

Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland

November 2019

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



POSAD MAXWAN
strategy x design

Deze visie is tot stand gekomen in opdracht van:



Deze visie is tot stand gekomen door samenwerking van:



Het verdiepende onderzoek 'Mobiliteitsopgave Zuid-Kennemerland' is uitgevoerd door:



Inhoudsopgave

1	Inleiding	Positionering van de regio	04
		Lokale kwaliteiten	06
		Bovenlokale invloeden	07
2	Opgaven	Opgaven Zuid-Kennemerland	08
		Woningbouw	10
		Economie	11
		Landschap en recreatie	12
		Klimaat en energie	13
3	Visie	Wat voor regio wil je zijn?	14
4	Oplossingsrichtingen		24
		Visiekaart	26
		Oplossingsrichtingen	28
5	Strategisch ontwikkelpad		40
		Terugkoppeling	42
		Opmaat uitvoeringsprogramma	44
6	Verdieping (Goudappel Coffeng)		46

01

Positionering van de regio

Zuid-Kennemerland heeft veel te bieden; de kwaliteit van leven is hoog. Tegelijkertijd wordt het steeds drukker in de regio. Als we de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid willen bewaren, heeft de regio belang bij een goede en slimme organisatie van mobiliteit.

Regio

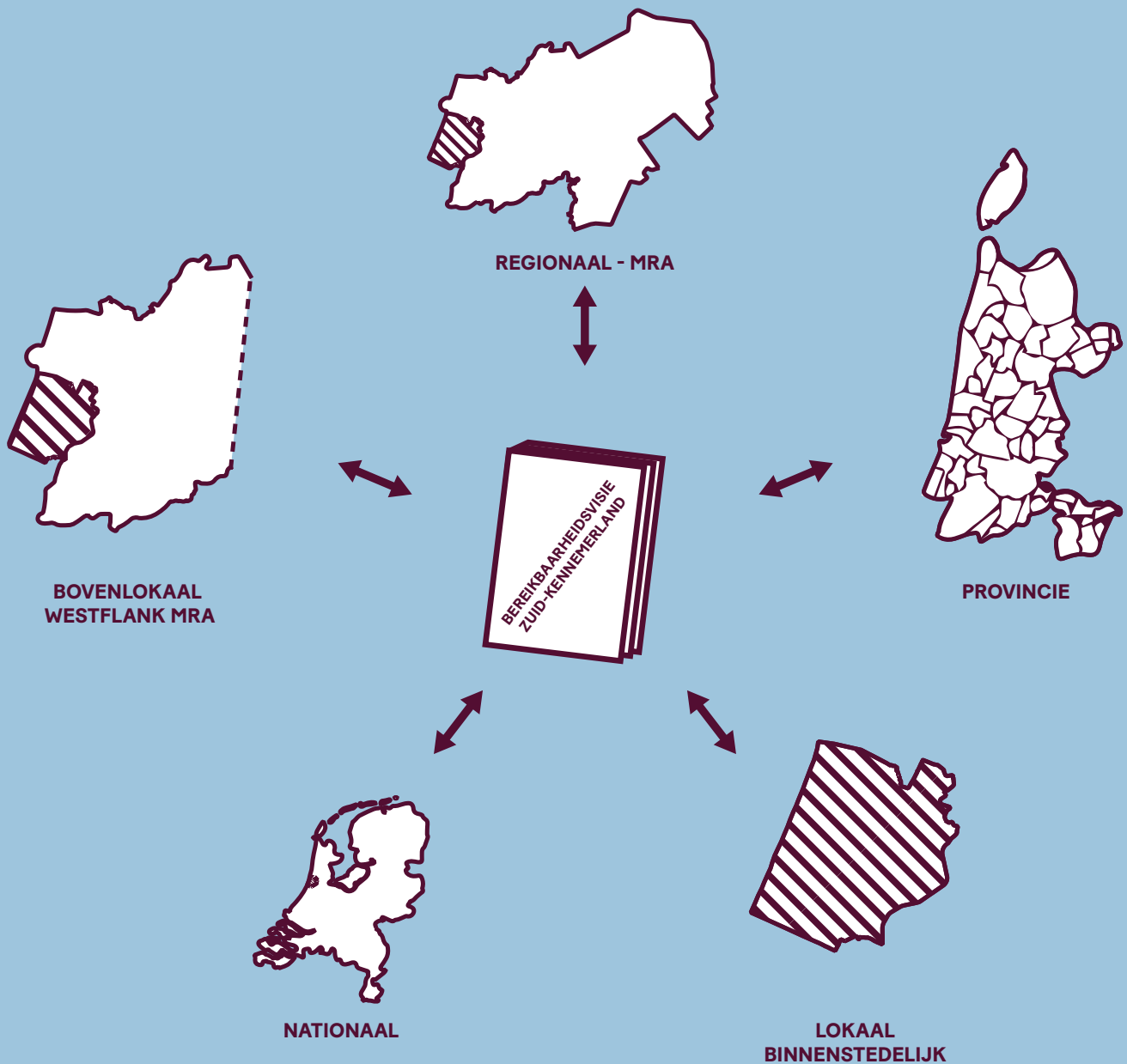
De bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland heeft een grensoverschrijdend karakter. De regio wordt gekenmerkt door de centrale ligging ten opzichte van Schiphol en Amsterdam; de grote mageneten voor werkgelegenheid van de Metropoolregio Amsterdam. Tegelijkertijd trekken de vier gemeenten van Zuid-Kennemerland - Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort - veel mensen aan met onder meer de prachtige kustgebieden, historische kernen en de hoge woonkwaliteit. Al met al betekent dit dat de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland dagelijks wordt gekenmerkt door grote pendelstromen die ieder schaalniveau raken.

Op het lokaal, binnenstedelijk niveau betreft het hier de schaal van de vier gemeenten en Zuid-Kennemerland als een regio. Een niveau hoger brengt ons bij het bovenlokale schaalniveau: de Westflank van de Metropoolregio Amsterdam. Daarna volgt het schaalniveau van de gehele Metropoolregio Amsterdam. Dat overlapt voor een belangrijk deel ook met de Provincie Noord-Holland. Tot slot dringt de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland ook op nationaal niveau door.

