



# Samenwerking gemeente Haarlemmermeer en de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland rond actuele mobiliteitsvraagstukken

5 september 2023



gemeente  
Haarlemmermeer

**De gemeente Haarlemmermeer en de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (gemeenschappelijke regeling van de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort, hierna GR), willen rond bereikbaarheidsvraagstukken komen tot meer afstemming en samenwerking. Voor de gemeente Haarlemmermeer gebeurt dit tegen de achtergrond van de door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer, de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 en de Adaptieve Agenda 2040. Voor de GR gebeurt dit tegen de achtergrond van de door de vier betrokken gemeenteraden in 2021 vastgestelde Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland en op basis van het vigerende jaarplan van de GR.**

**Om de gezamenlijke belangen te benadrukken, hebben het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer en de voorzitter van het bestuur van de GR, de navolgende intenties vastgelegd.**

## **Achtergrond:**

Vanuit de verstedelijkingsopgave is er een forse toename van woningen voorzien. Tot 2040 wil Haarlemmermeer 20.000 woningen bouwen en tot 2030 wil Haarlem 10.000 woningen bouwen. Daarbij worden er veel nieuwe arbeidsplaatsen voor dit deel van de regio gerealiseerd. De ontwikkeling in Haarlemmermeer richt zich met name op het centrum en stationsgebied van Hoofddorp. Maar ook in westelijk Haarlemmermeer wordt er ontwikkeld. De bouwopgaven in Zuid-Kennemerland, vooral in Haarlem, voltrekken zich grotendeels in het oostelijk deel van de regio Zuid-Kennemerland en dus nabij Haarlemmermeer. Dit maakt dat de verkeersstromen in het grensvlak tussen Haarlemmermeer en de regio Zuid-Kennemerland toenemen en daarmee de noodzaak tot afstemming.

Voorts is er vanuit leefbaarheid specifieke inzet om wijken van doorgaand verkeer te ontlasten en verkeer te concentreren op hoofdwegen. Daarbij wordt fiets- en openbaar vervoergebruik gestimuleerd om een goed alternatief te bieden voor de auto. Dit leidt tot een betere verdeling van de verschillende modaliteiten en netwerken. En dat leidt tot meer keuzevrijheid voor gebruikers. Zo kan iedereen prettig blijven bewegen terwijl de regio groeit. Keuzes die hierin worden gemaakt binnen de

gemeenten, vragen ook om een goede afstemming en samenwerking.

Dit geeft Haarlemmermeer en de GR aanleiding om intensiever dan tot nu toe gedaan, samen gericht naar oplossingen toe te werken vanuit de wederzijdse vigerende beleidskaders en binnen de kaders van de overkoepelende MRA-samenwerking. Vooral gaat het daarbij om de inzet naar derden (Vervoerregio Amsterdam (VRA), Provincie Noord-Holland, Metropoolregio Amsterdam (MRA), Rijk en de samenwerking binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB)) om projecten zo snel mogelijk verder te krijgen.

### **Realisatie doorfietsroutes**

De huidige fietsverbindingen tussen Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland schieten tekort. Dit wordt onder meer veroorzaakt door de barrière die de Ringvaart vormt. Uit de Bereikbaarheidsvisie ZKL en de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040, blijkt dat er potentie is om automobilisten deels te verleiden tot andere vervoerskeuzes. Naast openbaar vervoer voor de middellange- en lange afstanden, biedt de fiets oplossingen voor afstanden tot circa 15 kilometer. Daarom is de inzet gericht op het zo snel mogelijk realiseren van de belangrijkste regionale





doorfietsroutes uit het **Regionaal Toekomstbeeld Fiets**. Het betreft de doorfietsroutes F200 en G200 (Amsterdam West, via Halfweg naar Haarlem en Zandvoort – aan beide zijden van de N200), F201 (Aalsmeer, Schiphol, Hoofddorp, Heemstede, Zandvoort), F205 (Velsen, Haarlem, Haarlemmermeer) en de F232 (Haarlem – Schiphol).

De doorfietsroutes (F200, G200, F201, F205 en F232) zijn niet alleen van belang om voor forensen een alternatief voor het autogebruik te bieden, maar vormen ook belangrijke schakels voor recreatief verkeer naar de kust en onze buitengebieden.

