



**Gemeente
Haarlem**



**Gemeente
Zandvoort**



Provincie Noord-Holland
T.a.v. het College van Gedeputeerde Staten
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Ons kenmerk 2018/372082
Datum 24 juli 2018
Afdeling Omgevingsbeleid
Contact Maaïke Stoop
Telefoon 06 41 32 08 98
E-mail mstoop@haarlem.nl

Uw kenmerk 1076848

Onderwerp: Zienswijze Zuid-Kennemerland op Ontwerp-Omgevingsvisie NH2050

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Allereerst willen wij u namens de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal complimenteren met de nu voorliggende Ontwerp-Omgevingsvisie NH2050. De Ontwerp-Omgevingsvisie is een mooi en gedragen resultaat van een intensief proces, dat in een korte periode tot stand is gekomen in samenwerking met vele burgers, ondernemers, de verschillende deelregio's binnen de Provincie Noord-Holland en andere belanghebbenden. Ook vanuit de deelregio Zuid-Kennemerland is hier aan bijgedragen. Wat betreft de inhoud van de Ontwerp-Omgevingsvisie kunnen wij ons goed herkennen in de door u benoemde ambities op het gebied van onder andere duurzaamheid, klimaatadaptatie, landschap en binnenstedelijke verdichting. Ook voor ons zijn dit belangrijke ambities, die zijn vastgelegd in onze nieuwe coalitieakkoorden. In uw mobiliteitsambities herkennen wij ons echter in mindere mate. Dit zullen wij verder in deze brief toelichten.

Via deze brief dienen wij een zienswijze in op de Ontwerp Omgevingsvisie NH2050. Deze zienswijze is gezamenlijk opgesteld door de gemeenten binnen de deelregio Zuid-Kennemerland; te weten, Heemstede, Bloemendaal, Haarlem en Zandvoort. Namens Zuid-Kennemerland merken wij daarbij op dat de periode van ter inzagelegging ongelukkig gepland is vanwege de vakantieperiode.

Van ambities tot concrete keuzes

Zoals reeds aangegeven, herkennen wij de door u benoemde ambities in de Koers NH2050. Het is ons daarbij wel opgevallen dat de Ontwerp-Omgevingsvisie beperkt blijft tot het agenderen van verschillende ambities, doelstellingen en opgaven. Wij vragen ons af of de Ontwerp-Omgevingsvisie, zoals die nu voor ligt, voldoende richting geeft voor het maken van concrete keuzes. Wij verwachten dat het niet mogelijk zal zijn om alle ambities gelijktijdig en integraal te realiseren. Het maken van concrete keuzes tussen strijdige ambities zal in alle waarschijnlijkheid van grote invloed zijn op onze deelregio. Daarom willen wij u een aantal punten van zorg meegeven, die naar ons inziens onvoldoende in het huidige concept zijn meegenomen. Daarnaast blijven wij hieromtrent als

deelregio Zuid-Kennemerland, graag nauw betrokken bij het vervolgproces om van ambities en doelstellingen tot concrete keuzes te komen.

Mobiliteit

In de Ontwerp-Omgevingsvisie wordt het verbeteren van de mobiliteit als belangrijke ambitie geagendeerd. U geeft tevens aan dat u in wilt zetten op een grootstedelijk (MRA) OV-systeem. Wij onderschrijven deze ambitie. De manier waarop de provincie de ambitie voor mobiliteit richting de toekomst wil vormgeven, kan naar ons idee echter meer in samenhang met de andere ambities worden opgepakt, bijvoorbeeld in relatie tot duurzaamheid en energie, stedelijke verdichting en gezondheid. In relatie tot de mobiliteitsambitie willen wij het volgende meegeven:

