is de organisatiestructuur verder versterkt; is de Gemeenschappelijke regeling geëvalueerd en zijn een programmamanager en een adviseur Public Affairs aangetrokken.

In jaarplan 2018 is aangegeven dat de nadruk ligt op de realisatie van projecten, naast de verdere professionalisering van de projectorganisatie en herijking van onze visie. In dit jaarplan voor 2019, zal die nadruk op uitvoering en realisatie van projecten voortgezet worden. Het programma is inhoudelijk in 4 programma's opgedeeld, het betreft de volgende vier programma's:

Programma 1. Fiets. De nadruk ligt op de ontbrekende schakels in het regionale fietsnetwerk en de realisatie van een sluitend netwerk. Daarnaast wordt ingezet op fietsparkeren bij alle stations in de hele regio.

Programma 2. Verkeersmanagement. De gerealiseerde 9% verbeterde doorstroming met eerste fase Dynamisch Verkeers Management (DVM), zal in dit jaarplan navolging hebben in de tweede fase van het DVM met zogenaamde interactieve DVM systemen. Het beheer van de gerealiseerde systemen (en het behouden van de verbeterde doorstroming) is een ander speerpunt binnen dit programma. Daarnaast wordt, in combinatie met het DVM, ook ingezet op bewegwijzering zodat regionale verkeersstromen en bestemmingsverkeer de meest optimale route kunnen kiezen.

Programma 3. Openbaar Vervoer. De focus van dit programma ligt dit jaar op zogenaamde "doorstroommaatregelen". Zodat reizigers betere aansluitingen hebben, maar ook dat congestie van OV zoveel mogelijk voorkomen kan worden. Denk aan de HOV Haarlem Noord, maar ook R-Net verbinding Zandvoort waar in 2018 een onderzoek start en dat wellicht in 2019 tot maatregelen leidt.

Programma 4. Auto Infrastructuur. Het optimaliseren van de ring rondom Haarlem, die voor de gehele regio van belang is, blijft prominent op de agenda. De MIRT-verkenning voor het Rottepolderplein zal worden gestart. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet naar de verdere ontwikkeling en vernieuwing van dit voor de hele regio belangrijke knooppunt. Ook zal ingezet worden op het onderzoek met de provincie Noord-Holland naar de hele zuidelijke ring. Verder wordt de kruising Schipholweg - Amerikaweg aangepakt dit jaar.

Naast de focus binnen de programma's wordt sinds halverwege 2017 ingezet op de versterking van de positie van de regio in diverse overleggen. Zo is de regio sterk vertegenwoordigd in de MRA, de diverse Mobiliteitstrajecten die bij de Provincie Noord-Holland lopen, zoals OV Toekomstbeeld en het Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad. Deze posities leveren in 2018, maar vooral in 2019 een positieve invloed op de benodigde samenwerkingspartijen en trajecten die daarin worden doorlopen. Denk hierbij aan erkenning van het regionale effect van de (zuidelijke) ring rondom Haarlem die naast verhoging van leefbaarheid in Haarlem, ook Heemstede en Zandvoort ontlast en een betere ontsluiting geeft.

JAARPLAN 2019

Hieronder treft u nog een beknopt overzicht - of terugblik - op de resultaten van de afgelopen jaren. In het Jaarplan zelf kunt u per programmaonderdeel lezen welke speerpunten wij in 2019 willen realiseren. In de bestuursvergadering van de samenwerkende gemeenten, van 25 april 2018, is dit programma vastgesteld.

TERUGBLIK 2016-2013

2016

In 2016 is een studie gedaan naar de kruispunten Schipholweg (N205)-Amerikaweg. DVM fase 1 is in 2016 nagenoeg afgerond en op het hele eerste tracé geoperationaliseerd. Er is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten waarin is vastgesteld dat het onderhoud van het Dynamisch Verkeersmanagement voor een periode van 10 jaar gedekt wordt uit het mobiliteitsfonds. De regio heeft het afgelopen jaar flink ingezet op het uitbreiden van het nachtnet van Amsterdam Centraal naar Haarlem. Na jarenlang lobbyen ging deze wens in vervulling en sinds 17 december 2016 is het nachtnet operationeel.

2015

De resultaten van de haalbaarheidsstudie Mariatunnel zijn begin 2015 afgerond en aan de raden aangeboden. Er is verder hard gewerkt om het DVM te implementeren om de oost-west doorstroming op de wegen in de regio met 10% te verbeteren. Ook is het onderzoek naar het regionaal fietsnetwerk in Zuid-Kennemerland afgerond. Hieruit zijn concrete knelpunten en ontbrekende schakels naar voren gekomen. Alle verbetervoorstellen zijn in een uitvoeringsprogramma opgenomen. Tot slot is in de stuurgroep een nieuw format voor het indienen van projectvoorstellen goedgekeurd, in lijn met het provinciale BDU aanvraagformulier. Het doel is om de afweging en onderbouwing van projectvoorstellen meer eenduidig en transparant te maken.

2014

Door de gemeenteraadsverkiezingen zijn er nieuwe colleges aangetreden en is de personele samenstelling van de stuurgroep gewijzigd. Op 4 februari 2014 is de verkeersstudie Oostelijke Ringweg Haarlem door het college van B&W van Haarlem vastgesteld en aan de provincie Noord-Holland aangeboden. Uit de bijdrage van de Kamer van Koophandel is € 41.720 besteed aan de haalbaarheidsstudie Mariatunnel in 2014. Verder is in 2014 gestart met de voorbereiding van een regionaal fietsnetwerk met bijbehorend uitvoeringsprogramma.

2013

De gemeenschappelijke regeling inclusief het regionaal mobiliteitsfonds is vastgesteld in december 2013. Tot en met december 2013 was de Kamer van Koophandel lid van de stuurgroep. Door een wetswijziging is dat niet meer mogelijk na 1 januari 2014. Sindsdien adviseert VNO-NCW namens het bedrijfsleven de stuurgroep. De Kamer van Koophandel heeft € 90.000 bijgedragen voor nadere onderbouwing en uitwerking van projecten uit de visie. Dit bedrag staat los van het regionale mobiliteitsfonds en is alleen bestemd voor studies. In 2013 is daarvan € 39.700 besteed aan de verkeersstudie Oostelijke Randweg Haarlem.

Inleiding: Jaarplan 2019: Op naar resultaat

Om de regio Zuid-Kennemerland bereikbaar te houden werken de gemeenten Haarlem, Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort aan een samenhangend pakket van maatregelen. De basis voor deze samenwerking is de regionale visie uit 2011 en de bijbehorende gemeenschappelijke regeling en Mobiliteitsfonds. Jaarlijks stellen de gemeenten een jaarplan vast, met projecten die gepland staan voor dat jaar.

Voorliggend ontwerp-jaarplan 2019 kent een andere opzet dan vorige jaren. Het jaar 2019 staat in het teken van het afronden van projecten uit de voorgaande jaarplannen, het jaar van het behalen van resultaten. De afgelopen jaren is namelijk gebleken dat een aantal projecten uit de jaarplannen 2017 en 2018 nog niet afgerond of opgestart is.

Het is de bedoeling om in 2019 de projecten naar de realisatiefase te brengen en af te ronden. Er is bewust voor gekozen om in 2019 in te zetten op de reeds geagendeerde projecten en geen nieuwe projecten op te starten. Met deze aanpak sturen we op resultaat en 'het huis op orde' en ontstaat ruimte om in 2018 en 2019 de visie te actualiseren en een nieuw programma regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland op te zetten. Hierbij wordt ingespeeld op maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van (duurzame) mobiliteit en de nieuwe coalitieakkoorden in de gemeenteraden. Ook is het belangrijk de nieuwe visie en het meerjarenprogramma in te bedden in het regionale beleid van bijvoorbeeld de provincie Noord-Holland en Metropoolregio Amsterdam. De uitkomsten van de evaluatie van de gemeenschappelijke regeling en de samenwerking vormen de basis voor een hernieuwde aanpak, governance en samenwerking.

In de jaarplannen van 2017 en 2018 zijn projecten op hoofdlijnen beschreven. In dit jaarplan is er voor gekozen om per project de bijbehorende maatregelen meer in detail uit te werken. Door —waar mogelijk— acties, actiehouders en (tussentijdse) mijlpalen per project te formuleren is goed te monitoren op voortgang en te sturen op het behalen van resultaat, namelijk het afronden van de projecten. In 2018 en 2019 komt er per programma een programmateam om meer duidelijkheid te creëren over wie er verantwoordelijk en betrokken zijn bij afstemming binnen en buiten de regio en voor het behalen van de resultaten. In de programmateams zijn verschillende afdelingen en gemeenten vertegenwoordigd. Ad-hoc worden deelnemers van buiten de vier gemeenten van Zuid-Kennemerland uitgenodigd. Dit, om goed aan te sluiten bij nieuwe inzichten en methoden.

Het eerste hoofdstuk van dit jaarplan gaat kort in op de organisatie en financiën. De uitgebreide beschrijving hiervan is vermeld in het jaarplan 2018. Hoofdstuk 2 zoomt in op de projecten specifiek voor het jaar 2019, inclusief de mogelijke bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds, een uitleg van de inhoud van de projecten en de aanpak in detail.

1. Samenwerking georganiseerd: Financiën

De regionale visie uit 2011, de gemeenschappelijke regeling en de bijbehorende financiële afspraken dienen als basis voor de samenwerking. Hieronder staat kort beschreven hoe de financiën zijn georganiseerd. Voor een uitgebreide beschrijving hiervan verwijzen wij u ook hier graag naar het jaarplan 2018. Op dit moment (januari 2018) is er € 4.012.000 in het mobiliteitsfonds gestort. In januari 2019 bedraagt het mobiliteitsfonds € 1.094.470.

Mobiliteitsfonds

Een project uit de regionale bereikbaarheidsvisie maakt momenteel aanspraak op financiering uit het Mobiliteitsfonds als drie van de vier gemeenteraden instemmen, inclusief de gemeente op wiens grondgebied het project ligt, en er cofinanciering is.

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)

Voorbereidingsfonds

Voor 2019 wordt voorgesteld het Voorbereidingsfonds wederom aan te vullen met € 25.000, uit het mobiliteitsfonds. Dit gaat o.a. benut worden voor te leveren producten van de Stuurgroep Regionale Bereikbaarheid en de documenten die wettelijk uit de Gemeenschappelijke Regeling overlegd moeten worden aan de gemeenteraden en de Provincie Noord-Holland.

Het voorbereidingsfonds wordt ingezet voor:

- Begeleiding bij het jaarplan
- Organiseren van bijeenkomsten
- Beheer van de website
- Etc.

