



# ONTWERP-JAARPLAN 2018

## REGIONALE BEREIKBAARHEID ZUID-KENNERLAND

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

*Definitief, maart 2017*



## ONTWERP-JAARPLAN 2018

### Regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

## COLOFON

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



## Voorwoord

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

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

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

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



Heleen Hooij,

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



## Inhoudsopgave

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



## Inleiding: Jaarplan 2018: Investeren in concrete projecten

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

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

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

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

## 1. Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking

### 1.1 GOEDE BEREIKBAARHEID: RANDVOORWAARDE VOOR REGIONALE ONTWIKKELING

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

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

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

#### Aanpakken en actualiseren

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

## 1.2 SAMENWERKING GEORGANISEERD: PROCES EN FINANCIËN

### **Spelregels voor samenwerking in een gemeenschappelijke regeling**

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

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

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

### **Gezamenlijk sparen voor regionale bereikbaarheidsprojecten in het mobiliteitsfonds**

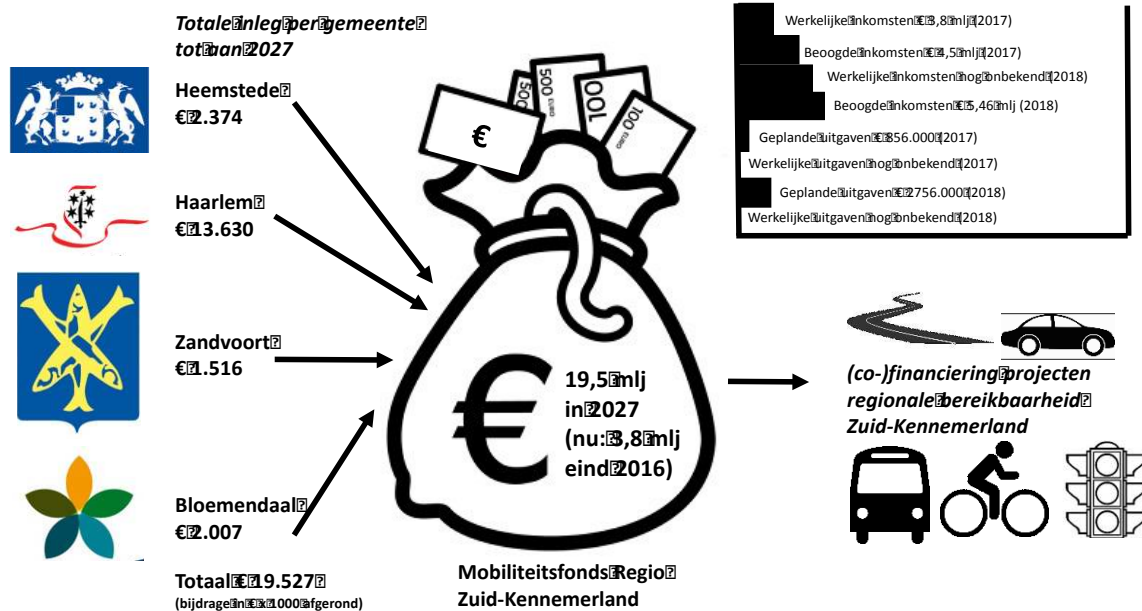
Om de samenwerking kracht bij te zetten en regionale projecten van de grond te trekken, wordt er door de vier gemeenten gespaard in het mobiliteitsfonds (zie figuur 2). Een project uit de regionale bereikbaarheidsvisie maakt aanspraak op financiering als drie van de vier gemeenteraden instemmen, inclusief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

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

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

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

# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018



Figuur 2: Overzicht mobiliteitsfonds

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

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

### Geld uit het mobiliteitsfonds besteden aan onderzoek en uitvoering

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



Een bijdrage uit het mobiliteitsfonds kan gebruikt worden voor:

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

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

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

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

## 1.3 RANDVOORWAARDEN EN RISICO'S: MOGELIJKE BELEMMERINGEN VOOR SUCCES

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

### Randvoorwaarden: organisatie op orde

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

### Risico's: financiering, belangen en besluitvorming

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

# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

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

## 2. Overzicht: Fasering en planfasen

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

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

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

### 2.2 Fasering: projecten op lange en op korte termijn

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

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













# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

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

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

## 2.3 Project met drie planfasen: verkenning, ontwerp en uitvoering

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

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

Figuur 3: Projecten op de korte en de lange termijn

## 3. De projecten voor 2018

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

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

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

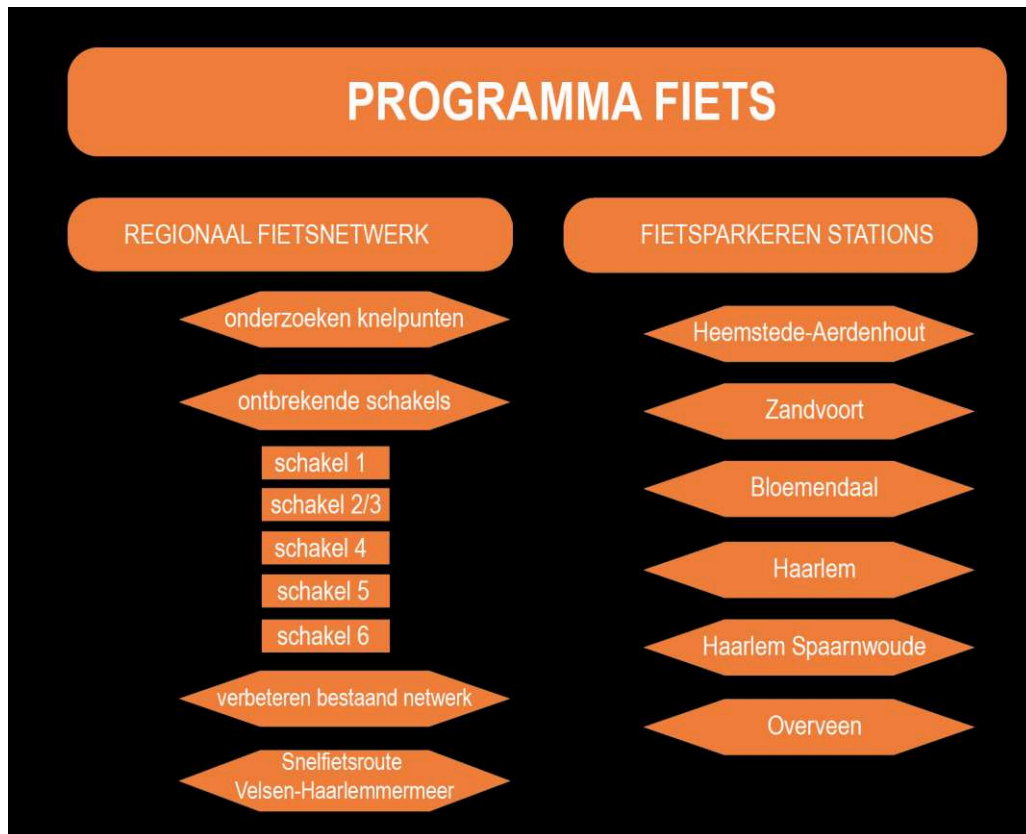
### **Actualiseren Visie 2011**

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

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

## 3.1 PROGRAMMA FIETS

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



### Regionaal fietsnetwerk

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

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

### Onderzoek naar de fietsknelpunten in de regio

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

# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

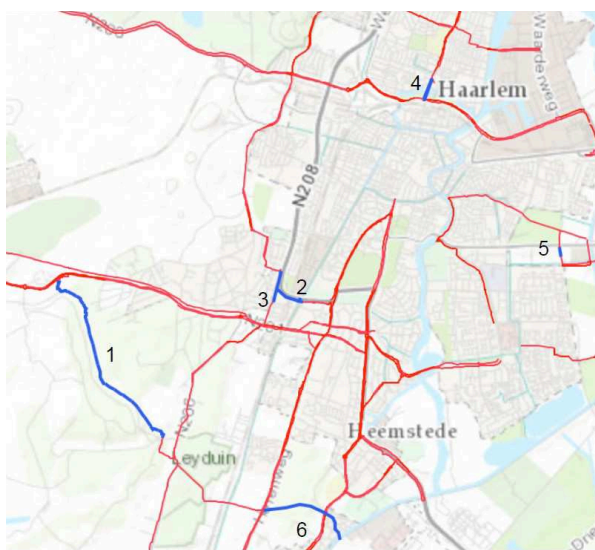
2016 met elkaar vergeleken, om te zien of er verschillen zitten tussen de geïdentificeerde routes en knelpunten. Het onderzoek van de provincie bevat een veelheid aan knelpunten en geeft een uitgebreid overzicht. Het onderzoek dat de stuurgroep regionale bereikbaarheid Zuid-Kennemerland heeft laten doen,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