- *Meer aandacht voor duurzame mobiliteit:* keuzevrijheid wordt in de Omgevingsvisie als leidend principe voor mobiliteit genoemd, terwijl dit volgens ons niet overal leidt tot een betere bereikbaarheid. Naar ons idee zou het overkoepelende doel moeten zijn: bereikbaar zijn en blijven, passend bij de omgeving.
Wij vinden het goed dat de provincie een betere verdeling van het verkeer over de netwerken en over de modaliteiten nastreeft, maar sommige modaliteiten (met name de auto) nemen meer ruimte in dan andere modaliteiten. Als we de beperkte ruimte die we (binnenstedelijk) hebben efficiënt in willen zetten en de leefbaarheid willen behouden, dan is het logischer om in deze gebieden te sturen op modaliteiten die relatief de minste ruimte in nemen, zoals wandelen, fietsen en (tot op zekere hoogte) het openbaar vervoer. Zeker in een visie voor 2050, waarin de claim op de ruimte alleen maar groter zal worden. Wat ons betreft is het leidend principe dus *niet* keuzevrijheid, maar een verbeterde bereikbaarheid, waarbij binnen de Metropoolregio Amsterdam de nadruk komt te liggen op duurzame mobiliteitsvormen (voetganger, fiets en OV). Dit betekent ook wat voor de modaliteitskeuze waarop in moet worden gezet op regionale verbindingen tussen de stedelijke gebieden. Aangaande de bestaande auto-infrastructuur moet wat ons betreft vooral worden ingezet op het verbeteren van de doorstroming, bijvoorbeeld door bruggen en aquaducten op bepaalde tijden wel/niet open te laten gaan of het verkeer te sturen via routing en groene golven. Concluderend; in onze optiek is in de toekomst een cruciale rol weggelegd voor de fiets en het OV in de bereikbaarheid van de regio. Beide modaliteiten vullen elkaar goed aan. Graag zien wij dat in de Omgevingsvisie de ambities voor versterking van het regionale fietspadennetwerk en de schaa sprong van het metropolitane OV-systeem explicieter prioriteit krijgen. Daarbij zien wij ook graag terug in welke regionale waardevolle OV-verbindingen (ook wanneer deze op Rijksinfrastructuur liggen) de Provincie bereid is om mee te financieren.
- *Mobiliteit en leefkwaliteit:* naast invloed op de fysieke leefomgeving heeft de mobiliteitskeuze ook een sterke relatie met de ambities op het gebied van duurzaamheid en gezondheid. Denk bijvoorbeeld aan het effect op de luchtkwaliteit en het effect op de gezondheid als gevolg van bewegen. Dit zijn extra argumenten om meer sturend in te zetten op modaliteiten die hier in positieve zin aan bijdragen. Wij zien hierin een belangrijke rol weggelegd voor de provincie. Kortom, in de ambities (p.12) wordt gezegd dat 'de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap worden



meegewogen' en dat 'we sturen op een optimale afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur', maar in de keuzes die in de Ontwerp-Omgevingsvisie voor mobiliteit worden gemaakt, lezen wij dit nog niet terug. Dit zouden wij wel graag terugzien in de definitieve Omgevingsvisie.

- *Regionaal verkeer via de A9:* de rijksweg A9 wordt benoemd als belangrijke verkeersroute die meer ingezet kan gaan worden voor doorgaand verkeer, waarmee de A10 kan worden ontlast. Wij juichen het toe dat doorgaand verkeer weg wordt gehaald uit het stedelijk gebied en meer wordt gebundeld op de snelwegen. Vanuit onze regio zien wij ook een belangrijke rol weggelegd voor de A9 om het stedelijk netwerk van Haarlem te ontlasten. In maart dit jaar is daartoe een eerste, belangrijke stap gezet, betreffende het vrijmaken van 30 miljoen aan rijksmiddelen voor de aanpak van het knooppunt Rottepolderplein. De verwachting is dat Rijkswaterstaat in samenwerking met betrokken overheden na de zomerperiode van 2018 zullen starten met een MIRT-verkenning naar de ontvlechting van dit knooppunt. Vanuit Zuid-Kennemerland geven wij aan u mee dat het ontvlechten van het knooppunt Rottepolderplein onvoldoende zal zijn om van de A9 een goed functionerende snelweg te maken, die ter ontlasting van de A10 kan dienen. Belangrijk aandachtspunt is bijvoorbeeld het verbeteren van de doorstroming voor de OV-verbindingen van en naar Amsterdam¹. Daarnaast is het voor de regio en de leefbaarheid van het stedelijk gebied goed als er een ringweg rondom Haarlem gerealiseerd wordt, via een Velserversbinding tussen de N208 en A9 en een kwaliteitssprong van de zuidelijke verbinding (N205) tussen de A9 en de N208. Een goede ruimtelijke inpassing in relatie tot de leefbaarheid is bij dit laatstgenoemde van groot belang. Wij trekken als regio graag samen met u op om onze gezamenlijke ambities te realiseren.
- *Stimuleren van ketenmobiliteit:* onder ontwikkelrichting 9 wordt gesproken van het bewerkstelligen van een 'modal shift', waartoe aan de randen van werkgebieden en kernen parkeergelegenheid gerealiseerd zal worden met een overstapmogelijkheid op lokaal OV of deelfiets. In het kader van MIRT NowA heeft Zuid-Kennemerland reeds onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor het realiseren van dergelijke overstaplocaties, waar station Spaarnwoude een goed voorbeeld van is. Graag gaan wij met u in gesprek om de mogelijkheden van deze locaties nader te verkennen.
- *Elektrische fietsen:* de opkomst van elektrische fietsen vragen om een netwerk van fietssnelwegen. Deze kunnen prima concurreren met OV en auto. Dit belang zou, zoals ook eerder al gesteld, nadrukkelijker in de Omgevingsvisie naar voren moeten komen.