**Het volgende wordt vastgelegd:**

- Haarlemmermeer en de GR zetten zich er gezamenlijk voor in dat (gelijk oplopend met de Aanpak prioritaire doorfietsroutes ZKL) duidelijk wordt hoe, vanuit de door de MRA aangehouden criteria, bovenstaande doorfietsroutes worden opgewaardeerd en nu nog ontbrekende schakels invulling krijgen. Bij het opstellen van een aanpak

en fasering wordt nauw samengewerkt met de MRA, Vervoerregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland. Dit past binnen de regionaal gemaakte afspraken in het Metropolitaaan fietsnetwerk en sluit aan bij het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland.

- Zowel Haarlemmermeer als de GR spannen zich in om samen met de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland, vanuit deze aanpak en fasering tot afspraken te komen over financiering en moment van uitvoering.
- Haarlemmermeer en de GR bevorderen, indien nog nodig, dat de ruimtelijke procedures in gang worden gezet, inclusief participatie, communicatie en bestuurlijke besluitvorming.

**(Hoogwaardig) openbaar vervoer:**

Het huidige stelsel aan buslijnen kan volgens het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 de groei in de toekomst niet meer verwerken. Een verbetering van het openbaar vervoer in de westflank van de MRA is nodig om tot een toekomstbestendig openbaar vervoersysteem te komen.

Op dit moment is het aandeel van de auto in de relatie tussen Zuid-Kennemerland en de werkgelegenheidsgebieden rond Schiphol en Amsterdam-Zuid te hoog en leidt vooral in de ochtend tot congestie en een grote autodruk op doorgaande provinciale- en rijkswegen richting Amsterdam en in de namiddag richting Haarlem. Dit leidt ook tot autodruk op toeleidende straten in woonbuurten. Zeker met een groei in deze regio zal de autodruk dermate toenemen dat het de leefbaarheid onder druk zet.

Om een alternatief te bieden voor dit autogebruik wordt nu uitwerking gegeven aan een hoogwaardig openbaar vervoersysteem (robuust en toekomstbestendig) van Haarlem naar Amsterdam (HOV HA) met uitwaaiende lijnen de regio ZKL in. De provincie Noord-Holland is hiervan trekker en werkt hierin samen met de gemeenten Amsterdam,



Haarlem, Haarlemmermeer, Rijkswaterstaat en de Vervoerregio Amsterdam. Eerder is ervoor gekozen voor deze HOV-verbinding uit te gaan van het R-Net Metrobus (BRT) concept.

Onder de naam MIRT Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer is gestart met het toewerken naar een voorkeursalternatief voor de versterking van de regionale ov-as tussen Amsterdam-Zuid, Schiphol en Hoofddorp. Uit de MIRT-onderzoeksfase is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn als meest kansrijke maatregel naar voren gekomen. Dit wordt in de huidige fase opnieuw bezien. Het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp kan een stevige impuls geven aan het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk. Station Hoofddorp fungeert dan als Multimodale Knoop Hoofddorp waarbij metro, HOV en NS samenkomen om Schiphol te ontlasten en de veiligheid te verbeteren. Kansen hiervoor worden in de huidige Verkenningfase onderzocht.

Tenslotte wordt, vooruitlopend op eerdergenoemde toekomstige openbaar vervoerverbindingen,

ook nu al intensief ingezet op verbetering van het bestaande busnet. Dit onder meer door de realisatie van het regionale openbaar vervoer knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Op dit knooppunt komen buslijnen uit de richting Amsterdam en Haarlemmermeer bij elkaar, worden verknoopt en waaiert vervolgens uit naar andere delen in de regio ZKL.

**Het volgende wordt vastgelegd:**

- Zowel in het Platform Mobiliteit van de MRA als ook in de Rijk/regio programmering SBaB, wordt door Haarlemmermeer en de GR zoveel als mogelijk gezamenlijk opgetrokken rond het verder brengen van het project HOV Haarlem Amsterdam met nadrukkelijk daarbij de uitwaaiing naar de volledige regio ZKL. Dit betreft zowel het toekomstbestendig maken en krijgen van de verbinding tussen Zandvoort, Heemstede, Haarlem, Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam, als vooral ook het kerntraject voor deze verbinding via de A9.