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

## De ontbrekende schakels

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

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



<sup>1</sup> Provincie Noord-Holland



# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

Figuur 4: Ontbrekende schakels fietsroutenetwerk Zuid-Kennemerland

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

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

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

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

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

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

## Schakel 2 + 3:

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

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

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

# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

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

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

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

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

#### Schakel 5. Haarlem: verbinding tussen Nieuweweg en Boerhaavelaan

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

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

#### Snelfietsroute Velsen-Haarlemmermeer

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

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

<sup>2</sup> MOBfonds: Mobiliteitsfonds

# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

## Fietsparkeren stations

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

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

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

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

## Het verbeteren van het bestaand fietsnetwerk

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

# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

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

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

## 3.2 PROGRAMMA VERKEERSMANAGEMENT

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



### Beheer van DVM

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

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

# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

## DVM fase 1

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

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

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

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

## Optimaliseren van regionale routes door een bewegwijzeringsplan Zuid-Kennemerland

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

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

- a) de huidige situatie;

# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

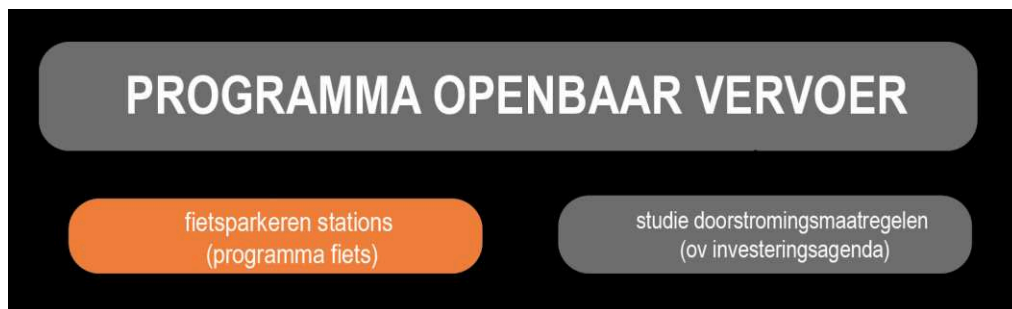
- b) de huidige regelstrategie inclusief prioriteringen (strandverkeer, woon-werkverkeer, vrachtverkeer) vastgesteld bij het project DVM Zuid-Kennemerland;
- c) de gewenste routing en regelstrategie;
- d) een eerste stap naar een nieuw bewegwijzeringsplan voor de gehele regio. Nadat de resultaten van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

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

| <b>Naam</b>                         | <b>Trekker uitvoering:</b> | <b>Planning 2017</b>                  | <b>Planning 2018</b>  | <b>Budget 2017</b> | <b>Budget 2018</b> |
|-------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|
| <a href="#">Bewegwijzeringsplan</a> | Heemstede en Haarlem       | Onderzoek in de markt zetten Q2 2017. | Ontwerp en uitvoering | € 50.000           | € 100.000          |

## 3.2 Programma openbaar vervoer

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



### Doorstromingsmaatregelen (ov investeringsagenda)

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

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

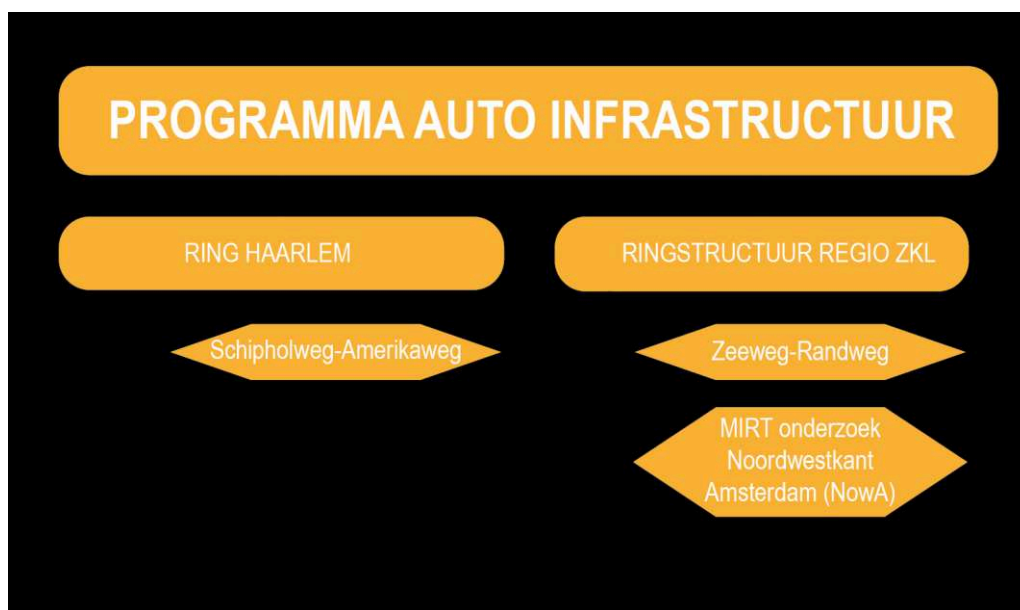
| Naam   | Trekker uitvoering: | Planning 2017                     | Planning 2018            | Budget 2017 | Budget 2018 |
|--|---------------------|-----------------------------------|--------------------------|-------------|-------------|
| Doorstromingsmaatregelen (ov investeringsagenda) | Heemstede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