Positie visie

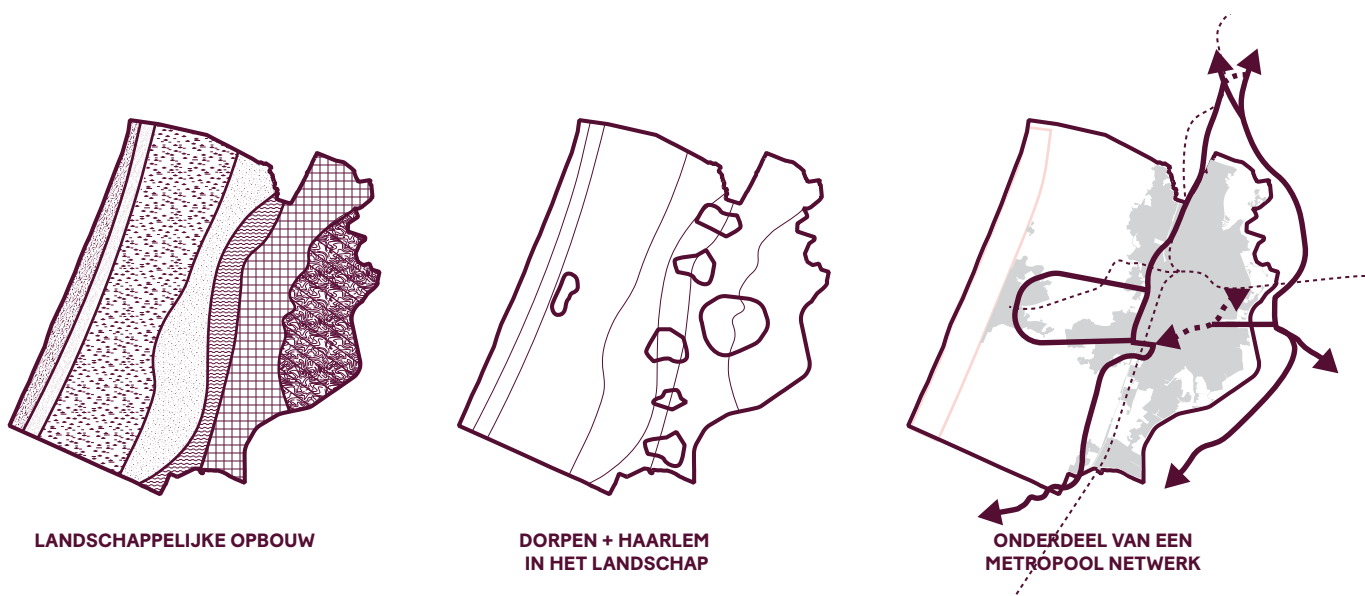
Vanwege de grote betrokkenheid op meerdere schaalniveaus is er bij het opstellen van deze visie intensief samengewerkt met diverse partijen. Door middel van werkgroepsessies en interviews hebben zowel de gemeenten als andere organisaties hun ambities kenbaar gemaakt. Dat heeft uiteindelijk geleid tot een visie, waarin gedeelde ambities zijn gebundeld tot een gedeeld verhaal. Daarnaast zijn bestaande visies en toekomstige plannen geanalyseerd en verwerkt in dit document.

Met de visie 'Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking' is in 2011 al het gemeenteteoverschrijdend karakter van de visie benadrukt. Deze visie betreft een actualisatie en gaat wederom naast het lokale schaalniveau ook nadrukkelijk in op de hogere schaalniveaus. Alleen dan kan Zuid-Kennemerland profiteren van haar ligging in de Metropoolregio Amsterdam en kan de metropoolregio op haar beurt de kwaliteiten van Zuid-Kennemerland verder ontdekken.



Voor een goed bereikbare regio is een goede samenwerking op alle schaalniveaus van belang. Deze visie vertrekt vanuit de lokale bereikbaarheid in samenhang met de bovenlokale bereikbaarheid.

Lokale kwaliteiten



Zuid-Kennemerland heeft zich op het vlak van ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid geleidelijk ontwikkeld tot een regio met waardevolle landschappen, hoogwaardige, aantrekkelijke kernen met aantrekkingskracht op alle schaalniveaus.

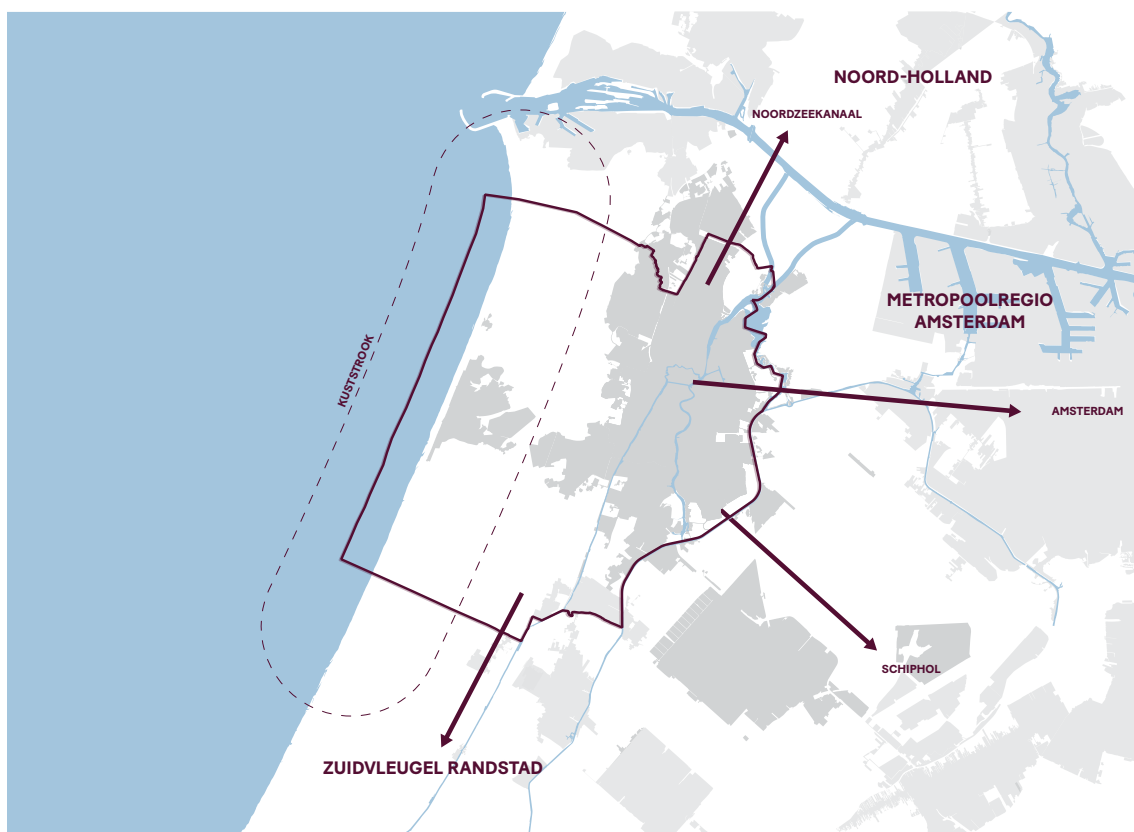
Van oudsher kent het landschap van Zuid-Kennemerland een sterke noord-zuidoriëntatie, parallel aan de kustlijn. De populaire kustzone bestaat allereerst aan de westkant uit het strand, de plek waar land en zee elkaar ontmoeten. Deze zandige kuststrook heeft vervolgens geleid tot het ontstaan van de strandwallen landinwaarts, waar zowel de landgoederenzone als een groot deel van Haarlem op is gelegen. Het is niet voor niets dat we hier de bos- en parkgebieden en de oudste kernen van Zuid-Kennemerland tegenkomen: de droge zandgrond is hier uitermate geschikt voor. De plattegrond van Haarlem laat dan ook zien dat bijvoorbeeld Stadsbos De Haarlemmerhout precies op een strandwal gelegen is.