- Hoewel de verkenning naar het doortrekken van een OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer is gelegen op het grondgebied van Amsterdam en Haarlemmermeer en ook de VRA en het Rijk hierbij betrokken zijn, onderkent de GR het belang voor de hele regio. Dit mede vanuit de onderkenning van de functie van knooppunt Hoofddorp voor het regionale (en landelijke) ov-systeem.
- Hoewel het regionale ov-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid ligt op het grondgebied van Zuid-Kennemerland en dus vooral ook de provincie Noord-Holland, hier als bevoegd orgaan voor het openbaar vervoer betrokkenheid heeft, onderkent Haarlemmermeer het belang van Haarlem Nieuw-Zuid voor de hele westflank van de MRA.
- In samenwerkingen waar een van beide partijen niet betrokken is, wordt het belang van bovenstaande knooppunten, waar mogelijk, naar voren gebracht.

### **Concentratie auto op het hoofdwegennet:**

Ondanks inzet op de fiets en het openbaar vervoer, zal de komende jaren zeker ook nog de druk van het autoverkeer worden gevoeld. Een goede doorstroming van de auto langs de randen van onze kernen en een veilige verkeersafwikkeling is van belang. Vooral het aspect leefbaarheid krijgt bij de inpassing of aanpassing van wegen aandacht. Congestie en files worden tegengegaan. Waar dat kan door de automobilist te verleiden tot fiets- en/of openbaar vervoergebruik en waar dat (nog) niet kan een goede en veilige verkeersafwikkeling te bereiken op doorgaande routes (bijvoorbeeld door het gebruik van dynamisch verkeersmanagement (DVM)).

### **Het volgende wordt vastgelegd:**

- Voor de route via de N201 (Zandvoort-Heemstede-Cruquius-Hoofddorp-A4) wordt in afstemming tussen de gemeenten Heemstede en Haarlemmermeer bezien welke maatregelen op korte termijn binnen de bestaande weginfrastructuur mogelijk zijn om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. Als daarover consensus bestaat, wordt er op ingezet deze op zo



- kort mogelijke termijn door te voeren. Ook de woningbouwplannen van Heemstede en Cruquius worden hierbij betrokken. De gemeente Heemstede is hiervoor trekker.
- Het aandeel doorgaand verkeer is op sommige delen van de N201 door kernen (te) hoog. Voor deze kernen, zoals bijvoorbeeld Heemstede, kan aan de orde komen om te bezien of naast voornoemde kortetermijnmaatregelen er noodzaak is om voor de langere termijn verkeer (gedeeltelijk) buiten de woonkernen om te leiden. Wanneer verkenningen hiertoe overwogen worden, geldt als uitgangspunt dat een verbetering die voor een kern wordt bereikt, niet leidt tot een knelpunt elders in de regio. Eventuele toenemende overlast moet opgevangen worden op die plekken die wenselijk zijn voor beide partijen.
  - Haarlemmermeer en de GR spannen zich in om de leefbaarheid in de dubbeldorpen Bennebroek-Zwaanshoek en Cruquius-Heemstede te verbeteren.
  - Speciale aandacht geven Haarlemmermeer en de GR in onder meer MRA-verband en binnen het Rijk/regio programma SBaB aan de doorstroming op de A9, A5, A4 als gevolg van aanpassingen op de A10. Haarlemmermeer en de GR vinden het van belang dat keuzes en maatregelen op die rijkswegen niet mogen leiden tot een verslechtering op het lokale wegennet of meer druk op de N201. Bij studies en voorgenomen veranderingen op het rijkswegennet zullen Haarlemmermeer en GR het belang van het onderzoeken van gevolgen op het lokale wegennet bepleiten.
  - Op basis van de vastgelegde uitgangspunten uit het Multimodaal Toekomstbeeld en vanuit de corridorstudie A9, is van belang dat de capaciteit voor de A9 wordt behouden en congestie wordt weggenomen. Tegelijkertijd zijn Haarlemmermeer en de GR zich bewust van belang en noodzaak om voor specifieke doelgroepen, zoals het openbaar vervoer en mogelijk het vrachtverkeer, tot eigen doelgroep stroken op de A9 te komen. In dit kader komt naar voren de R-Net Metrobus

(BRT) inpassing op de A9, die bij de gefaseerde doorvoering van dit concept aan de orde komt.

- Haarlemmermeer en de GR hebben binnen het project HOV Haarlem Amsterdam ook rond dit doelgroep gebruik en rond de inpassing van de R-Net Metrobus (BRT) op de A9 eenzelfde boodschap die in het overleg met alle betrokken partijen, Rijk, provincie, VRA, wordt ingebracht. Vastgelegd wordt dat Haarlemmermeer en de GR hierover vooraf in alle gevallen afstemming hebben en ernaar toewerken elkaar aan te vullen en te versterken.
- Onderdeel van de A9 corridor vormt het kruispunt Rottepolderplein. In SBaB-verband is afgesproken dat verder wordt verkend hoe en of de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeterd kunnen worden, wanneer het Rijk hiervoor nieuwe middelen kan aanwenden. De GR en Haarlemmermeer onderschrijven het belang van een oplossing voor dit knooppunt.