## Lopende OV-zaken waar geen financiering voor nodig is

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

## 3.3 PROGRAMMA AUTO INFRASTRUCTUUR

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



### Ring Haarlem

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



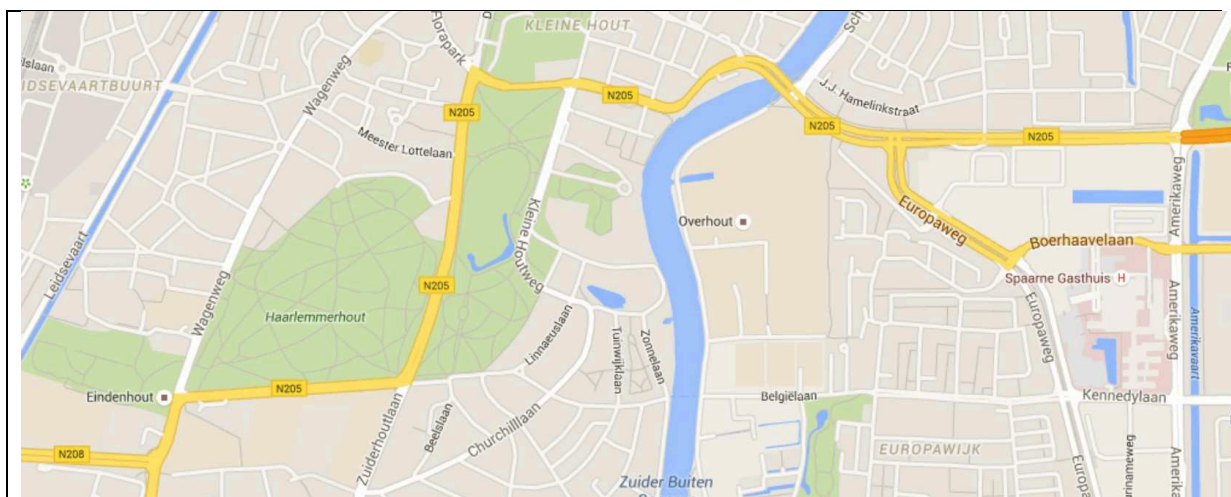
# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

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

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

## Kruispunt Schipholweg-Amerikaweg

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



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

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

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

# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

## Aanhaken bij MIRT onderzoek NowA

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

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

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

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

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

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

# JAARPLAN REGIONALE BEREIKBAARHEID 2018

## Duinpolderweg: complexiteit en onzekerheden toegenomen

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

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

### 3.4 Gevraagd budget mobiliteitsfonds: € 2.836.000

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

Tabel 1: Gevraagde budgetten mobiliteitsfonds voor 2018

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

## 3.5 Tot slot: U bent aan zet

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

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

## Bijlage 1: Visie 2011 'bereikbaar door samenwerking'

Zie bijgevoegd document

## Bijlage 2: Format projectvoorstellen

Zie bijgevoegd document

## Bijlage 3: Contactinformatie

Nico den Hertog  
Gemeente Bloemendaal  
023-5225701  
[n.denhertog@bloemendaal.nl](mailto:n.denhertog@bloemendaal.nl)

Pau Tjioe Kho  
Gemeente Haarlem  
023-5113391  
[ptkho@haarlem.nl](mailto:ptkho@haarlem.nl)

Joost van Straaten  
Gemeente Zandvoort  
023-5740100  
[j.van.straaten@zandvoort.nl](mailto:j.van.straaten@zandvoort.nl)

Edwin van Hofwegen  
Gemeente Heemstede  
023-5485614  
[EvanHofwegen@heemstede.nl](mailto:EvanHofwegen@heemstede.nl)