In feite zijn de strandwallen hogerliggende zandbanken die zijn opgeworpen door golven dankzij de golf- en getijdewerking. Nadat deze strandwallen werden ingesloten door land, ontstonden duinen en vochtige strandvlakten tussen de kust en de strook nederzettingen in. Aan de oostkant komen we echter

een heel ander type landschap tegen: de uitgestrekte veenvlakte bij onder meer Spaarnwoude. Door veenontginningen daalde het maaiveld steeds verder, wat uiteindelijk heeft geleid tot het ontstaan en daarna de drooglegging van de Haarlemmermeer.

De landschappelijke onderlaag heeft geleid tot een regio die bestaat uit aantrekkelijke, waardevolle landschappen en hoogwaardige stedelijke en dorpskernen. Tussen de bebouwde omgeving en het landschap is weinig ruimte voor de inpassing van bijvoorbeeld infrastructuur. De infrastructuur die al aanwezig is, is dan ook sterk vergroeid met de bebouwde of landschappelijke omgeving en kent een sterke noord-zuidoriëntatie. Een goed bereikbare regio, die tevens een volwaardig onderdeel van het metropolitane netwerk van de MRA is geworden, vraagt echter om kwalitatieve verbindingen in alle richtingen.

Bovenlokale invloeden



De ligging van Zuid-Kennemerland, ingeklemd tussen de kust en de grootste stad van Nederland, met daarbij het Noordzeekanaal aan de noordzijde en luchthaven Schiphol aan de zuidzijde, maakt dat de regio sterk beïnvloed wordt door bovenlokale invloeden.

De bovenlokale invloeden op Zuid-Kennemerland zijn afkomstig uit alle windrichtingen. Van oudsher heeft de regio een sterke band met IJmond en daarmee het Noordzeekanaal. Op het gebied van bereikbaarheid gaat het hier met name om logistiek verkeer en een woon-werkpendel.

In zuidelijke richting vinden we de Bollenstreek. Hoewel de relatie tussen deze streek en Zuid-Kennemerland voornamelijk op het gebied van cultuur, recreatie en toerisme tot uiting komt, liggen er ook belangrijke woon-werkgebieden in dezelfde richting. Met name Leiden en Den Haag - behorend tot de zuidvleugel van de Randstad - trekken een deel van de Zuid-Kennemer beroepsbevolking aan. Wat ook interessant is aan de Bollenstreek, is dat de gebieden dankzij de kust landschappelijk sterk met elkaar verbonden zijn. De kust van Zuid-Kennemerland kan niet los gezien worden van de andere nabijgelegen kustzones, wanneer het gaat om het vastleggen van een strategie.

De kustzone met het strand en het Circuit Zandvoort trekt voornamelijk een recreatieve stroom aan, waarvan het merendeel afkomstig is uit de MRA. Dat betekent dat deze stroom de regio dwars doorkruist op zonnige dagen en racedagen.

Ook op de gewone werkdag is er grote pendel aanwezig tussen Zuid-Kennemerland en Amsterdam en Schiphol. Deze pendel bestaat uit woon-werkverkeer en weerspiegelt de (historisch) sterke band met Amsterdam en de enorme aantrekkingskracht van de hoofdstad. In de afgelopen jaren was Amsterdam zelfs verantwoordelijk voor bijna 90% van de werkgelegenheidsgroei in de gehele MRA (Daily Urban System Metropoolregio Amsterdam, 2018). Met de groei van de MRA wordt de oost-westoriëntatie steeds dominanter in het krachtenveld.