Binnenstedelijke verdichting in relatie tot mobiliteit

In de Ontwerp-Omgevingsvisie wordt de voorkeur voor binnenstedelijke ontwikkeling uitgesproken. Daarbij valt ons de volgende zaken op:

¹ De onderzoeksresultaten van de studie 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport Noordwest Amsterdam (MIRT NowA)' bieden goede aanknopingspunten voor het vinden van robuuste oplossingen voor de A9.



- *Verbinding met Amsterdam-Zuid en Schiphol:* wij vinden het belangrijk om te benadrukken dat voor ons de relatie tussen Zuid-Kennemerland en de as Amsterdam (Zuid) – Schiphol van groot belang is. Veel energie gaat er naar het versterken van de as tussen Amsterdam CS en Schiphol, terwijl er ook een grote, wederzijdse afhankelijkheid is tussen Zuid-Kennemerland en bovengenoemde as (zowel vanuit de richting Haarlem als vanuit Zandvoort/Heemstede). Wij zien nu al dat de bereikbaarheid richting Amsterdam Zuid en Schiphol onder druk staat en voorzien dat de komende jaren de verwevenheid tussen wonen en werken in deze gebieden verder zal toenemen. We vragen hiervoor expliciete aandacht in de visie. Op p.38: toevoegen kritische succesfactor: verbeteren OV-verbindingen tussen Zandvoort/Heemstede/Haarlem met Amsterdam-Zuid en Schiphol (niet alleen de verbinding met Amsterdam CS):
- *OV-knooppunten:* onder ontwikkelrichting 3 geeft u aan dat nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen zoveel mogelijk geclusterd worden op locaties nabij ov-, weg-, energie- en data-knooppunten. Dit is voor ons een zeer relevante ontwikkelrichting. Zo biedt het station Spaarnwoude nog ruimte voor ontwikkeling. Wij zouden graag zien dat deze ontwikkelrichting ook tot wet- en regelgeving in de Omgevingsverordening leidt en dat de ontwikkelrichting niet alleen beperkt blijft tot het verleiden van gemeenten om zo veel mogelijk te verdichten rondom bestaande en eventueel nieuw te ontwikkelen knooppunten.
- *Mobiliteitsinvestering ook binnen bestaand stedelijk gebied:* in de Ontwerp-Omgevingsvisie geeft u aan de voorkeur te geven aan binnenstedelijke ontwikkeling, zodat verstedelijking niet ten koste zal gaan van onder andere landschap. Tegelijkertijd wordt gesproken van een aantal grote uitleglocaties als benoemd in het MRA Ontwikkelingsbeeld 2007, waaronder de Haarlemmermeer-West. Wij maken ons zorgen over de infrastructurele maatregelen die benodigd zijn om deze uitleglocaties tot ontwikkeling te laten komen. De mobiliteitsopgave voor onze regio is groot, terwijl de beschikbare middelen beperkt zijn. Om alleen al de binnenstedelijke woningbouwopgave van de gemeenten binnen de Metropoolregio Amsterdam te realiseren, zijn grote mobiliteitsinvesteringen noodzakelijk. Wat ons betreft kunnen de mobiliteitsinvesteringen in deze uitleglocaties niet ten koste gaan van binnenstedelijke investeringen.
- *Stedelijke ontwikkelingen in de Haarlemmermeer:* wanneer de woningbouwontwikkelingen in de Haarlemmermeer-West worden voortgezet, willen wij u meegeven dat het voor ons van belang is om een adequate oplossing voor de reeds bestaande problematiek rondom de N201 te zoeken. Bij stedelijke ontwikkelingen moet ook aandacht zijn voor het extra verkeer wat dit aan gaat trekken op het gemeentelijk wegennet.
- *Toekomstbestendige OV-verbinding richting de kust:* in de Ontwerp-Omgevingsvisie wordt het accommoderen van de toegankelijkheid van het kustgebied als kritische succesfactor benoemd. Vanuit Amsterdam Beach, het gezamenlijke programma van de kustgemeenten van de Metropoolregio Amsterdam, beamen wij dit. Voor het spreiden van bezoekers over de regio en het verder stimuleren van hotel- en leisure-ontwikkelingen in de kustplaatsen is een goede, toekomstbestendige OV-verbinding naar de kustregio noodzakelijk. Dit geldt niet alleen voor de 20-25 stranddagen per jaar; naast de stranddagen vinden er bijvoorbeeld op het circuit in Zandvoort nu al grootse evenementen plaats, zoals de DTM races en Max