### Proces:

Vanuit het vorenstaande worden rond de afstemming en samenwerking de volgende procesafspraken gemaakt:

- Ambtelijk vindt ongeveer vier keer per jaar tussen Haarlemmermeer en de GR afstemming plaats, waarbij voornoemde inhoudelijke aspecten rond fiets, openbaar vervoer en de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer, vast agendapunt en bespreekpunt vormen.
- Zo vaak als dat door één van beide partijen wenselijk wordt bevonden, vindt ook tussen deze vier vaste afstemmingsmomenten overleg plaats. Beide partijen hebben een vast ambtelijk aanspreekpunt om dit te regelen.
- Ten minste twee keer per jaar vindt tussen de wethouder Haarlemmermeer en de voorzitter van de GR, afstemming plaats. Indien gewenst en nodig, in aanwezigheid van andere bestuursleden uit de GR. In dit overleg staat de voortgang op de boven genoemde inhoudelijke aspecten als vast onderdeel op de agenda. Ambtelijk wordt het bestuurlijk overleg in afstemming tussen

- Haarlemmermeer en de GR voorbereid.
- Waar mogelijk is er ambtelijk en/of bestuurlijke afstemming tussen Haarlemmermeer en de GR voorafgaand aan het Platform Mobiliteit van de MRA, het SBaB-overleg en inzake overleggen met Rijk, provincie of vervoerregio die op een van voornoemde onderdelen betrekking hebben.
  - Doel is om waar dit kan en waar dit meerwaarde heeft tot een gezamenlijke visie en standpunt inbreng te komen. Mocht dit onverhoopt vanwege tijdsdruk of onoverbrugbare verschillen in belang en accent niet mogelijk zijn, dan wordt er in ieder geval voor gezorgd dat beide organisaties (Haarlemmermeer en de GR) van elkaar vooraf weten wat de inbreng is.

**Aldus ondertekend en vastgesteld,**

---

Marja Ruigrok: wethouder verkeer en  
bereikbaarheid gemeente Haarlemmermeer,

---

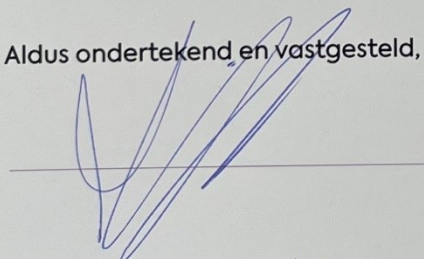
Bas van Leeuwen: voorzitter bestuur  
GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland  
(gemeenten Bloemendaal, Haarlem,  
Heemstede en Zandvoort)



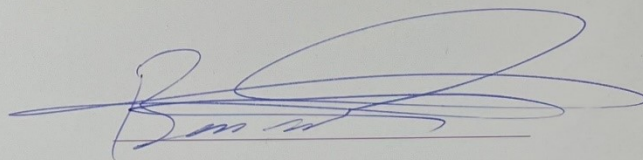


- Haarlemmermeer en de GR voorbereid.
- Waar mogelijk is er ambtelijk en/of bestuurlijke afstemming tussen Haarlemmermeer en de GR voorafgaand aan het Platform Mobiliteit van de MRA, het SBaB-overleg en inzake overleggen met Rijk, provincie of vervoerregio die op een van voornoemde onderdelen betrekking hebben.
  - Doel is om waar dit kan en waar dit meerwaarde heeft tot een gezamenlijke visie en standpunt inbreng te komen. Mocht dit onverhoopt vanwege tijdsdruk of onoverbrugbare verschillen in belang en accent niet mogelijk zijn, dan wordt er in ieder geval voor gezorgd dat beide organisaties (Haarlemmermeer en de GR) van elkaar vooraf weten wat de inbreng is.

**Aldus ondertekend en vastgesteld,**



Marja Ruigrok: wethouder verkeer en  
bereikbaarheid gemeente Haarlemmermeer,



Bas van Leeuwen: voorzitter bestuur  
GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland  
(gemeenten Bloemendaal, Haarlem,  
Heemstede en Zandvoort)