Daarnaast is budget gereserveerd voor:

- Lobby, verbeteren samenwerking en communicatie (Adviseur Public Affairs)
- Structureren en 'verder brengen' van de regionale samenwerking en programma's (Programmamanager)

2. Projecten voor 2019

In dit hoofdstuk staan de projecten voor 2019, opgedeeld naar modaliteit. Zoals genoemd in de inleiding worden de projecten meer in detail beschreven en uitgewerkt, vergeleken met de voorgaande jaren. 2019 staat in het teken van de realisatie van de huidige, reeds geagendeerde projecten en worden geen nieuwe projecten opgestart. De planning van de projecten is gebaseerd op het jaarplan van 2018. Indien uit het jaarverslag van 2018 blijkt dat de planning niet is gehaald, heeft dit ook invloed op de planning van 2019. Vandaar dat de geplande acties voor 2018 ook zijn opgenomen in het jaarplan van 2019. Afgesproken is dat iedere trekker verantwoordelijk is voor het monitoren van het programma, het signaleren van knelpunten, rapporteren aan de stuurgroep en meedenken over oplossingen. De verdeling is als volgt:

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

Meer samenwerking met regionale partners

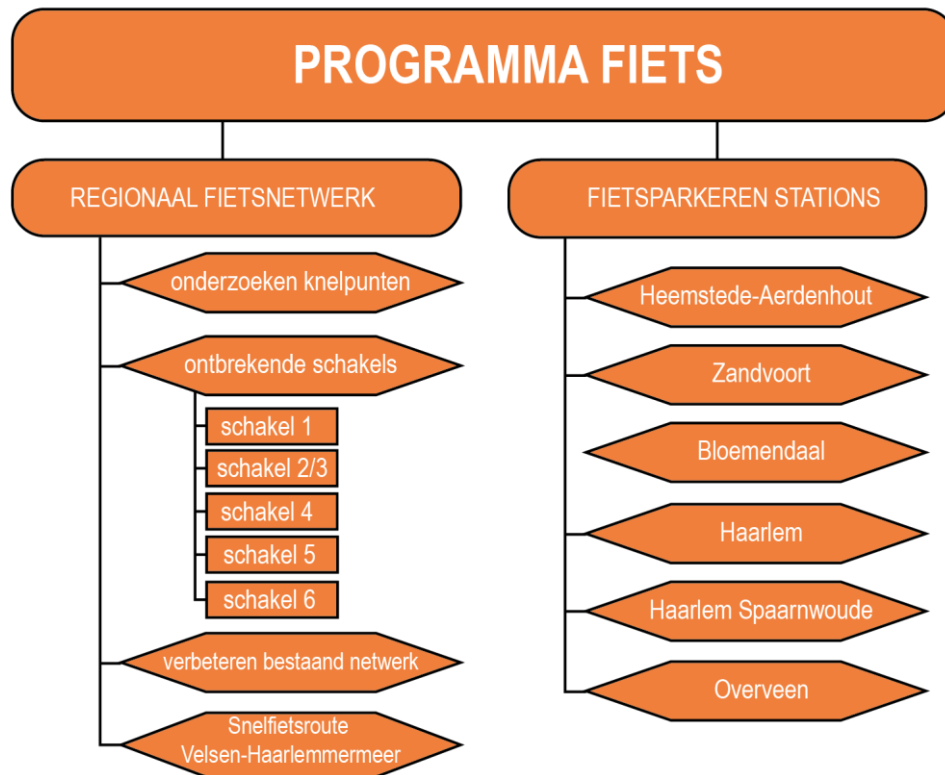
Buiten de genoemde projecten is er veel aandacht voor goed contact en samenwerking met de belangrijke partners als de omliggende regio's, de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de Provincie Noord-Holland. De in 2017 aangestelde Adviseur Public Affairs en de Programmamanager zien samenwerking én samenhang tussen de regionale partners en hun programma's als belangrijke succesfactor. In december 2016 heeft het Rijk Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 opgeleverd. In de zomer van 2018 wordt de uitwerking van Regionale OV-Toekomstbeeld verwacht. Als regio leveren wij hierop gezamenlijk input vanuit onze visie over de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland. De stedelijke regio's kennen een overbelasting van het openbaar vervoer en een samenhangend netwerk wordt gemist. Lightrail wordt hierin genoemd als een kans voor deze regio.

Daarnaast zit de regio in structurele spoortafel overleggen, waarin de regio invloed wil nemen voor een passend(er) dienstregelingsmodel, om de bestaande spoorlijnen optimaal te kunnen benutten. Dit betreft de Kennemerlijn, de Sprinter van Haarlem – Zandvoort en de Intercity van Amsterdam via Haarlem en Heemstede-Aerdenhout naar Den Haag en verder, maar ook onderzoeken van aansluitingen of mogelijk doorgaande verbindingen in de richtingen Utrecht en Amersfoort. Uitbreiden van Ketenvoorzieningen op de stations aan deze lijnen hoort hier nadrukkelijk bij. Mogelijke aanpassing van het spoorwegnet en de bijbehorende stations zijn vooral gespreksonderwerp op de MRA-tafels voor OV-Toekomstbeeld.

Tot slot speelt de regio in op ontwikkelingen, zoals Amsterdam Beach. Met Amsterdam Beach (vijf kustplaatsen) verleidt de MRA West de toerist die Amsterdam bezoekt, naar de regio te komen. Deze positie van Kennemerland als belangrijke toeristische trekpleister in de MRA is een extra motivatie om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Daarnaast blijven wij goed in gesprek over de totstandkoming en verbetering van de (weg)infrastructuur: ring rond Haarlem, en metropolitane fietsnetwerk.

3.1 PROGRAMMA FIETS

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



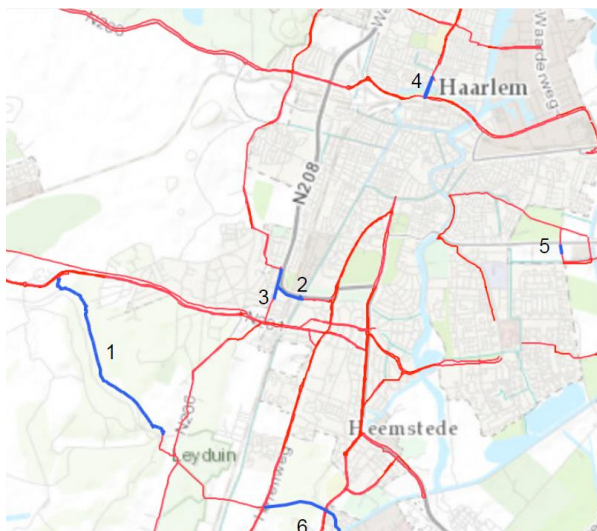
Fietsknelpunten regionaal fietsnetwerk

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

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

De ontbrekende schakels.

Er zijn 6 ontbrekende schakels geïdentificeerd in het onderzoek van Mobycon/regio Zuid-Kennemerland. (zie figuur 4). Deze ontbrekende schakels komen ook terug als knelpunten in het onderzoek dat de provincie heeft gedaan. De provincie heeft ons gevraagd om input te leveren op deze knelpunten. Een aantal projecten uit het uitvoeringsprogramma van de regio Zuid-Kennemerland maken aanspraak op een bijdrage uit het mobiliteitsfonds. De andere ontbrekende schakels (projecten van de Provincie Noord-Holland) zijn hier ook opgenomen omdat deze ook bijdragen aan de regionale bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland, maar worden op een andere wijze gefinancierd.



Figuur 4: Zes ontbrekende schakels fietsroutenetwerk

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

[Projectbeschrijving] In 2015 en 2016 is door zowel Mobycon als de Provincie Noord-Holland onderzoek gedaan naar het fietsnetwerk in de regio. Het onderzoek van Mobycon is vertaald in een uitvoeringsprogramma door de provincie Noord-Holland (een deel met geprioriteerde projecten om op te nemen in de jaarplannen van Zuid-Kennemerland en een deel van de projecten wordt gekoppeld aan de gemeentelijke onderhoudsplannen). Het onderzoek van de Provincie Noord-Holland moet nog aan de Staten worden voorgelegd.

[Planning en budget] De resultaten van beide onderzoeken zijn in 2016 met elkaar vergeleken, om te zien of er verschillen zitten tussen de geïdentificeerde routes en knelpunten. Het onderzoek van de provincie bevat een veelheid aan knelpunten en geeft een uitgebreid overzicht. Het onderzoek dat de stuurgroep regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland heeft laten doen, focust op de belangrijkste regionale (verbindende) fietsverbindingen. De regionale knelpunten komen grotendeels overeen. Verschilpunten zitten vooral in het binnenstedelijke gebied van Haarlem. Het kaartbeeld van de ontbrekende schakels in het fietsrouten netwerk Zuid-Kennemerland behoeft op basis van de onderzoeksresultaten niet te worden gewijzigd.

De provincie heeft voor 2018 een uitvoeringsprogramma/subsidieregeling aangekondigd voor de provinciale knelpunten. In 2018 stellen wij een uitvoeringsprogramma op waarin de focus ligt op het aansluiten van de fietsnetwerkrotepianen van Zuid-Kennemerland bij de provincie Noord-Holland en bij de MRA metropolitane routes. In 2019 gaan wij van start met de uitvoering van projecten om de—door de provincie geformuleerde— knelpunten op te lossen. Hiervoor reserveren wij een bedrag van € 150.000 voor de uitvoering van deze projecten. Voor deze projecten geldt dat er sprake is van minimaal 50% cofinanciering vanuit de provincie Noord-Holland. De programmamanager is verantwoordelijk voor het contact met de provincie en de MRA.

Naam	Trekker uitvoering:	Gerealiseerd 2017	Planning 2018	Planning 2019
Fietsknelpunten regionaal fietsnetwerk	Bloemendaal	Gezamenlijke uitgangspunten in kaart, afhankelijk van uitvoeringsprogramma PNH	Uitvoeringsprogramma opstellen op basis van voorstel provincie N-H	Uitvoering projecten die voortkomen uit door de provincie geformuleerde knelpunten
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		Geen	Geen	€ 150.000

Schakel 1 + 6: Bloemendaal/ Zandvoort: fietspad Oase/ Zandvoortselaan (Waterleidingduinen) en Schakel 6 Heemstede: Verbinding Hoofddorp - Heemstede

[Projectbeschrijving] Het project is gelegen in de gemeenten Zandvoort en Bloemendaal en betreft de realisatie van een recreatieve fietsverbinding tussen de Haarlemmermeerpolder en de kust bij Zandvoort. 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. De schakels zijn ook opgenomen in de planning Metropolitane fietsroutes tot 2025.

[Planning en budget] Schakel 1 kan niet in de geplande vorm worden gerealiseerd doordat de milieuvergunning geweigerd is. Voor het tracé door de Amsterdamse Waterleidingduinen is gebleken dat er geen vergunning kan worden verkregen op grond van de flora en faunaregels. Voor schakel 1 moet dus een alternatief tracé worden gevonden. Aan de westzijde (Zandvoort) zal een tracé aansluiten op de Zandvoortselaan in Zandvoort. Aan de oostzijde (Bloemendaal/Heemstede) is nog niet duidelijk, waar een tracé het best kan komen en hoe/waar dat (via schakel 6) aansluit op fietsroutes in de Haarlemmermeer. Er worden momenteel meerdere opties verkend waar schakel 6 moet aansluiten op schakel 1. Vanwege deze samenhang worden de schakels 1 en 6 samen onderzocht in 2018.

Het heeft de voorkeur deze tracéstudie invulling/uitwerking te geven als onderdeel van de MRA-fietsroutes en de fietsnetwerken van de provincie en de vervoerregio Amsterdam. Niet alleen vanwege het regionale karakter, maar ook als uitwerking van de MRA-projecten Amsterdam Beach en Binnenduinrand-fietsroutes. De provincie heeft aangegeven, dat begin 2018 een fiets-beleidsdocument wordt opgeleverd, waarin de verschillende

routes worden geïntegreerd (als bestaand/te verbeteren route of als te onderzoeken ontbrekende schakel). De toegevoegde waarde voor het uitwerken van de schakels 1 en 6 is gelegen in het bovenlokale (MRA-) belang en in het bundelen van kennis (in het project Binnenduinrand is al het nodige voorwerk gedaan), coördinatie en de bestuurskracht binnen de gehele MRA (dus gemeenten, provincie en vervoerregio Amsterdam samen).