Verstappendagen. Het toekomstbestendig maken van het openbaar vervoer richting de kust zou daarom een belangrijkere prioriteit moeten zijn, dan nu in de Omgevingsvisie naar voren komt. Een goede OV-verbinding draagt bovendien bij aan het verhogen van de leefbaarheid in Haarlem, Heemstede en Bloemendaal, die te maken hebben met het autoverkeer richting de badplaatsen. Wij zien dit graag terug in de Omgevingsvisie.

Fysieke leefomgeving en landschap

Het belang van het metropolitane landschap is terecht goed verankerd in de Omgevingsvisie. We missen wel heldere keuzes, met name tussen economische ontwikkeling enerzijds en leefbaarheid anderzijds. In de Omgevingsvisie staat een veelheid aan ambities, maar geen afwegingskader om strijdige ambities ten opzichte van elkaar te kunnen prioriteren. Ten aanzien van de fysieke leefomgeving en het landschap geven wij u de volgende aandachtspunten mee:

- *Relatie woonopgave:* de omvang van de woonopgave per kern moet niet alleen worden bepaald aan de hand van de vraag. Diverse waardevolle kernen in Zuid-Kennemerland kennen een heel hoge vraag naar woningen. Het voldoen aan deze vraag zal leiden tot een verdichting en verstedelijking van deze plaatsen die het karakter, de cultuurhistorische waarden en het hoogwaardige landschap schade toe doen. De beschikbare ruimte moet worden meegewogen in de woningbouwopgave.
- *Ondergrond:* energie-infrastructuur kan gecombineerd worden met bescherming van aardkundige waarden. Het gebruik van de ondergrond voor de warmtebehoefte van huishoudens is immers maar een kleine impact op de gigantische oppervlakten van aardkundige monumenten.
Bij ontwikkelrichting 4 geeft u aan dat nieuwe vormen van afstemming en samenwerking ten aanzien van de ondergrond noodzakelijk zijn. Ziet u hierin een rol voor de provincie, of zal hiervoor lokaal een oplossing voor moeten worden gezocht?
- *Recreatieve ontwikkelmogelijkheden:* u geeft in ontwikkelprincipe 20 aan zich in te zetten om de negatieve gevolgen van recreatie voor natuur zo veel mogelijk te voorkomen, maar gaat daarbij niet in op de positieve punten die het recreatieve landschap en recreatie in het landschap voor de inwoners biedt. Onder andere het recreatiegebied Spaarnwoude is in dit opzicht van belangrijke waarde voor de regio en staat onder continue druk van economisch sterker gepositioneerde activiteiten. Voldoende ruimte om te recreëren is gelet op de grote woningbouwopgave in de regio van groot belang. Hoe u zich zal inzetten om recreatiemogelijkheden te verbeteren is nog onvoldoende duidelijk. Daarbij merken we eens te meer op dat onze regio geen voorstander is van uitbreiding van het Amsterdamse havengebied in het recreatiegebied Spaarnwoude.
- *Binnenduinrand:* ook de binnenduinrand wordt genoemd als een locatie waar een brede integrale benadering vereist is. Hier kunnen wij ons goed in vinden. Wij zouden in uw visie echter ook graag aandacht zien voor natuurinclusieve landbouw in de binnenduinrand.