02

Opgaven

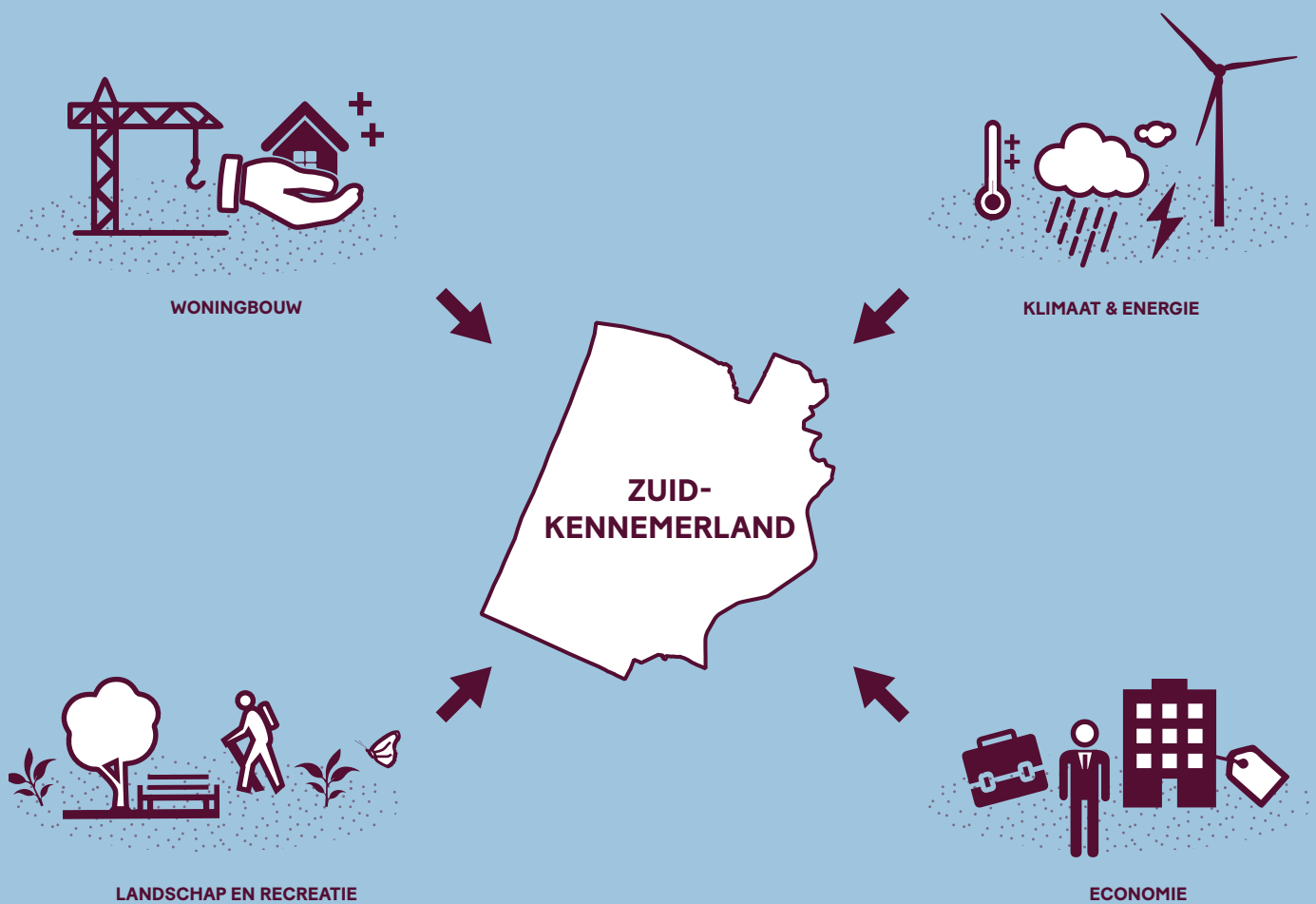
Zuid-Kennemerland

Zuid-Kennemerland heeft veel te bieden; de kwaliteit van leven is hoog. Tegelijkertijd wordt het steeds drukker in de regio. Als we de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid willen bewaren, heeft de regio belang bij een goede en slimme organisatie van mobiliteit. In dit hoofdstuk benadrukken we vier opgaven die op ons afkomen van binnen en buiten de regio.

Net zoals andere delen van Nederland heeft ook Zuid-Kennemerland te maken met trends die zowel een impact hebben op de leefbaarheid als bereikbaarheid in de regio. Hierbij kunnen we vier grote trends onderscheiden op het gebied van woningbouw, economie, landschap & recreatie en klimaat & energie. Deze trends worden op de volgende pagina's verder toegelicht.

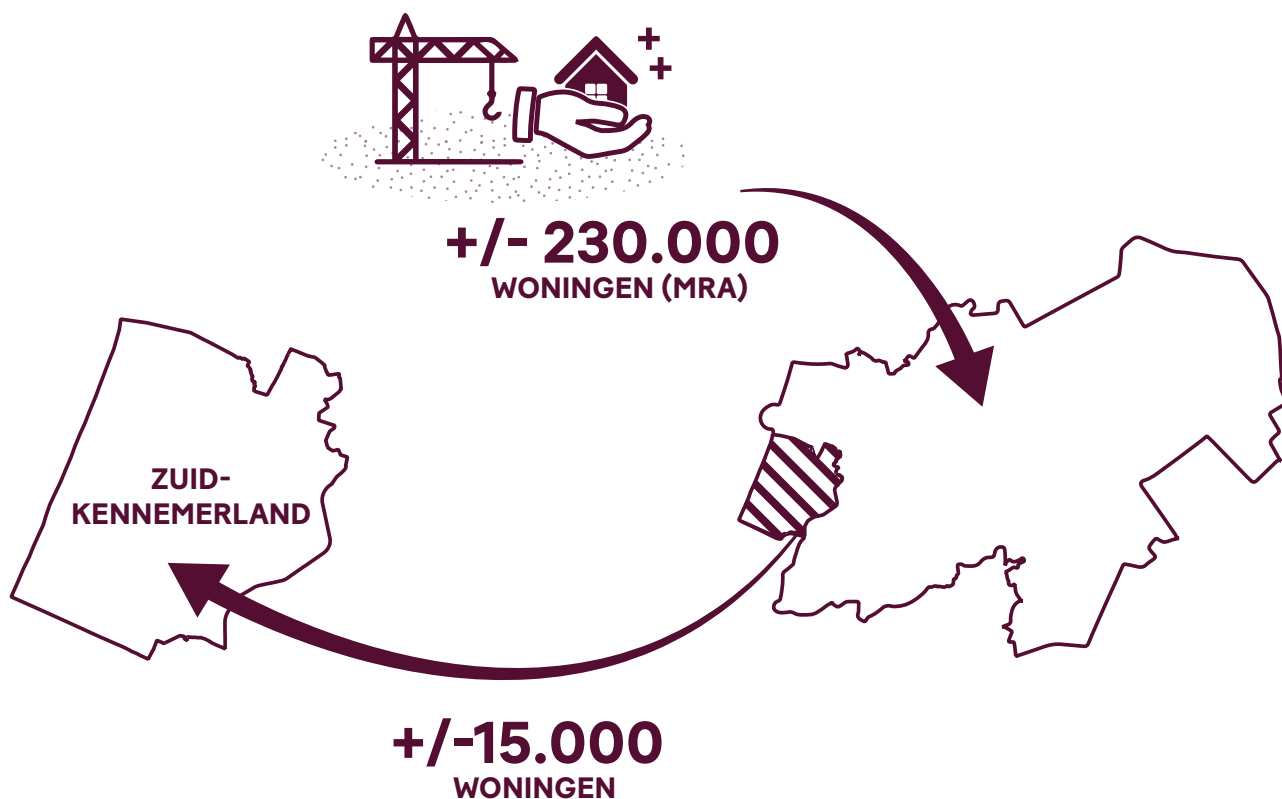
Deze thema's komen ook terug in andere agenda's van Zuid-Kennemerland, zoals de Zuid-Kennemer Agenda (2019). Ook wordt hierin benadrukt dat het hierbij gaat om gezamenlijke opgaven, die als regio moeten worden benaderd om zo de kracht van Zuid-Kennemerland verder te versterken.