Omdat schakel 1 niet in de geschetste vorm kan worden uitgevoerd wordt de planning van 2017 opgeschoven naar 2018. In 2018 wordt een alternatief tracé onderzocht en een schetsonderwerp opgeleverd. De verkenning van alternatieven zal aansluiten bij de ontwikkelperspectief Binnenduinrand. In 2019 wordt het definitief ontwerp uitgewerkt en zal hierover besluitvorming plaatsvinden. Vanuit het mobiliteitsfonds Zuid-Kennemerland is een financiële bijdrage gereserveerd om in 2019 het vervolg van dit project te co-financieren. Door de vertraging van schakel 1, is deze vooralsnog niet meegenomen als onderdeel van de Metropolitane fietsroutes tot 2025. Uitvoering voor die datum is immers nog niet zeker.

Naam	Trekker uitvoering:	Gerealiseerd 2017	Planning 2018	Planning 2019
Schakel 1 en schakel 6	Bloemendaal	Tracéstudie, haalbaarheidsonderzoek, schetsontwerp		Uitwerken tot definitief ontwerp & besluitvorming ZKL/raden
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		€ 100.000		€ 50.000

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

[Projectbeschrijving] De projecten dragen bij aan de regionale bereikbaarheid omdat er een extra noord-zuid verbinding wordt toegevoegd aan het bestaande fietsnetwerk (schakel 3) en het station Heemstede-Aerdenhout beter bereikbaar maakt door de verbinding tussen Claus Sluterweg en de Houtvaartkade (schakel 2). Aangezien beide schakels fysiek in elkaar verlengde liggen en omdat de provincie Noord-Holland de schakels gezamenlijk zal uitvoeren, worden deze schakels samen behandeld.

[Planning en budget] De gemeenten Haarlem, Heemstede en Bloemendaal betalen mee met de Provincie Noord-Holland, maar zonder een bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds. De provincie Noord-Holland wilde in de eerste instantie Schakel 3 koppelen met onderhoud van N208 waardoor er binnen dit project enige vertraging is opgelopen. Uiteindelijk is er voor gekozen om dit niet gezamenlijk op te pakken. De (nieuwe) planning is dat de benodigde vergunningen aangevraagd worden in 2018. In 2019 worden de schakels gerealiseerd waarbij in maart 2019 de realisatie van start gaat en in augustus 2019 het tracé geopend wordt.

Naam	Trekker uitvoering:	Gerealiseerd 2017	Planning 2018	Planning 2019
Schakel 2	PNH (contact via Haarlem)	- Ontwerp afronden - Vergunning aanvragen [schuift op naar 2018]	- Vergunning aanvragen - Realisatie [schuift op naar 2019]	[Realisatie]
Schakel 3	PNH (contact via Haarlem)			Mijlpalen: - Maart: Start realisatie - Augustus: Opening
Budget	Trekker uitvoering:	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
Schakel 2	PNH (contact via Haarlem)	Geen bijdrage MOBfonds	Geen bijdrage MOBfonds	Geen bijdrage MOBfonds
Schakel 3				

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

[Projectbeschrijving] De Rode Loper Noord is een fietsverbinding in Haarlem tussen de Kruisweg, het station Haarlem, de Bolwerken naar de Schotersingel. Als schakel tussen Haarlem-centrum en NS station Haarlem enerzijds en Haarlem-Noord en het achterland anderzijds is het een belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk.

[Planning en budget] Vanwege afstemming tussen bewoners, de fietsersbond en de gemeente Haarlem wordt het project later opgestart dan gepland. In februari 2018 heeft de raad van Haarlem besloten om geen brug te realiseren. Hiermee wordt nu gekeken naar een upgradering van het bestaande netwerk via het Frans Halsplein. De eerste helft van 2018 wordt gebruikt voor de inspraakprocedure, die resulteert in besluitvorming. Het budget van 2018 wordt doorgeschoven naar 2019.

Naam	Trekker uitvoering:	Gerealiseerd 2017	Planning 2018	Planning 2019 - 2020
Schakel 4	Haarlem (Peter Kamphuis)	Project start in 2018	Voorbereiding en ontwerpfase [schuift door naar 2019]	Mijlpalen Q3:2018: start Ontwerpproces Q3 2019: DO/VO gereed Q4 2019/Q1 2020: uitvoering gereed
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		Project start in 2018	€ 500.000	

Schakel 5. Haarlem: verbinding tussen Nieuweweg en Boerhaavelaan

Een kansrijke schakel op een hoogwaardige fietsroute tussen Haarlem en Amsterdam en Haarlem en de Haarlemmermeerfietsroute is het tracé tussen het Reinaldapark en de Boerhaavelaan, de onderdoorgang van de N205. De ontbrekende schakel is al eerder genoemd o.a. in de nieuwe MRA visie en de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR).

[Planning en budget] Het projectvoorstel is geaccordeerd door de raden van de gemeenten Heemstede en Bloemendaal en Zandvoort. In december 2017 is een notitie ten behoeve van Voorbereiding en Ontwerp ingediend bij de gemeenteraad van Haarlem. Het budget van 2017 en 2018 worden beiden een jaar doorgeschoven doordat de gevolgde procedure meer tijd vergde dan voorzien was. De € 50.000 wordt in 2018 (Q1) besteed aan een studie voor de exacte locatie, ontwerp en financiering, in Q2 moet het resultaat van de studie bekend zijn. In Q3 (2018) wordt een tussenrapportage opgeleverd en een keuze gemaakt op hoofdlijnen waarbij tevens een procesmanager zal worden benoemd. In 2019 is de procesmanager verantwoordelijk voor het opstellen van een uitvoeringsprogramma en voor de realisatie van het programma. Voor de uitvoering van het project is voor 2019 € 100.000 cofinanciering gereserveerd vanuit het mobiliteitsfonds. Omdat er in 2018 veel op de planning staat voor dit project zijn in het planningsschema mijlpalen voor 2018, 2019 en 2020 opgenomen.

JAARPLAN 2019

Naam	Trekker uitvoering:	Gerealiseerd 2017	Planning 2018	Planning 2019
Schakel 5	Haarlem (Frank Kool)	Start projectteam + projectleider. Projectvoorstel Q1 2017.	Vorbereiding en ontwerpfas Mijlpalen: Q1: Start studie (locatie, ontwerp, financiering) Q2: Resultaat studie Q3: Tussenrapportage aan bestuur en keuze op hoofdlijnen. Benoemen Procesmanager	Mijlpalen: Q1: Uitvoerings-programma opstellen Q2: Uitvoering
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		€ 50.000	→ € 100.000	→

Ontbrekende schakel 7: Velsen- Haarlem

[Projectbeschrijving] Deze snelle fietsverbinding tussen Velsen en Haarlemmermeer door de regio Zuid-Kennemerland sluit aan op de snelle fietsroute in de regio IJmond richting Beverwijk. Met deze snelle fietsroute verbinden we de regio Zuid-Kennemerland met de regio IJmond en investeren we in een robuust (boven)regionaal fietsnetwerk. De verbinding biedt het regionale fietsverkeer een alternatieve route die het drukke en overbelaste fietsnetwerk kan ontlasten.

[Planning en budget] In 2017 is een verkennend onderzoek naar een snelle fietsverbinding tussen Velsen en Haarlemmermeer door de regio Zuid-Kennemerland afgerond. Cruciaal voor de verbinding is de maakbaarheid van de schakel tussen de Hoofstraat (Santpoort-Zuid) en het Jaap Eden pad (Haarlem). Voor deze schakel is grondverwerving noodzakelijk. Indien de gesprekken hierover succesvol verlopen kan er een stap gezet worden in de richting van de financiële programmering van de overige schakels.

Evenals de regio Zuid-Kennemerland heeft de Regio IJmond een mobiliteitsfonds. Op het moment van schrijven (januari 2018) heeft de regio IJmond nog geen reservering opgenomen voor 2018. omdat de onderzoeksresultaten nog niet bekend zijn. Zuid-Kennemerland wil echter nu al commitment tonen en daarom alvast een reservering plaatsen. De reservering van € 100.000 in 2018 voor de uitvoering/realisatie van deze verbinding schuift op naar 2019.

Naam	Trekker uitvoering:	Gerealiseerd 2017	Planning 2018	Planning 2019
Velsen-Haarlemmermeer	Haarlem	Verkenning & Onderzoeksfase	Uitvoering (afhankelijk van besluitvorming regio IJmond)	Vorbereiden financiering
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		geen	€ 100.000	→

Fietsparkeren stations

[Projectbeschrijving] Het tekort aan fietsparkeerplekken is een urgent probleem in alle gemeenten en op alle stations. Voor de regio is het belangrijk om hoogwaardige kwaliteit en voldoende capaciteit voor het fietsparkeren aan te bieden. Dit stimuleert fietsgebruik en een goede fietsparkeervoorziening werkt als stimulans voor het gebruik van de trein.

[Planning en budget]

Bloemendaal: In 2017 heeft de gemeente Bloemendaal ProRail gevraagd om offerte uit te brengen voor een Planstudie ter uitbreiding van de fietsenstalling bij NS-station Bloemendaal. Naar verwachting is de planstudie gereed in 2018 en biedt deze inzicht in ontwerpmogelijkheden en realisatiekosten. De uitbreiding kan vervolgens worden gerealiseerd in 2019. Op basis van genoemde offerte heeft de stuurgroep €9.120 uitgekeerd uit het mobiliteitsbudget 2018; als 25% cofinanciering van de planstudie. Omdat de realisatiekosten afhankelijk zijn van een aantal keuzes, is hiervoor een reservering gemaakt op basis van een 'mogelijk' uitvoeringsscenario (zie Budgetruimte).

Zandvoort: Als onderdeel van het project Entree Zandvoort is de uitbreiding van de fietsenstalling in de Eltzbacherstraat en de herinrichting van het perrongebied (waaronder de uitbreiding van de fietsparkeerplaatsen onder de kap) voorzien. Beide stallingslocaties worden ingericht om te voorzien in de groeiende vraag naar fietsparkeerplaatsen nabij NS-station Zandvoort. In 2018 wordt gestart met een projectleider en projectvoorstel. Naar verwachting gaat Zandvoort in 2019 van start met het ontwerp en de uitvoering.

Heemstede: De gemeente Heemstede is (met ProRail en NS) in 2017 gestart met een projectteam en projectvoorstel om het aantal fietsparkeerplaatsen bij NS-station Heemstede-Aerdenhout uit te breiden. Door het college van B&W van de gemeente Heemstede is de voorkeursvariant bepaald. In 2018 wordt het ontwerp nader uitgewerkt en start de uitvoering. In 2019 wordt het project uitgevoerd. Er is een totaal bedrag van € 467.500 uit het Mobiliteitsfonds toegezegd. Hiervan is in 2017 € 200.000 reeds uitgekeerd en is in 2018 (en 2019 afhankelijk van oplevering) het resterende bedrag voorzien van € 267.500 voor de gemeente Heemstede als 25% cofinanciering voor realisatie van nieuwe fietsparkeerplaatsen en uitbreiding van de bestaande fietsenstalling bij NS-station Heemstede-Aerdenhout.