Duurzaamheid en gezondheid

De Ontwerp-Omgevingsvisie beschrijft een gewenst toekomstbeeld waarvan de ruimtelijke consequenties op hoofdlijnen worden vastgelegd. Ondanks dat de onzekerheidsmarge van de toekomstige ontwikkelingen toeneemt naarmate er verder in de tijd wordt gekeken, is het positief dat de thema's duurzaamheid en circulariteit op een aantal vlakken terugkomen. De omvang van de dreiging van klimaatontwrichting wordt steeds zichtbaarder, tezamen met de omvang van de opgave om deze tegen te gaan. Tegelijkertijd kunnen duurzame keuzes een verbetering voor de gezondheid opleveren. Hierover hebben wij de volgende opmerkingen:

- *Aanscherpen ambitie circulaire economie:* zoals hierboven reeds aangegeven, ervaren wij het als positief dat het thema circulariteit een belangrijke plek inneemt in de Ontwerp-Omgevingsvisie. Zo is de ambitie van de gemeente Haarlem om in 2040 circulair te zijn. Wat ons betreft mag u dwingender zijn in uw ambitie als verwoord in de Ontwerp-Omgevingsvisie.
- *Aanscherpen ambitie duurzame energie:* ook wat betreft uw ambities ten aanzien van duurzame energie mag u wat ons betreft dwingender zijn. Zo heeft de gemeente Haarlem in haar nieuwe coalitieakkoord de ambitie uitgesproken om in 2030 energieneutraal en in 2040 van het aardgas af te willen zijn. Wij zien dit graag terug in uw visie, of ontvangen graag een motivering waarom u dit niet doet. Daarbij geven wij u graag nog mee dat naast de zee, het land ook vele mogelijkheden biedt voor duurzame energieopwekking die ruimtelijk goed inpasbaar zijn. Zo kan er bijvoorbeeld gedacht worden aan windmolens in de Waarderpolder.
- *Grenzen aan groei Schiphol:* in de Ontwerp-Omgevingsvisie wordt ingezet op een veilige en verantwoorde groei van Schiphol. Wij constateren dat de ambities op het gebied van duurzaamheid en leefkwaliteit strijdig zijn met een verdere groei van Schiphol.
- *Luchtkwaliteit:* een hogere ambitie op het gebied van het verbeteren van de luchtkwaliteit en verlagen van het percentage fijnstof kan bijdragen aan een vermindering van gezondheidsrisico's in de regio. Ditzelfde geldt voor geluidsoverlast, dat vrijwel enkel door duurzaam ruimtegebruik kan worden verminderd. Wij zien graag in de Omgevingsvisie terug hoe u omgaat met het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van geluidsoverlast.
- *Klimaatverandering:* oorzaken die ten grondslag liggen aan klimaatverandering worden in de Omgevingsvisie niet bijgestuurd. Nieuwe duurzame economische ontwikkelingen, bijvoorbeeld binnen de informatie- en communicatietechnologie, tonen aan dat groei van mainports – hiermee ook doelende op het Noordzeekanaalgebied – niet het enige middel is om Noord-Holland op de kaart te zetten. De maatschappelijke kosten om de oorzaken die bijdragen aan klimaatverandering aan te pakken alsmede de aanpassing aan de gevolgen ervan, zullen veel hoger uitpakken naarmate er langer wordt gewacht.
- *Ruimte voor duurzaamheid:* in de ambities (p.12) wordt gezegd dat 'de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap worden meegewogen' en dat 'we sturen op een optimale afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur',



**Gemeente
Haarlem**



**Gemeente
Zandvoort**



maar in de keuzes die in de Ontwerp-Omgevingsvisie worden gemaakt, lezen wij dit nog niet terug. Wij zien hierin een belangrijke rol weggelegd voor de provincie. Wij zien dit graag terug in de definitieve Omgevingsvisie. Wij gaan er tevens van uit dat de gemeenten de ruimte zullen krijgen wanneer onze ambities op het gebied van duurzaamheid hoger liggen dan de ambities van de provincie, bijvoorbeeld voor het aanleggen van zonneweides of het saneren van windmolens.