Deze visie heeft een bijzondere positie ten opzichte van deze vier thema's. Bereikbaarheid kan - of eigenlijk moet - gezien worden als de voorwaarde voor vele andere opgaven in de regio. De toenemende aantrekkingskracht van de regio, zowel op het gebied van wonen, werken als recreëren, stelt nieuwe eisen aan de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland. Als we ook in de toekomst de hoge woonkwaliteit, het economisch kapitaal, het waardevolle landschap en het leefklimaat in stand willen houden en willen versterken, is het cruciaal om te beginnen bij het thema bereikbaarheid. Sterker nog, zonder het thema bereikbaarheid te omarmen, kunnen we ons afvragen of het duurzaam is om überhaupt stappen te zetten op de vier overige gebieden.



De toenemende druk op de woningmarkt, de veranderende behoefte in recreatie en toerisme en de doelstellingen op het vlak van duurzaamheid en klimaat hebben directe gevolgen voor de regionale bereikbaarheidsopgave.

Woningbouw



Om in de regionale woningvraag te voorzien, worden de komende 15 tot 20 jaar 15.000 nieuwe woningen toegevoegd aan de huidige bijna 105.000 woningen in Zuid-Kennemerland. Deze toename geeft een grotere druk op de regionale bereikbaarheid.

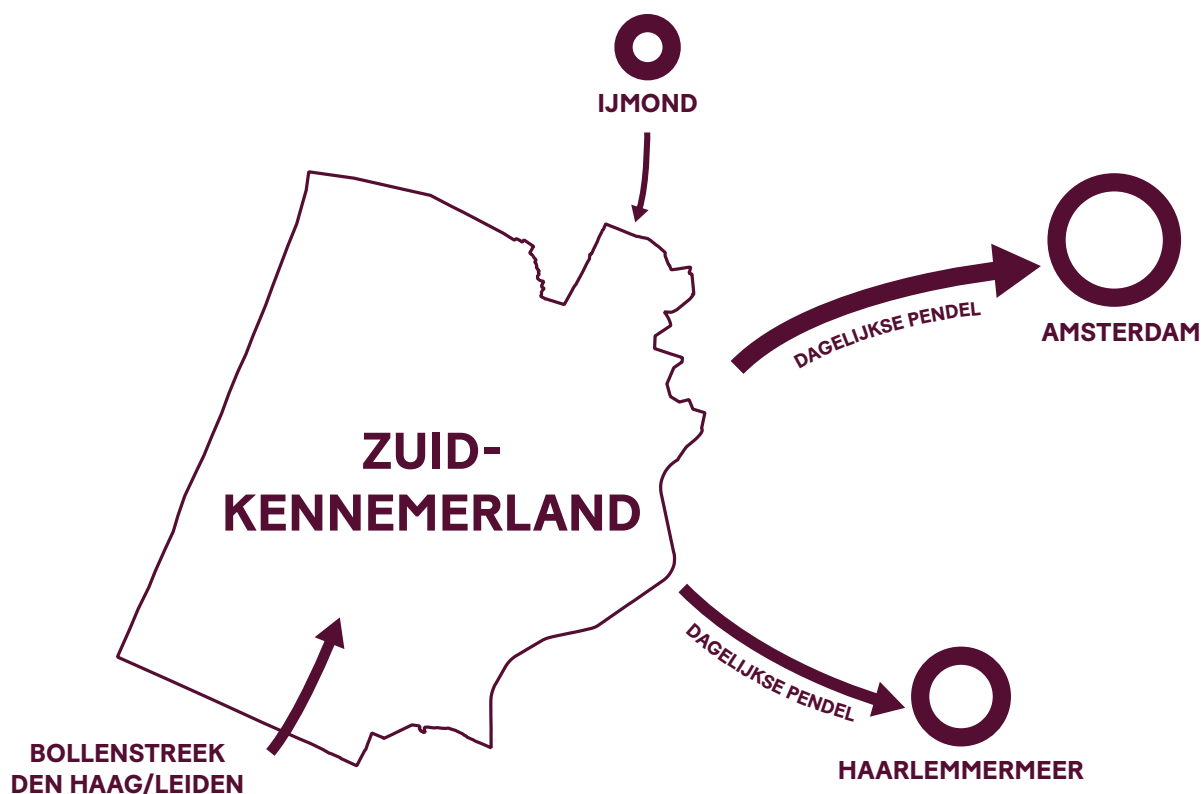
Net zoals de Metropoolregio Amsterdam als geheel kent ook Zuid-Kennemerland een groeiende vraag naar woningen vanuit de eigen regio en omliggende regio's. Er is met name een sterke uitwisseling met Amstelland-Meerlanden, Amsterdam en IJmond (MRA, 2017). Steeds meer mensen ontdekken de hoge woonkwaliteit en de centrale ligging van de regio, en gaan vervolgens op zoek naar een woning. Huishoudens uit de rest van Nederland voelen zich echter minder aangetrokken.

Voor Zuid-Kennemerland geldt dat met name Haarlem een grote druk op de woningmarkt kent (RIGO, 2018). Dat komt doordat Haarlem meer dan andere delen van de regio woningzoekenden uit MRA aantrekt. In 2017 gold voor Haarlem dat per 100 vrijkomende woningen er 184 woningzoekenden waren. Voor de overige delen van Zuid-Kennemerland ging het om een vraagdruk van 142. Vooral uit Amsterdam is een groeiende vraag naar woningen, terwijl Haarlemmers ook

verlangen naar doorstroming op hun eigen woningmarkt. Daarmee is de vraag beduidend groter dan het aanbod. In totaal kwam de woningvoorraad in 2017 uit op 74.040 woningen in Haarlem en 34.070 woningen in de overige delen van Zuid-Kennemerland. De woonbehoefte tot 2040 is voor Haarlem 13.130 woningen en voor de overige delen van Zuid-Kennemerland 2.560 woningen.

Zoals aangegeven in de visie MRA West maakt Zuid-Kennemerland "onlosmakelijk onderdeel uit van het woon-werk en leefsysteem [...] van de MRA" (MRA-West, 2014). Dat betekent ook dat Zuid-Kennemerland verantwoordelijkheid draagt voor het tegemoetkomen van een deel van de woningvraag van 230.000 woningen in de MRA tot 2040. Tot en met 2024 bedraagt de plancapaciteit in Zuid-Kennemerland 9.488 woningen (feb. 2019, netto).