Het restant van de voor 2018 gebudgetteerde € 500.000 bedraagt € 223.380 en schuiven wij door naar 2019. Hiervoor zijn alvast reserveringen geplaatst voor:

1. Realisatie fietsenstalling Bloemendaal (25% cofinanciering) ad € 48.750
2. Verbeteren van de bestaande fietsenstalling (De Carré) bij station Haarlem. Door deze in te richten als ZelfServiceStalling (eerste 24 uur gratis parkeren) wordt de bestaande ruimte optimaler gebruikt. Hiervoor wordt een eenmalige investering gedaan door de gemeente Haarlem, waarvan 25% uit het mobiliteitsfonds. De kosten hiervoor zijn afhankelijk van Planstudie en cofinanciering ProRail.
3. Planstudie en realisatie fietsenstalling bij NS-station Zandvoort. In overleg met ProRail en NS heeft de gemeente de lead in de planuitwerking. Een kostencalculatie is nog niet beschikbaar (Q2 2018).

Omdat het 'restantbudget 2018' van € 223.380 naar verwachting niet toereikend is, nemen wij voor 2019 een PM-post op.

Naam	Trekker uitvoering:	Gerealiseerd 2017	Planning 2018	Planning 2019
Fietsparkeren station ↓				
Budget			€ 500.000 (Bestemd voor meerdere projecten)	
Heemstede-Aerdenhout	Heemstede	Start projectteam en projectvoorstel	Ontwerp en uitvoering (afh. bijdrage ProRail) Start aanbesteding/ uitvoering	Uitvoering
Budget		€ 200.000	€ 267.500	Geen bijdrage MOBfonds
Zandvoort	Zandvoort		Start projectteam en projectvoorstel	Ontwerp en uitvoering
Budget		Geen	PM	PM
Bloemendaal	Bloemendaal		Uitbreidingsplan i.o.m. ProRail	Uitvoering in cofinanciering
Budget		Geen	€ 9.120	€ 48.750
Haarlem Haarlem-Spaarnwoude Overveen			Verbeteren fietsenstalling De Carré	PM
Budget		Geen	PM Zie gedeeld budget	PM

Het verbeteren van het bestaand fietsnetwerk

[Projectbeschrijving] De stuurgroep geeft in de komende jaren prioriteit aan het realiseren van ontbrekende schakels, omdat die essentieel zijn voor een goed verbonden fietsroutenetwerk. Maar ook aan het verbeteren van de kwaliteit van bestaande fietsroutes, zeker als die verbeteringen kunnen worden gecombineerd met al gepland wegonderhoud, hecht de stuurgroep veel waarde. Vandaar dat de ambtelijke projectgroep extra aandacht heeft gevraagd aan de lokale afdelingen beheer en onderhoud voor het verbeteren van de kwaliteit van bestaande fietsroutes en slim mee te koppelen met onderhoudsprojecten. De verantwoordelijkheid ligt hiervoor bij de individuele gemeenten. Concreet betekent dit dat iedere gemeente—vanuit hun eigen B&O programma—knelpunten meenemen in beheerwerk zonder bijdrage uit fonds.

Daarnaast is er in Zuid-Kennemerland de wens uitgesproken voor een volledig fietsnetwerk dat aansluit op overige regionale netwerken. Hiervoor werken de gemeenten samen met onder andere de Provincie Noord-Holland, Metropoolregio Amsterdam (MRA), de Vervoerregio Amsterdam en regio IJmond. Zo heeft de provincie in 2017 een rapport gepubliceerd waarin knelpunten—met name OV knooppunten en schoolroutes—zijn geprioriteerd per gemeente. In de gemeente Haarlem zijn 26 knooppunten geprioriteerd, in de gemeente Heemstede zijn 5 knooppunten geprioriteerd en in de gemeente Bloemendaal zijn 2 knooppunten geprioriteerd. In 2019 gaan wij van start met de uitvoering om de geïdentificeerde knelpunten op te lossen. De uitvoering is echter afhankelijk van de geplande onderhoudswerkzaamheden van de gemeente. De programmamanager doet in 2018 een voorstel voor een doorkijk over hoe verbeteringen van het bestaande

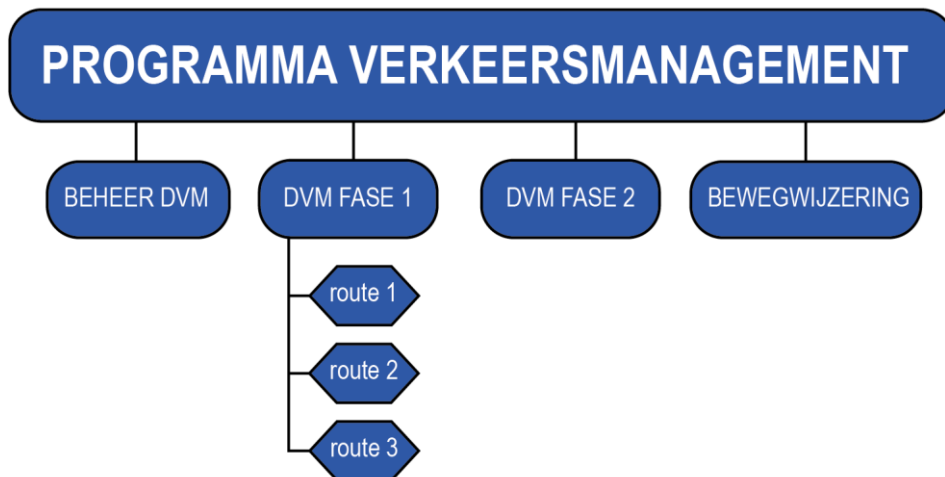
JAARPLAN 2019

fietsnetwerk geborgd kan worden, zowel op ambtelijk niveau als op bestuurlijk niveau (stuurgroep Zuid-Kennemerland).

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2018	Planning 2019
Verbeteren van het bestaand fietsnetwerk	Programmamanager doet voorstel voor regionale regie; Uitvoering per gemeentelijke beheerafdeling	Voorstel lange termijn borging op ambtelijk en bestuurlijk niveau (memo)	Uitvoering: Geïdentificeerde knelpunten oplossen, in samenhang met onderhoudswerkzaamheden
		Budget 2018	Budget 2019
		Geen bijdrage uit MOBfonds	Geen bijdrage uit MOBfonds

3.2 PROGRAMMA VERKEERSMANAGEMENT

Het doel van het programma verkeersmanagement is een betere doorstroming van het autoverkeer voor de regio. Verkeersmanagement gaat over het begeleiden en sturen van verkeersstromen. Binnen dit programma zijn op de korte termijn drie projecten: het beheer van DVM, DVM fase 1, DVM fase 2 en het bewegwijzeringsplan. Gemeente Zandvoort is verantwoordelijk voor de voortgang van de projecten binnen dit programma.



DVM fase 1

[Projectbeschrijving] In 2015 zijn we als regio samen met de Provincie Noord-Holland gestart met het operationeel maken van DVM. In overleg met de gemeenten heeft de Provincie een plan opgesteld om operationeel verkeersmanagement in fases in te voeren in de regio, te beginnen vanuit de oostkant van Zuid-Kennemerland tot aan het Spaarne (fase 1). De doelstelling van de eerste fase is om de doorstroming van het autoverkeer op de oost-west as met 5 à 10% te verbeteren.

[Planning en budget]

- Route 1 - Vanuit de N201 reikt fase 1 tot de kruising Lanckhorstlaan / Herenweg. Dit deel is sinds 2016 operationeel.
- Route 2 - Vanuit de N205 reikt fase 1 tot aan de Buitenrustbruggen. Dit deel is sinds 2016 operationeel.
- Route 3 - Vanuit de N200 reikt fase 1 tot en met de Bolwerkenroute. Implementatie is bezig. Er is een evaluatie uitgevoerd in 2017.

In 2017 is er data verzameld ten behoeve van de evaluatie van de drie routes waar we DVM hebben ingevoerd. Daarnaast zijn de groene golven in Heemstede technisch gerealiseerd en operationeel. De werking en afstemming van de groene golven wordt in 2018 verder geoptimaliseerd. De evaluatie is begin 2018 opgeleverd. Hieruit blijkt een verbetering van de doorstroming van maar liefst 9%!

JAARPLAN 2019

Naam	Trekker uitvoering:	Gerealiseerd 2017	Planning 2018	Planning 2019
DVM Fase 1	PNH (contact via Zandvoort) ↓			
	Route 1	Evalueren →	Geen (project voltooid) →	
	Route 2	Evalueren →	Geen (project voltooid) →	
	Route 3	Operationeel maken + evalueren →	Geen (project voltooid) →	
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		PNH financiert	PNH financiert	Geen (project voltooid)

Beheer van DVM

[Projectbeschrijving] Naast het operationeel maken van de verschillende fases is ook het onderhoud en beheer van het DVM (dynamisch verkeersmanagement) systeem belangrijk. 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.

[Planning en budget] Met de Provincie Noord-Holland is afgesproken om jaarlijks € 31.000 te reserveren voor de beheerkosten van fase 1. De uitvoering en beheer is de verantwoordelijkheid van de Provincie Noord-Holland, de gemeente Zandvoort neemt deel aan werkgroepen van de Provincie Noord-Holland en zorgt voor de terugkoppeling naar de Stuurgroep. Ook voor het jaar 2019 reserveren we € 31.000 vanuit het mobiliteitsfonds.

Naam	Trekker uitvoering:	Gerealiseerd 2017	Planning 2018	Planning 2019
Beheer DVM	PNH (contact via Zandvoort/Haarlem)	Beheer en onderhoud	Beheer en onderhoud	Beheer en onderhoud
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		€ 31.000	€ 31.000	€ 31.000

DVM fase 2

[Projectbeschrijving] Met de introductie van de Interactieve verkeersregelininstallaties (iVRI) kunnen de resultaten van operationeel verkeersmanagement in Zuid-Kennemerland verder worden versterkt. Het project DVM fase 2 is niet opgenomen in het jaarplan 2018 aangezien er destijds nog geen duidelijkheid was over de uitkomsten van fase 1 en daarmee het vervolg van het project. Hieronder staat de planning en financiering voor 2018 en 2019 verder beschreven.

[Planning en budget] Aan het PVVB Haarlem/IJmond is in 2017 voorgesteld om de resterende middelen van DVM fase 1 (ad. € 274.036,72) te reserveren voor de ombouw van Verkeersregelininstallatie (VRI's) naar iVRI's in

Haarlem (Bolwerk) en Heemstede (N201) en/of indien gewenst op andere locaties in Zuid-Kennemerland. De voorgestelde planning is dat in 2018 in ieder geval twee VRI's omgebouwd worden tot een I-VRI. In 2019 volgen drie VRI's die volledig worden vervangen tot een I-VRI en mogelijk nog nul tot acht VRI's die omgebouwd worden tot een I-VRI. Begin 2018 wordt een besluit genomen door het PVVB Haarlem/IJmond over zowel de invulling van fase 2 als het budget.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Planning 2019
DVM fase 2	PNH (contact via Zandvoort)	Q3: Inventarisatie locaties	Q1: Besluitvorming fase 2 Q1: Plaatsen bestellingen Q2: Deelrealisatie 2 iVRI's	Deelrealisatie 3 iVRI's en optioneel 0- 8 additionele iVRI's
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
			[Overig budget DVM fase 1 ad. € 274.036,72]	Geen [project afgerond]

Optimaliseren van regionale routes door een bewegwijzeringsplan Zuid-Kennemerland

[Projectbeschrijving] Momenteel is er weinig zicht op hoe auto- en vrachtverkeer zich door de regio beweegt en hoe hierop wordt gestuurd. Er is behoefte aan een overzicht van de knelpunten in de doorstroming op de regionale routes (de ringstructuur) en aan een nieuw bewegwijzeringsplan, in combinatie met dynamisch verkeersmanagement. Het doel is de huidige situatie te optimaliseren, de route en bewegwijzering moeten voor de automobilist zichtbaar en logisch zijn. De wegbeheerders Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat West-Nederland Noord zullen deel uit te maken van de werkgroep. De Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) wordt vanaf het begin als adviseur betrokken bij dit project, om te borgen dat plannen binnen de wettelijke kaders worden uitgewerkt.