Een aantal kleine punten van aandacht

Los van bovenstaande inhoudelijke punten zien wij nog een aantal kleine meer technische/tekstuele punten van aandacht die in het document verbeterd kunnen worden, te weten:

- Op p.8 zou ook het onderwerp gezondheid toegevoegd moeten worden.
- Op p.13 laatste regel van het blokje Toekomstbestendige landbouw: “Indien nodig en passend in het landschap wordt ruimte geboden aan schaalvergroting.”
- Op p.18 staat de Visiekaart afgebeeld, deze is onleesbaar, graag een andere kaart gebruiken, een grotere kaart gebruiken, of versimpelen.
- Op het beschikbare kaartmateriaal (waaronder de Visiekaart op p.18 staat) ontbreken duidelijke keuzes op het gebied van mobiliteit. Daarnaast ontbreken op de kaart op p.18 enkele (belangrijke) OV-knooppunten, waaronder station Overveen. Graag zien wij dit terug op de kaart(en).
- Onze regio komt wat betreft onze ambitie voor geothermie in Schalkwijk niet voor op de afbeeldingen op p. 18 en p.45. Graag zien wij onze ambities verwerkt in de visie.
- Op p. 18 en p.45 ontbreekt het symbool voor circulaire economie in de Waarderpolder. Hier zijn ambities voor het ontwikkelen van een C-District, waar toekomstgerichte ontwikkelingen samenkomen. Graag zien wij onze ambities verwerkt in de visie.
- Op p.19 kan bij Metropool in ontwikkeling bij de laatste zin worden toegevoegd dat een metropolitaan OV-netwerk onderdeel uit maakt van het “samenhangend metropolitaan systeem”.
- Op p. 26 staat een kaart weergegeven, waarin verschillende landschapstypologieën zijn benoemd. De toelichting van deze verschillende typologieën ontbreekt.
- Op p. 33 en 38 is op de kaart de hoofdaansluiting voor autoverkeer naar Haarlem te zien. Deze is nu getekend via de Amsterdamsevaart. De hoofdontsluiting van Haarlem is echter (zeker met het oog op de toekomst) de Schipholweg. Graag aanpassen op de kaart.
- Op p.36 mist bij de kritische succesfactoren (2e bullet): gemeenten binnen de provincie NH.
- Op p.39 staat ‘lage parkeernorm Havenstad vraagt om voldoende alternatieve ontsluiting’. Dit geldt niet alleen voor Havenstad, maar voor alle binnenstedelijke ontwikkelingen.

Samenwerking

Tot slot gaan wij graag in op de samenwerking tussen Zuid-Kennemerland en de Provincie Noord-Holland. De afgelopen jaren is door Zuid-Kennemerland stevig ingezet op regionale samenwerking en visievorming op opgaven als verkeer en mobiliteit, wonen, duurzaamheid en economie, recreatie en toerisme en werkgelegenheid. Wij zien de MRA als hét platform waar onze regionale belangen vertegenwoordigd kunnen worden. De regionale samenwerkingsagenda, die inzet op een integrale in plaats van sectorale samenwerking op deelgebieden, zien wij als zeer kansrijk nieuw instrument om de samenwerking met de provincie verder te versterken.

Dankzij de opstellers van de Ontwerp-Omgevingsvisie NH2050, die nauw samengewerkt hebben met de verschillende partners binnen de MRA, ligt er nu een gedragen Ontwerp-Omgevingsvisie waar onze deelregio zich grotendeels in kan herkennen. Ook door samen te werken aan verschillende acties en opgaven, waaronder MRA-actie 1.1 (afstemming woningbouwopgave MRA tot 2040), de pilot Buitenpoorten, de Alliantiegesprekken rondom het knooppunt Spaarnwoude, het Ontwikkelperspectief Binnenduintrand en het Kustpact Noord-Holland, kunnen wij gezamenlijk stappen in de juiste richting zetten. Graag zetten wij deze prettige samenwerking de komende jaren met u voort.

Met vriendelijke groet,

De colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Haarlem, Zandvoort, Heemstede en Bloemendaal