Economie



Vanuit Zuid-Kennemerland is er een groeiende pendel richting Amsterdam en de Haarlemmermeer. Daarnaast groeit de pendel richting Haarlem vanuit de omliggende gemeentes in Zuid-Kennemerland. De economie veroorzaakt zo een extra druk op de bereikbaarheid, terwijl bereikbaarheid een voorwaarde is voor een sterke economie.

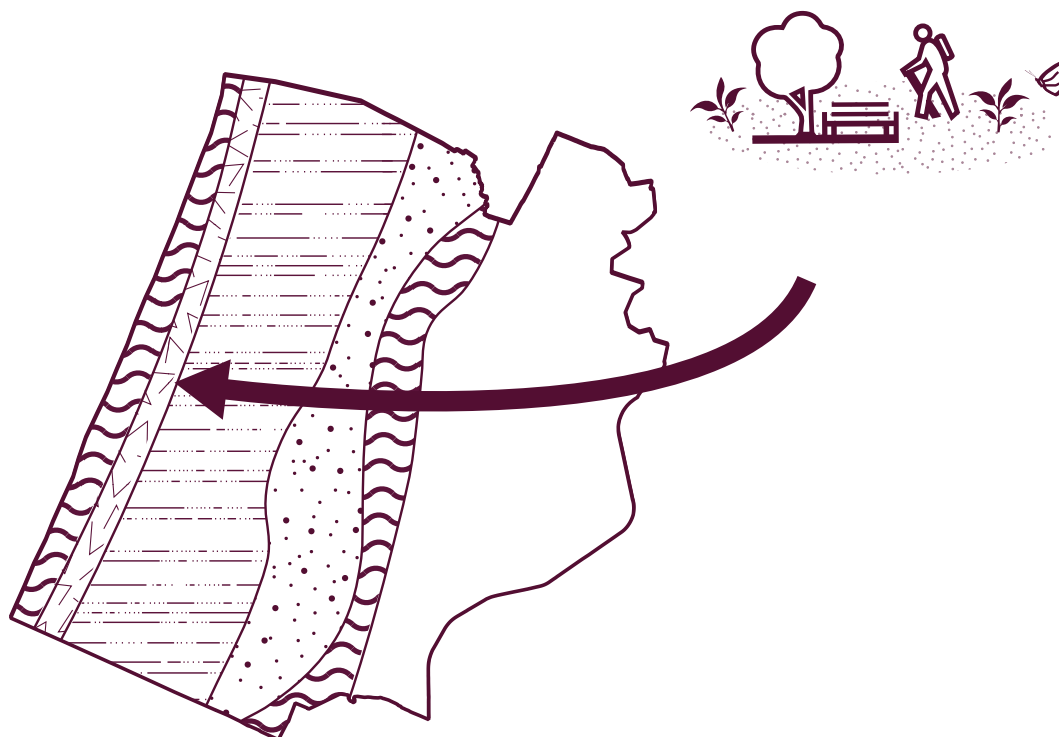
De Metropoolregio Amsterdam is de sterkste economische regio van Nederland en wordt internationaal hoog gewaardeerd als vestigingslocatie (MRA, 2016). Binnen de MRA oefent Amsterdam de grootste aantrekkingskracht uit qua werkgelegenheidsaanbod. In Zuid-Kennemerland groeit het aantal huishoudens, terwijl er nog altijd een veel lager werkaanbod is. Dat leidt tot een grote dagelijkse uitgaande pendel richting Amsterdam, die blijft groeien.

Ook de Haarlemmermeer met Schiphol en in dezelfde richting de werkgebieden Amsterdam-Zuid en Bijlmer ArenA brengen een grote uitgaande pendel op gang. Dat geeft frictie in een regio die van oorsprong een sterke noord-zuidoriëntatie kent, maar waar de grootste bewegingen in oost-westelijke richting plaatsvinden. Wel zijn er nog pendelstromen richting de Bollenstreek (Leiden en Den Haag) en IJmond, maar deze zijn aanzienlijk kleiner. Binnen de regio Zuid-Kennemerland is er een sterke, toenemende pendel richting Haarlem.

Op het moment wordt de economie van Zuid-Kennemerland voornamelijk gekenmerkt door grotendeels de zakelijke dienstverlening, (semi) overheidsorganisaties, detailhandel en de creatieve sector (MRA, 2016). Met de kustzone en vooral Zandvoort heeft de regio ook een sterke recreatieve sector in handen. Hoewel het intensiveren van werkgelegenheid niet direct leidt tot minder mobiliteitsstromen, kan het wel zorgen voor een betere balans tussen de in- en uitgaande pendel. Het streven is uiteindelijk om de uitgaande pendel te doen afnemen.

Dit alles betekent dat de economie, zoals die nu is georganiseerd qua werkgelegenheid en werklocaties, extra capaciteitsdruk op het netwerk legt; dat terwijl bereikbaarheid juist als een voorwaarde geldt voor een economisch krachtige regio. Daarnaast vormt de logistiek een essentiële groep verkeer voor de leefbaarheid in Zuid-Kennemerland, wat betreft de bevoorrading van allerlei (handels)bedrijven. Dat moet efficiënt en duurzaam kunnen gebeuren.