Het resultaat van de verkenning is:

- Inzicht in regionale wensen voor het optimaliseren van verkeersrouting (als input voor een bewegwijzeringsplan), met bijbehorende visualisatie.
- Input om mee te geven bij projecten van overige wegbeheerders (bijvoorbeeld Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Holland) voor wat betreft routing en bewegwijzering.
- Voorstellen voor te nemen maatregelen op korte termijn (*quick wins*) en een doorkijk naar de (midden)lange termijn.

[Planning en budget] Eind 2017 vindt een inventarisatie plaats van huidige en gewenste routing (inventarisatiefase). Begin 2018 worden de wensen en belangen inzichtelijk gemaakt (probleemdefinitiefase) om vervolgens de gedeelde ambities en belangen uit te werken in kaartbeelden met toelichting. De resultaten uit de probleemdefinitiefase en de analysefase worden in de alternatievenfase uitgewerkt tot enkele alternatieven waarna het gezamenlijk wensbeeld uitgewerkt wordt in voorstellen voor maatregelen op de korte termijn (*quick wins*) en (middel)lange termijn. De verkenning is eind Q1 2018 gereed en gaat in Q2 de besluitvorming in.

In 2018 is vanuit het mobiliteitsfonds € 100.000 gereserveerd voor het ontwerp en de uitvoering van de eerste maatregelen van het bewegwijzeringsplan. Verwachting is dat verdere maatregelen in 2019 kunnen worden

JAARPLAN 2019

gerealiseerd. Vanuit het mobiliteitsfonds is daarom € 200.000 gereserveerd voor de uitvoering van maatregelen die voortkomen uit het bewegwijzeringsplan.

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Planning 2019
Bewegwijzeringsplan	Heemstede en Haarlem	Onderzoek in de markt zetten Q4 2017. Mijlpalen: Q4: inventarisatie	Ontwerp en uitvoering Mijlpalen: Q1: probleemdefinitie, analyse, verkenning alternatieven, advies Q2: besluitvorming	Uitvoering maatregelen
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		€ 50.000	€ 100.000	€ 200.000

3.3 Programma openbaar vervoer

Gemeente Heemstede is verantwoordelijk voor de voortgang van de projecten binnen dit programma. Het programma Openbaar Vervoer bestaat uit activiteiten waarbij de regie vooral bij de provincie Noord-Holland ligt. Dit omdat het zaken betreft die breder zijn dan de regio Zuid-Kennemerland, de provincie concessieverlener is voor het busvervoer én de benodigde investeringen ons draagkracht ver te boven gaat.

Op het gebied van openbaar vervoer gebeurt er al veel in de regio, ook buiten de context van Zuid-Kennemerland. De afgelopen jaren zijn er flinke verbeteringen in met name het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) gerealiseerd. Daarnaast wordt vanuit de regionale samenwerking een continue lobby verwacht voor deelname aan de Spoortafel overleggen, aandacht voor de Kamerbrief over het toekomstbeeld OV 2040 (december 2016), de bus concessie 2017-2027 en de Kennemerlijn.



Doorstromingsmaatregelen (ov investeringsagenda)

[Projectbeschrijving] We haken aan bij het reeds ingezette project van de Provincie, namelijk de OV investeringsagenda 2015-2020. De investeringsagenda beoogt om vraagstukken en projecten die bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit en de kostendekkingsgraad van de provinciale stroomlijnen op de agenda te plaatsen van alle bij het OV betrokken partijen.

[Planning en budget] In 2017 zijn de oplossingen voor de doorstromingsmaatregelen nader uitgewerkt tot projecten. Dit pakket aan maatregelen wordt in november 2017 ingediend bij de Raad. Voornaamste focus ligt op realisatie HOV-Noord (Haarlem) en HOV A9. HOV projecten leveren vaak wél een bijdrage aan de regionale bereikbaarheid en de uitvoering van de visie, maar hebben geen directe bijdrage uit het mobiliteitsfonds nodig. In 2018 is er een bijdrage van €100.000 uit het mobiliteitsfonds gereserveerd voor de uitvoering van de doorstromingsmaatregelen. Echter, doordat de plannen niet verder zijn uitgewerkt in 2017 worden beide bedragen (2017 en 2018) een jaar opgeschoven.

Doorstromingsmaatregelen R-net Zandvoort

Voor de korte termijn willen wij de mogelijkheid onderzoeken voor een R-netverbinding (HOV) Zandvoort – Haarlem/Amsterdam (Motie Sociaal Zandvoort, OPZ en D66, d.d.31 oktober 2017 Gemeenteraad Zandvoort). Dit in nauwe samenspraak met de provincie en concessiehouder (Connexxion). Hiertoe heeft de stuurgroep een 'PM-reservering' gemaakt. Wij verwachten dat de studiekosten rond de €20.000 bedragen. Het onderzoek wordt zo spoedig mogelijk in 2018 gestart.

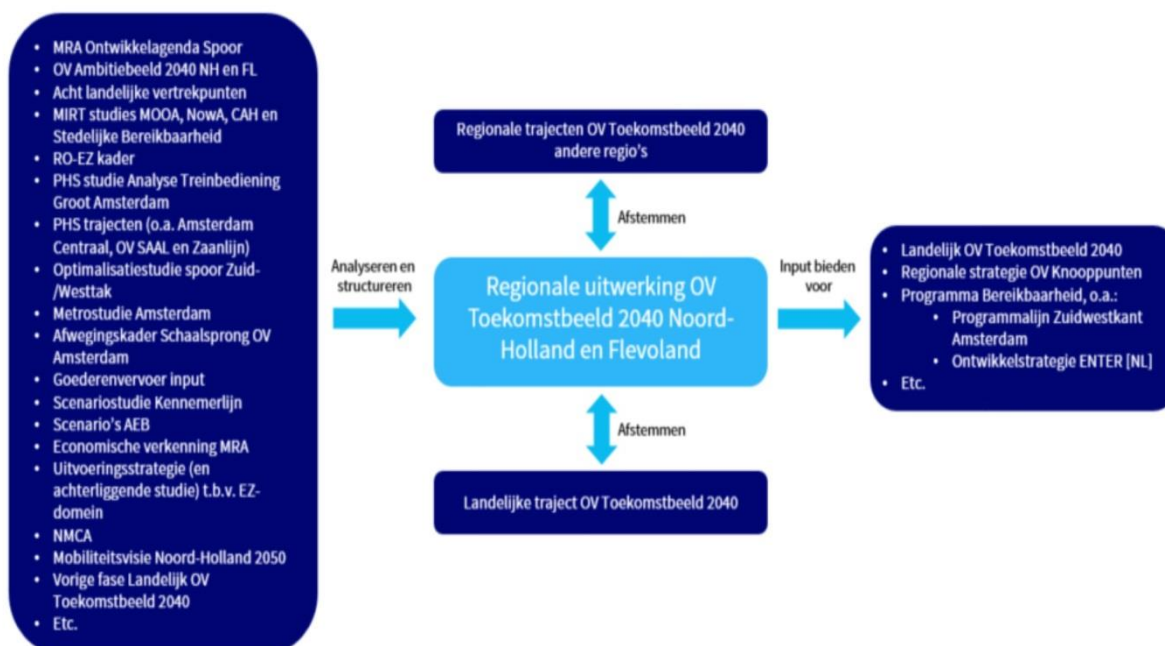
JAARPLAN 2019

Naam	Trekker uitvoering:	Planning 2017	Planning 2018	Planning 2019
Doorstromingsmaatregelen (ov investeringsagenda)	Heemstede	Maatregelen omzetten in projecten	Uitvoering van projecten	Uitvoering van projecten
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		€ 100.000	€ 100.000	
		Planning 2017	Planning 2018	Planning 2019
			Studie doorstromingsmaatregelen R-net Zandvoort (trekker Zandvoort)	
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
			€ 20.000	

OV Toekomstbeeld 2040

Voor de regionale uitwerking van het OV-Toekomstbeeld 2040 is de regio Zuid-Kennemerland rechtstreeks betrokken in (visie)ontwikkel- en besluitvormingsteams. Zowel op bestuurlijk (met een wethouder en een directeur) als ambtelijk niveau (in Kernteam en in Klankbordgroep) zijn wij stevig vertegenwoordigd.

OV Toekomstbeeld is een onderdeel van het Landelijke OV Toekomstbeeld. Voor de regio Zuid-Kennemerland valt dit onder de regionale uitwerking Noord-Holland en Flevoland. Het proces wordt geleid door de provincie Noord-Holland.



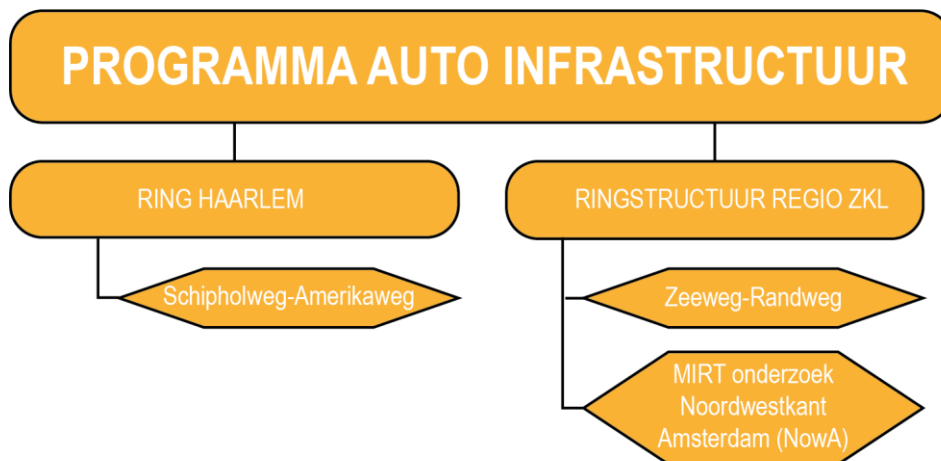
Figuur 5: Positie OV Toekomstbeeld in Regionaal en Landelijk verband (Bron: Movares & Andersson Elffers Felix)

De eerste processtap is gezet: inrichten van de teams, commitment over doel en proces en verzamelen van relevante stuurinformatie. Door toekomstige woon, werk en recreatiegebieden als uitgangspunt te nemen, brengen wij de toekomstige OV-bereikbaarheid van de regio in kaart. Met bijvoorbeeld herkomst- en bestemmingsinformatie worden de belangrijkste verkeerstromen inzichtelijk én wordt duidelijk op welke punten het OV-systeem tegen zijn grenzen loopt. Als regio Zuid-Kennemerland vinden wij het belangrijk om de huidige railcapaciteit te versterken en te anticiperen op mogelijk nieuwe tracés aan de Zuid-Westkant van Amsterdam. Een hoogfrequente, snelle en comfortabele OV-verbinding vanuit regio Zuid-Kennemerland met Amsterdam-Zuid en Schiphol, staat hoog op onze wensenlijst. Met een aanvullend netwerk van (HOV-)bussen en aanvullende ketendiensten, moet de reis van deur tot deur aantrekkelijk en snel zijn. Hierbij is niet de systeemkeuze leidend, maar de samenhang – en samenwerking – tussen de verschillende OV-componenten.

Na de zomer van 2018 worden de eerste resultaten verwacht van deze regionale uitwerking OV Toekomstbeeld.

3.4 PROGRAMMA AUTO INFRASTRUCTUUR

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



Ring Haarlem

[Projectbeschrijving] Zoals hierboven beschreven wordt binnen dit programma o.a. ingezet op de verbetering van de ring Haarlem. De ring van Haarlem is tevens opgenomen in het mobiliteitsmodel van de structuurvisie openbare ruimte (SOR) van de gemeente Haarlem. Daarbij is de ontwikkelrichting dat de auto te gast is in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied en wordt het doorgaande autoverkeer gebundeld. De A9 tussen Velsen en N205 wordt nadrukkelijker onderdeel van de ring om de stad en regio.

[Planning en budget] In de afgelopen jaren hebben we samen met andere partijen al veel informatie gegenereerd en onderzoek gedaan naar de ring Haarlem. In 2017 hebben we al deze bestaande informatie gebundeld over (1) Zuidelijke ring Haarlem, (2) Schipholweg-Amerikaweg, (3) Oostelijke ring. Daarmee hebben we de meest acute knelpunten in beeld gebracht en hebben we opnieuw geprioriteerd. Dit betekent dat de oorspronkelijke plannen en inzichten rondom de Ring Haarlem uit de visie van 2011 geactualiseerd worden.

De Ring kent een Noordelijk deel, een zuidelijk deel en natuurlijk de Oostzijde. Aan de Oostzijde bevindt zich de kruising Amerikaweg –Schipholweg, waar voor 2019 middelen zijn gereserveerd en waarbij na afhandeling van de laatste procedures rondom de komverschuiving naar verwachting niet eerder dan 2019 zal worden begonnen aan de herinrichting van de genoemde kruising. Voor de Zuidring, zal worden ingezet op een gezamenlijk onderzoek met de provincie Noord-Holland, zoals ook in het provinciale coalitieakkoord opgenomen is. Hiervoor zullen de middelen nog uit het mobiliteitsfonds ter beschikking moeten worden gesteld. Verder zullen er een aantal *quick wins* worden doorgevoerd, deze komen echter niet ten laste van het mobiliteitsfonds maar komen uit de begroting van de gemeente Haarlem.

JAARPLAN 2019

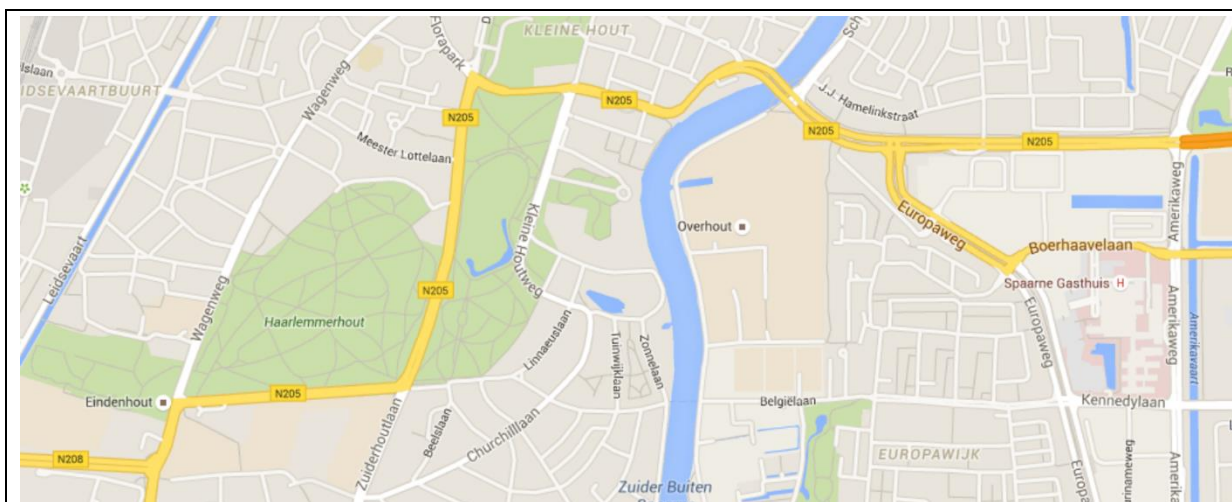
Verder zetten wij de komende periode in op het MIRT Verkenning Rottepolderplein op een brede scope, die inhoudt dat ook de noordelijke ring (bij Velsen) erbij betrokken zou moeten worden en ook een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding naar de Zuidas.

Naam	Trekker:	Planning 2017	Planning 2018	Planning 2019
Ring Haarlem	Gemeente Haarlem	Informatie bundelen	Uitvoeringsprogramma	• Projectdefinitie op basis van uitvoeringsprogramma • Kleine infrastructurele maatregelen (<i>quick wins</i>)
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		Geen bijdrage MOBfonds	Geen bijdrage MOBfonds	[Project afgerond]

Kruispunt Schipholweg-Amerikaweg

[Projectbeschrijving] Dit project is onderdeel van het aanpakken van de meest acute knelpunten in de toekomstige Ring Haarlem. De Schipholweg (N205) is één van de belangrijkste invalswegen van de regio (zie figuur 5). De hoofddoelstelling is het om de bestaande congestie op de kruispunten Amerikaweg/Schipholweg en Amerikaweg/Boerhaavelaan, die met name in de beide spitsen optreedt, weg te nemen door extra opstelstroken in verschillende richtingen toe te voegen. Daarnaast is het doel om groei mogelijk te maken van ruimtelijke ordeningsprojecten zoals woningbouw. Verder is er oog voor de oversteekbaarheid van langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).

[Planning en budget] In november 2015 is het projectvoorstel knelpuntaanpak Schipholweg-Amerikaweg ingediend. Hiervoor was in het jaarplan 2015-2016 € 50.000 gereserveerd. De regionale verkenning is afgerond en de mogelijkheden zijn onderzocht om de doorstroming op beide kruispunten te verbeteren en de congestie die de komende jaren verergert te verminderen.



Figuur 6: Ligging van de N205 in Haarlem, met geheel rechts de kruispunten Amerikaweg – Schipholweg (N205) en Amerikaweg – Boerhaavelaan

In 2017 is de ontwerpfase gestart, eind 2017 is het Voorlopig Ontwerp opgeleverd en het inspraaktraject gestart. Het gereserveerde budget van € 150.000 is hiervoor toegekend uit het budget van 2017. In Q2 2018 zal de projectfasering worden opgesteld en in Q3 zal het Definitieve Ontwerp gereed zijn (dit is echter wel nog

JAARPLAN 2019

afhankelijk van inspraaktraject). In 2019 (Q2) start de uitvoering en in Q1 2020 is de uitvoering gereed. Het gereserveerde budget van € 1,2 miljoen voor de uitvoeringskosten schuift op naar 2019 en 2020.

Naam	Trekker:	Planning 2017	Planning 2018	Planning 2019
Kruispunten Schipholweg- Amerikaweg	Gemeente Haarlem (Arjen de Boo)	Vaststellen verkenning, ontwerpfase	→ Uitvoering	→ Mijlpalen: • Q2: Start uitvoering • Q4: Uitvoering gereed
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		€ 150.000	€ 1,2 miljoen (MOBfonds)	→ € 850.000 (MOBfonds) (Totale aanvraag is € 1,2 miljoen, waarvan € 350.000 in 2020)

Zuidelijke ring Haarlem

[Projectbeschrijving en planning] Een haalbaarheidsonderzoek naar een oplossing voor het zuidelijk deel van de ring rond Haarlem is in een eerdere fase gefinancierd uit het voorbereidingsfonds. In het coalitieakkoord van de provincie is de wens voor een studie naar de problematiek opgenomen, hier sturen we als regio dan ook op. De zuidelijke ring is eveneens opgenomen in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) van de gemeente Haarlem. Door de politiek-bestuurlijke complexiteit op (boven)regionaal niveau blijft dit project de komende jaren echter in de onderzoeksfase en is daarom een project voor de lange termijn. De regio zal de komende jaren op zoek gaan naar alternatieve financieringsbronnen. In het mobiliteitsfonds is een groot deel van het spaargeld gereserveerd voor de uiteindelijke uitvoering van dit project. Deze reservering blijft voorlopig staan.

Aanhaken bij MIRT onderzoek NowA

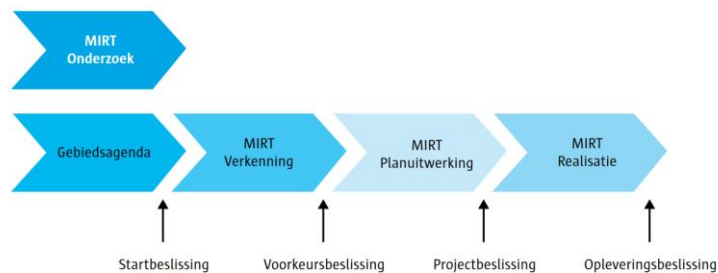
[Projectbeschrijving] Op nationaal niveau is begin 2018 het MIRT onderzoek “Noordwestkant Amsterdam” (NowA), belangrijk voor de regio Zuid-Kennemerland, afgerond. De reikwijdte van het project, de corridor A9 en in het bijzonder het Rottepolderplein, heeft een directe verbinding met de regio, zowel voor autoverkeer als voor het HOV en fiets zijn er kansen voor verbetering. Na afronding van het MIRT NowA, zijn er op 15 maart 2018 bestuurlijke afspraken gemaakt en is er een MIRT-verkenning afgesproken. In die Verkenning zijn de HOV- en fiets corridor langs de A9 niet meegenomen. Naar verwachting bieden de resultaten van het regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 (zie ook paragraaf 3.3) aanknopingspunten voor verdere sturing op de A9-corridor.

Voor de Regio Zuid-Kennemerland geldt, dat wij afgelopen periode, samen met de provincie en andere partners, een ‘eigen’ MIRT-traject hebben gehad; het MIRT NowA. Hierin is o.a. het MIRT onderzoek Rottepolderplein voortgekomen, waarvoor donderdag 15 maart 2018 30 miljoen voor vrij gemaakt is. Ook OV en OV knooppunten hebben onderdeel uitgemaakt van dat traject, maar die hebben nog niet geleid tot meer Rijksbijdragen.

MIRT; wat is het en hoe werkt het?