Landschap en recreatie



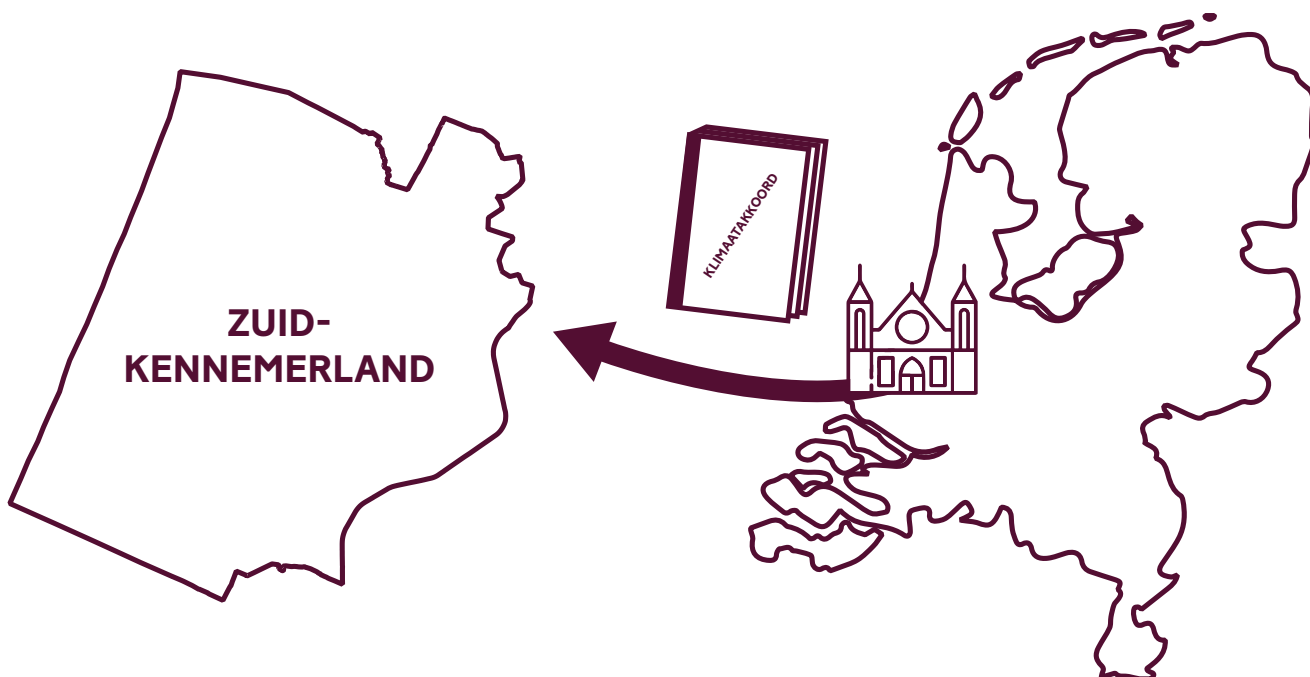
Het landschap is wellicht de grootste kracht van de regio, maar staat steeds verder onder druk door de toenemende recreatiebehoefte. Daardoor staat ook de bereikbaarheid van het landschap onder druk, wat een impact heeft op de bereikbaarheid van de gehele regio.

Met haar prachtige landschap heeft Zuid-Kennemerland groot kapitaal in handen. Het landschap maakt de regio uniek binnen de MRA en zelfs vanuit het gehele binnen- en buitenland komen mensen naar Zuid-Kennemerland voor de bijzondere binnenduinrand. Dat heeft ook meteen invloed op de andere thema's: het woonklimaat wordt mede zo aantrekkelijk gevonden dankzij het aanwezige landschap en de economie van Zuid-Kennemerland wordt voor een groot deel gedragen door de recreatieve sector. De combinatie van een toenemende recreatiebehoefte vanuit zowel bewoners als bezoekers veroorzaakt echter druk op de bereikbaarheid van het landschap. Daar moet voorzichtig mee worden omgesprongen, juist omdat de kernwaarden van het natuur- en cultuurlandschap niet vanzelfsprekend zijn en wel degelijk verloren kunnen gaan.

Hoewel het landschap dichtbij bebouwde gebieden en OV stations is gelegen, pakken veel mensen de auto om van het landschap en met name de kustzone te genieten. Behalve de 300.000 inwoners van de regio, zijn er miljoenen jaarlijkse bezoekers. De pieken in bezoekersaantallen zijn gerelateerd aan de weersomstandigheden en vrije dagen. Dan is er een extra grote druk op de bereikbaarheid en dit vermengt zich met het woon-werkverkeer.

In het ontwikkelperspectief Binnenduinrand met als tijdshorizon 2040 (2017) werd als centraal uitgangspunt genoemd dat de hoge kwaliteit van het landschap leidend is voor toekomstige ontwikkelvraagstukken op het gebied van economische groei, woningbouw en recreatie- en toerisme. Het landschap wordt daarmee net als bereikbaarheid een voorwaarde voor de overige thema's en bijbehorende uitdagingen.

Klimaat en energie



“Om zorgeloze mobiliteit te realiseren - de visie van het Klimaatakkoord - moet er volop worden ingezet op een integrale benadering van het mobiliteitssysteem, waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut, én waarbij uiteindelijk alle modaliteiten schoon zijn.” - Klimaatakkoord

In tegenstelling tot de bereikbaarheidsvisie uit 2010 wordt het bij deze visie geen keus, maar een wettelijke verplichting om over te schakelen op een duurzaam mobiliteitssysteem. Dat is allereerst vastgelegd tijdens de Klimaatconferentie van Parijs in 2015 en wordt nu op nationale schaal vastgelegd in het Klimaatakkoord.

Over de slag naar regionale samenwerking staat in het Klimaatakkoord al dat “voor het realiseren van zorgeloze mobiliteit iedere regio een specifieke integrale aanpak nodig heeft. De regionale schaal is hét schaalniveau om met concrete oplossingen en maatwerk te komen” (Ontwerp Klimaatakkoord, 2019, p50). De regio Zuid-Kennemerland ontwikkelt al met de regio IJmond een Regionale Energiestrategie (RES) om de CO₂-uitstoot te halveren binnen 10 jaar. (Zuid-Kennemer Agenda, 2019). Op het vlak van mobiliteit betekent dit dat ingezet zal worden op “een integrale benadering van

het mobiliteitssysteem, waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut én uiteindelijk alle modaliteiten schoon zijn.” (Ontwerp Klimaatakkoord, 2019, p49). Daarmee bereiken we uiteindelijk niet alleen het doel van het terugdringen van milieuschade, maar wordt Zuid-Kennemerland ook een regio met *zorgeloze mobiliteit* voor alles en iedereen in 2050:

“Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, mobiel en minder mobiel. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.” (Ontwerp Klimaatakkoord, 2019, p49).

03

Wat voor regio wil je zijn?

Voor de realisatie van een economisch sterke regio met een hoge leefomgevingskwaliteit en oog voor duurzaamheid beschrijven wij zeven ontwikkelperspectieven. Deze ontwikkelperspectieven kennen een sterke onderlinge samenhang en zijn van toepassing op meerdere schaalniveaus.