Het MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit is Rijksprogramma dat volgens gemaakte 'spelregels' samen met andere overheden tot stand komt. Het MIRT bevat verschillende onderdelen:

- de Bestuurlijke Overleggen (BO's MIRT) per MIRT-gebied tussen rijk en regio;
- het MIRT Overzicht;
- de in gezamenlijk overleg tussen rijk en regio opgestelde Gebiedsagenda's en Programma's;
- het vormvrije MIRT Onderzoek;
- de Spelregels van het MIRT met de Startbeslissing, Verkenning, Voorkeursbeslissing, Planuitwerking, Projectbeslissing, realisatiefase en Opleveringsbeslissing.



In het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) voeren het rijk, decentrale overheden en andere betrokkenen een strategisch gesprek over de ambities, opgaven en ontwikkelingen in een gebied. Zij maken jaarlijks onder meer afspraken over te onderzoeken opgaven, programma's, maatregelen en projecten die op de korte termijn kunnen worden uitgevoerd, over het starten van MIRT Onderzoeken en Verkenningen en over de onderlinge samenwerking daarbij.

De spelregels focussen op het proces dat een MIRT-opgave, -project of -programma doorloopt van Verkenning, Planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. Er worden vier beslismomenten onderscheiden, te weten Start-, Voorkeurs-, Project- en Opleveringsbeslissing.

*bron: Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT),
Ministerie van Infrastructuur en Milieu, November 2016*

[Planning en budget] In oktober 2017 zijn de uitkomsten opgeleverd van het MIRT-onderzoek op basis van een nieuwe aanpak voor de bereikbaarheidsknelpunten op de A9 corridor. In totaal zijn door de betrokken partijen 65 kansrijke maatregelen bedacht en uitgewerkt. Doordat er nog geen besluitvorming is geweest over de oplossingsrichtingen is het gereserveerde bedrag (€ 100.000) echter niet besteed. In februari 2018 vindt er een Bestuurlijk Overleg MIRT plaats over de concrete voorstellen, afhankelijk van dit overleg wordt er invulling aan het vervolg gegeven. Voor 2018 en 2019 is de planning dan ook onzeker en afhankelijk van de merites van het MIRT proces.

Bij het MIRT staat inmiddels wel het Rottepolderplein nadrukkelijk op de agenda en zijn er eind 2018 bestuurlijke afspraken gemaakt over doorstromingsmaatregelen. De aanbeveling is dat het ministerie van I&W een MIRT Verkenning start naar de ontvlechting van knooppunt A9 Rottepolderplein. Hierbij zullen ook de mogelijkheden voor verbetering van de doorstroming van het OV-busvervoer op de A9 betrokken worden. Mogelijke vervolgstappen zijn een verbreding van de A9 tussen Rottepolderplein en Velsen. Ook een nieuwe aansluiting A9-A22-N208 betreft een mogelijke vervolgstap die pas na ontvlechting van Rottepolderplein aan de orde is en nader op effecten bezien moet worden. Het is echter onduidelijk of en hoe MIRT NowA een plek krijgt in de voorstellen. Via de website www.mirtnowa.nl worden betrokkenen op de hoogte te houden van de ontwikkelingen omtrent het MIRT onderzoek en gestimuleerd om een actieve rol te spelen in het concretiseren en bepalen van de effecten van oplossingsrichtingen of ideeën, kansen en informatie inbrengen.

Naam	Trekker:	Planning 2017	Planning 2018	Planning 2019
Aanhaken bij MIRT onderzoek NowA	Gemeente Haarlem	Resultaten oplossingsrichtingen bekend	Onzeker	Onzeker
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		€ 100.000	PM. Afhankelijk resultaten MIRT onderzoek	

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

[Projectbeschrijving] Het onderzoeken van een verbinding tussen de Zeeweg en de Westelijke Randweg is al jaren onderwerp van discussie. Door een korte schakel aan het infrastructuurnetwerk toe te voegen zou het regionaal netwerk een stuk robuuster kunnen worden. Op verzoek van de stuurgroep is ook de tweede toegangsweg naar Zandvoort via Heemstede in scope gebracht. Er is echter nog een groot zoekgebied voor deze schakel en veel verdeeldheid en discussie.

[Planning en budget] Met een bijdrage van € 50.000 voor 2017 vanuit het mobiliteitsfonds is in 2017 de discussie weer opgestart en een globale verkenning gedaan om te onderzoeken of er nog openingen zijn. Om tot een eerste inhoudelijke basis van oplossingsrichtingen te komen, is er begin 2017 een workshop georganiseerd met de stuurgroep om de opgave scherp te krijgen en mogelijke oplossingen inzichtelijk te maken. In de workshop zijn drie varianten benoemd, gericht op meer/betere verbindingen voor auto, openbaar vervoer en fiets. Zo spoedig mogelijk in 2018 wordt er een workshop georganiseerd met de raadsleden waarin de oplossingsrichtingen verder worden uitgewerkt. Het vervolg is afhankelijk van de uitkomsten van deze workshop.

Het budget van 2017 is slechts gedeeltelijk uitgegeven (€ 5.000). Het overige budget zal doorschuiven naar 2018, waarbij € 15.000 wordt gereserveerd voor de workshop met de raadsleden in 2018. De overige € 30.000

JAARPLAN 2019

reserveren wij voor een studie op basis van de uitkomsten van de workshop. De vervolgplanning van 2018 en 2019 hangt af van de uitkomst van de workshop. Vandaar dat er voor 2019 geen geld is gereserveerd maar een PM post is opgenomen.

Naam	Trekker:	Planning 2017	Planning 2018	Planning 2019
Zeeweg-Randweg	Gemeente Haarlem en Bloemendaal	Organiseren workshop tussen gemeenten	→ Studie op basis van de uitkomsten van de workshop	Afhankelijk van uitkomst workshop in 2017
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		€ 50.000	→ PM	→

Duinpolderweg: complexiteit en onzekerheden toegenomen

[Projectbeschrijving] Onder de naam Duinpolderweg verkent de provincie Noord-Holland een toekomstbestendige structuurverbetering van het wegennetwerk in de grensstreek van Noord- en Zuid-Holland om de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de regio aan te pakken. De Duinpolderweg is een grote opgave voor de regio. Wij blijven als regio dan ook nauw betrokken bij de ontwikkelingen en blijven goed aanhaken bij de provincie Noord-Holland.

[Planning en budget] Duinpolderweg betreft een complex dossier. Over de problemen is eensgezindheid binnen de regio maar over de oplossingsrichtingen wordt nog verschillend gedacht. De planning van de besluitvorming over de realisatiefase schuift dan ook op. De definitieve tracé-opties zijn op het moment van schrijven (maart 2018) nog niet zeker. De meerwaarde van de Duinpolderweg voor de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland is afhankelijk van het tracé. Alleen als het aan te leggen tracé voldoende zou bijdragen aan de verbetering van onze bereikbaarheid en leefbaarheid zou de bijdrage vanuit Zuid-Kennemerland van maximaal € 4.500.000 aan de orde zijn. Op dit moment is dat echter niet realistisch.

Naam	Trekker:	Planning 2017	Planning 2018	Planning 2019
Duinpolderweg	Gemeente Bloemendaal	Uitslag MER door provincie	PM	PM
		Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
		geen	PM	PM

Goederenoverslag – nadenken over “last mile logistiek”

[Projectbeschrijving] In 2017 werd gestart met een verkenning naar de overslag van goederen van vrachtwagen op elektrisch vervoer, voor de ‘last mile’ de binnenstad van Haarlem stad in. Een project waarin logistiek en duurzaamheid centraal stonden. De verkenning in Haarlem is in 2017 gestart. De verkenning naar een stedelijk distributiecentrum is afgerond. De conclusie is dat het oorspronkelijke concept financieel niet haalbaar bleek. Samen met partners in de stad wordt gekeken naar andere vormen. Ook in MRA-verband wordt hier verder onderzoek naar gedaan.

3.5 Gevraagd budget mobiliteitsfonds: € 2.509.380

In totaal wordt er voor het jaar 2019 € 2.459.380 uit het mobiliteitsfonds gevraagd (zie tabel 1). Van dit bedrag reserveren we € 1.231.000 uit het mobiliteitsfonds van 2019. Een bedrag van € 1.053.380 schuift van de begroting 2018 door naar 2019. Het voorstel is om voor 2019 € 25.000 van het mobiliteitsfonds over te hevelen naar het voorbereidingsfonds. Verder wordt er een bedrag van € 80.000 gereserveerd voor de inzet van een programmamanager en een bedrag van € 70.000 voor de inzet van de Adviseur Public Affairs. Daarnaast wordt € 2.284.380 besteed aan projecten. Dit bedrag is gereserveerd, maar wordt pas toegekend als er een concreet projectvoorstel wordt ingediend inclusief cofinanciering, ingevuld volgens het format (zie bijlage 1) en goedgekeurd in de raden.

Tabel 1: Gevraagde budgetten mobiliteitsfonds voor 2019

Programma	Project	Begroting 2018	Investering 2019
Fiets	Fietsknelpunten regionaal fietsnetwerk (algemeen)		€ 150.000
	Schakel 1 en schakel 6 ^{*)}		→ € 50.000
	Schakel 4 ^{*)}		→ € 500.000
	Schakel 5 ^{*)}	→ € 50.000	→ € 100.000
	Velsen-Haarlemmermeer ^{*)}		→ € 100.000
	Fietsparkeren (algemeen) ^{*)}		→ € 174.630 + aanvullend PM
	Heemstede	267.500	0
	Bloemendaal ^{*)}	9.120	→ 48.750
Verkeersmanagement	Beheer DVM	€ 31.000	€ 31.000
	DVM 2 ^{de} Fase	→ € 274.037	0
	Bewegwijzeringsplan	€ 100.000	€ 200.000
Openbaar vervoer	Doorstromingsmaatregelen ^{*)}		→ € 80.000
	R-Net Zandvoort/Haarlem/Amsterdam	→ € 20.000	0
Infrastructuur	Aanhaken bij MIRT Verkenning (vervolg MIRT NowA)	PM	0
	Zeeweg-Randweg	€ 45.000	0
	Duinpolderweg	PM	PM
	Kruispunt Schipholweg-Amerikaweg ^{**)}		€ 850.000
Overig	Vorbereidingsfonds	€ 25.000	€ 25.000
	Inzet programmamanager	€ 80.000	€ 80.000
	Inzet Adviseur Public Affairs	€ 70.000	€ 70.000
Totaal		€ 971.657	€ 2.459.380

*) Budget 2018 doorgeschoven naar 2019

**) Budget is in totaal € 1.200.000. Dit is gereserveerd, maar de formele aanvraag dient nog te worden gedaan. In 2019 is € 850.000,= opgenomen en in 2020 zal nog eens € 350.000,= worden opgenomen. In de meerjarenbegroting, die bijgevoegd is, is dit verwerkt.

3.6 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 2019 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 2019.

Mochten er voor u als lezer nog vragen zijn, neem dan gerust contact op met de programmamanager of een van de andere contactpersonen (zie bijlage 4).

Bijlage 1: Visie 2011 ‘bereikbaar door samenwerking’

Zie bijgevoegd document

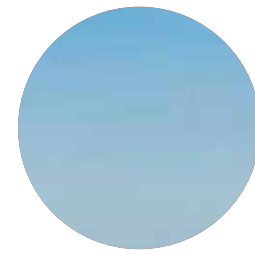
Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking

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 Haarlemmerliede
en Spaarndam



Gemeente
HEEMSTEDE



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: :

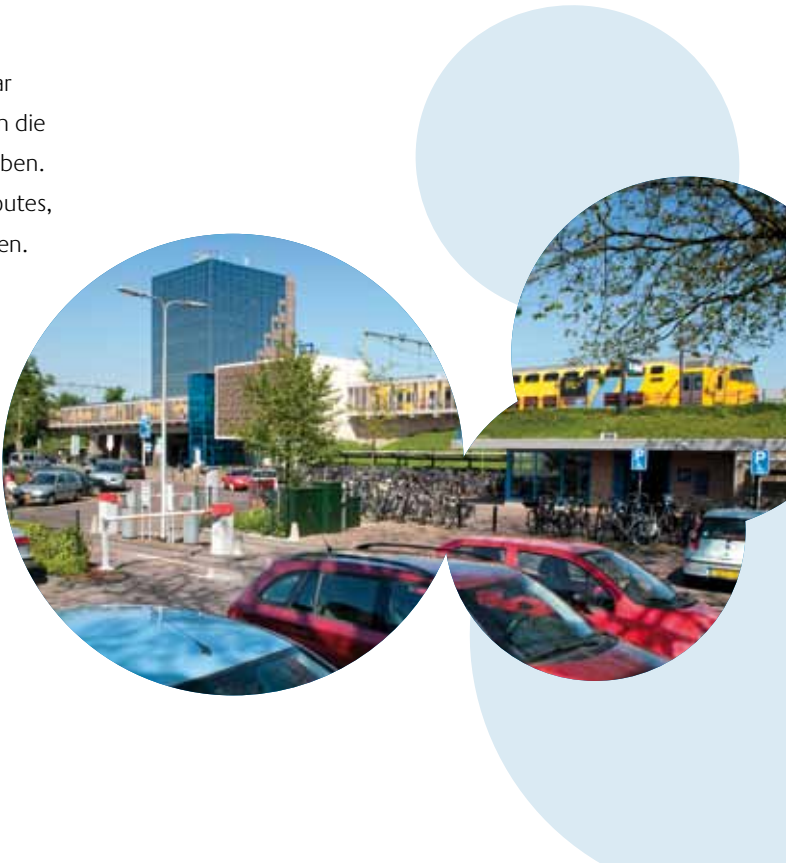
- De Zuidtangent, onderdeel van het toekomstige MRAnet dat binnen de Metropoolregio Amsterdam wordt ontwikkeld, is een goed functionerende HOV-verbinding (voor nadere informatie over MRAnet: zie bijlage 2). Helaas wordt de meerwaarde momenteel beperkt door belangrijke knelpunten in de binnenstad van 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 zinnig indien er ook echt hoogwaardige tracés zijn. Vertramming van de MRA-lijn die nu nog Zuidtangent heet en light rail naar Zandvoort (Zeeweg en boulevard) zijn in dit kader zeker van belang, maar pas op lange termijn.



Aan de slag

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

Drie speerpunten, zes grote projecten

Eerste speerpunt: volwaardige ringstructuur voor de auto rond de regio

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

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

Tweede speerpunt: volwaardige ringstructuur voor de auto rond Haarlem

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

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

Derde speerpunt: HOV in stad en regio

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

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



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

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.



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 regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland 2019.

Invullen

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

Opsturen

Uw aanvraag stuurt u digitaal in Word- en PDF format op naar:
Pau Tjioe Kho: ptkho@haarlem.nl

Uiterste indiendatum

Uw voorstel dient uiterlijk 1 mei 2019 door ons te zijn ontvangen om in behandeling te worden genomen. Dan wordt het voorstel ook in de eerste stuurgroep vergadering 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.

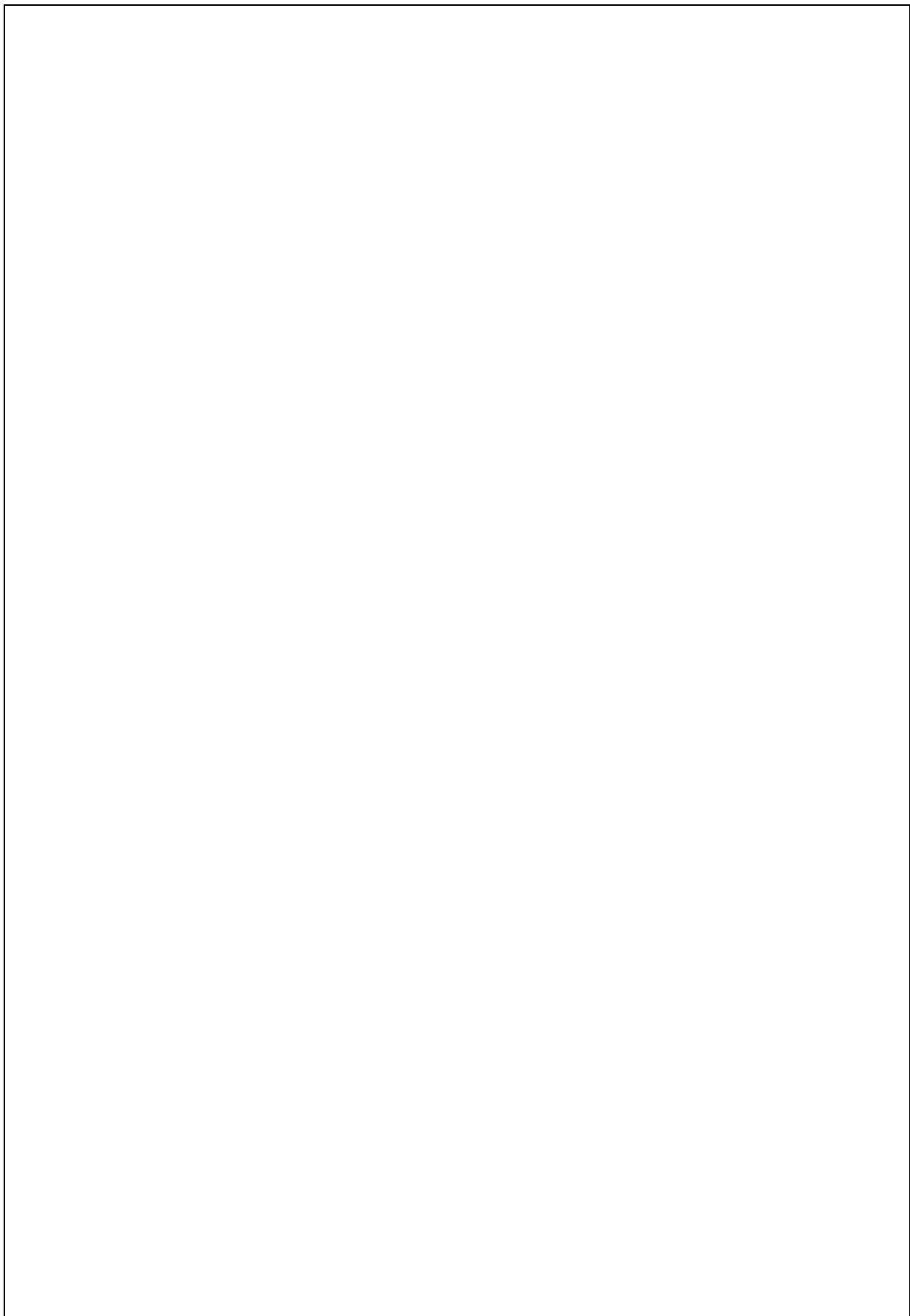
Het mobiliteitsfonds maakt onderscheid tussen uitvoeringsprojecten en onderzoeks- of voorbereidingsprojecten.

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: Meerjarenbegroting

Zie bijgevoegd document

Ontwerp-Meerjarenbegroting 2019-2023 regionale bereikbaarheid
Uitgangspunten begroting:
1) bedragen cf de raadsbesluiten uit 2012
2) rentebaten niet geraamd gezien het lage % (2017 0,00%).

Baten		2017	begroting 2018	begroting 2019	begroting 2020	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023				
Bijdragen deelnemers:												
Bloemendaal		€	120.000	€	140.000	€	161.000	€	161.000			
Haarlem *		€	818.000	€	954.000	€	1.090.000	€	1.090.000			
Heemstede		€	142.000	€	166.000	€	190.000	€	190.000			
Zandvoort *		€	91.000	€	106.000	€	121.000	€	121.000			
+ compensatie Haarlem en Zandvoort (van voorgaande jaren)		€	365.250									
Totaal baten		€	1.536.250	€	1.366.000	€	1.562.000	€	1.562.000			
Lasten:												
<u>Projecten</u>	Opbouw regionaal fietsnetwerk 1e fase			€	150.000	pm	pm	pm	pm			
Fiets	Schakel 1 en 6: Hoofddorp-Heemstede	naar 2019		€	50.000							
	Schakel 4: Schotersingel - Kruisweg (Rode Loper Noord)	naar 2019		€	500.000							
	Schakel 5: Nieuweweg-Boerhaavelaan	€	50.000	€	100.000							
	Snelfietsroute Velsen-Haarlemmermeer	naar 2019		€	100.000							
	Fietsparkeren stations	naar 2019		€	174.630	pm	pm					
	* Heemstede	€	267.500									
	* Bloemendaal	€	9.120	€	48.750							
	* Haarlem			pm	pm							
Goederenoverslag		pm		pm								
Openbaar vervoer	Versnellingsmaatregelen bus - Hoogwaardig R-net	€	20.000	€	80.000	pm	pm	pm	pm			
	R-net Haarlem-Heemstede-Haarlemmermeer West											
Verkeersmanagement	Beheer DVM	€	31.000	€	31.000	€	31.000	€	31.000			
	DVM Fase 2	€	274.037									
	Studie bewegwijzering Zuid-Kennemerland	€	100.000	€	200.000	pm						
Infrastructuur												
	HOV corridor A9			pm	pm	pm	pm		pm			
	MIRT Noordwestkant Amsterdam (NowA)											
	Schipholweg-Amerikaweg	naar 2019 en 2020		€	850.000	€	350.000					
	Zeeweg-Randweg	€	45.000	pm	pm	pm	pm		pm			
<u>Werkdeel</u>	Vorbereidingsfonds	€	25.000	€	25.000	€	25.000	€	25.000			
	Programmamanager	€	80.000	€	80.000	€	80.000	€	80.000			
	Lobbymanager	€	70.000	€	70.000	€	70.000	€	70.000			
Overige projecten				pm	pm	pm	pm		pm			
Totaal lasten		€	971.657	€	2.459.380	€	556.000	€	206.000			
Saldo baten en lasten		€	564.593	€	-1.093.380	€	1.006.000	€	1.356.000			
Stand regionaal mobiliteitsfonds per 31-12		€	529.877	€	1.094.470	€	1.090	€	1.007.090			
							€	2.363.090	€	3.719.090	€	5.075.090

Bijlage 4: Contactinformatie

Diana Colijn (Programmamanager) Regio Zuid-Kennemerland 06-18294956 dcolijn@haarlem.nl
Pau Tjioe Kho (secretaris) Gemeente Haarlem 023-5113391 ptkho@haarlem.nl
Nico den Hertog Gemeente Bloemendaal 023-5225701 n.denhertog@bloemendaal.nl
Joost van Straaten Gemeente Haarlem 023-5114842 jvanstraaten@haarlem.nl
Edwin van Hofwegen Gemeente Heemstede 023-5485614 e.vanHofwegen@heemstede.nl
Dimitri Arpad (Adviseur Public Affairs) Regio Zuid-Kennemerland 06 204 16 387 darpad@haarlem.nl