Iedere gemeente maakt eigen keuzes, eigen beleid en is verantwoordelijk voor onderhoud en aanleg van haar eigen infrastructuur. Daarnaast zien de gemeenten in Zuid-Kennemerland - en in toenemende mate alle gemeenten in de westflank van de MRA - dat samenwerking de hele regio versterkt. Wij willen dus ook een samenwerkende regio zijn. Samenwerken begint met samen bedenken en vaststellen van wat voor regio we willen zijn. De historie biedt ons veel aanknopingspunten en met een visie waarin samenwerken centraal staat, hopen wij 'ons verhaal' nog krachtiger te kunnen uitdragen. De gemeenten in Zuid-Kennemerland sparen daarom gezamenlijk voor cofinanciering van maatregelen die de bereikbaarheid van de gehele regio verbeteren en die bovendien passen in het grotere plaatje van "Wat voor regio je wil zijn?".

De zeven ontwikkelperspectieven volgen uit de opgaven voor Zuid-Kennemerland met betrekking tot wonen, landschap & recreatie, economie en klimaat & energie. Omdat deze visie gaat over de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland, bevinden de ontwikkelperspectieven zich op het raakvlak van bereikbaarheid en de vier opgaven.

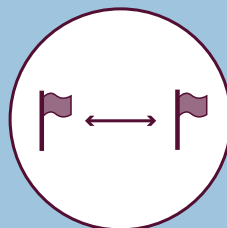
Aangezien bereikbaarheid een grensoverschrijdend karakter heeft, hebben de zeven ontwikkelperspectieven dat ook. Allemaal zijn ze gerelateerd aan de regionale bereikbaarheid, maar enkele vergen wel eerder oplossingsrichtingen op de lokale of juist bovenlokale schaal. Ook zijn ontwikkelperspectieven van toepassing op meerdere schaalniveaus, waarbij het verduurzamen van mobiliteit en het prioriteren van modaliteiten eruit springen. Dat is verder uitgewerkt in het strategisch ontwikkelpad.

De ontwikkelperspectieven kennen een sterke onderlinge samenhang, wat betekent dat voor de realisatie van het toekomstbeeld van Zuid-Kennemerland volgens deze visie - een economisch sterke regio met een hoge leefomgevingskwaliteit en oog voor duurzaamheid - de ontwikkelperspectieven ook afhankelijk van elkaar zijn en gezamenlijk moeten worden uitgevoerd. Ook voor de oplossingsrichtingen zal gelden dat deze een voorwaarde kunnen zijn voor de haalbaarheid van een van de andere oplossingsrichtingen.

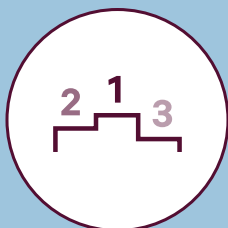
Dit hoofdstuk bevat omschrijvingen van de zeven ontwikkelperspectieven, waarbij het doel van ieder perspectief benadrukt wordt.



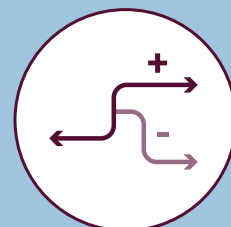
**OV ALS CENTRALE
SCHAKEL IN KETEN**



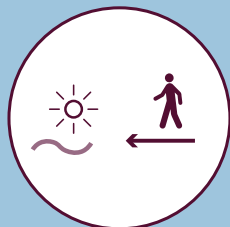
**VERSTERKEN OOST-WEST
VERBINDINGEN**



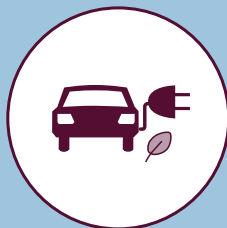
PRIORITEREN MODALITEITEN



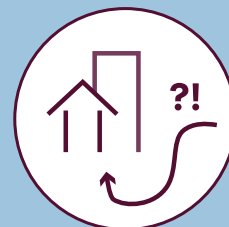
**SLIM BENUTTEN
BESTAANDE CAPACITEIT**



**FLEXIBEL MEEBEWEGEN
DRUKTE KUSTZONE**



**VERDUURZAMEN
MOBILITEIT**



**STRATEGISCH BOUWEN
MET MOBILITEITSPLAN**

Verduurzaming van mobiliteit



De klimaatdoelstellingen impliceren schoner vervoer, aanpassing van ons mobiliteitsgedrag en optimalisatie van stromen en capaciteit. Oftewel: mobiliteit wordt schoner, slimmer en anders. Dat heeft gevolgen voor het bereikbaarheidssysteem van de regio en biedt de kans om verduurzaming te versnellen.

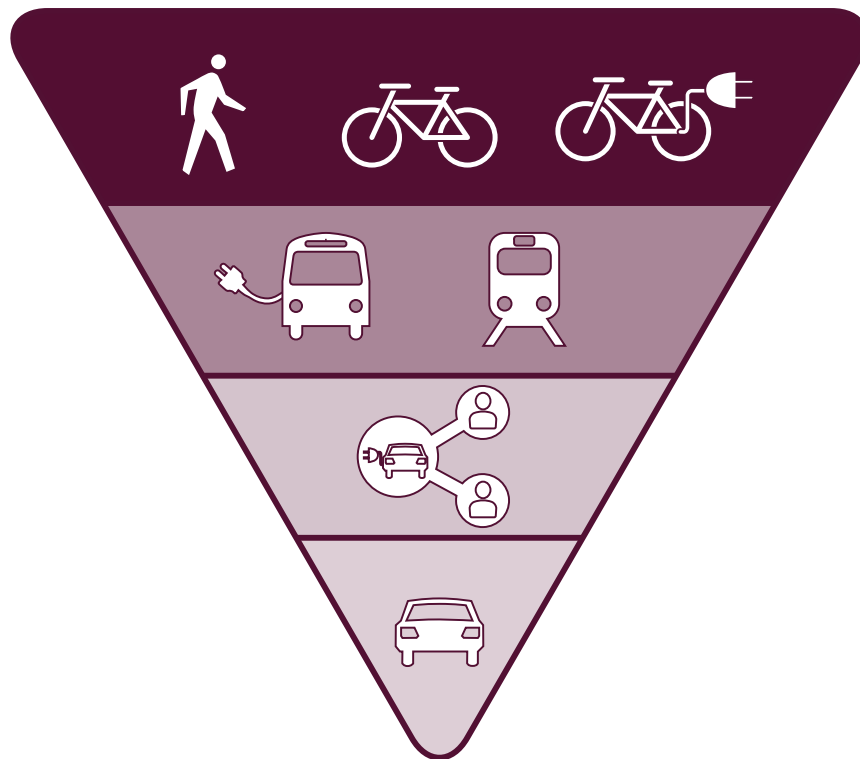
Als onderdeel van het Klimaatakkoord streven we naar zorgeloze mobiliteit in 2050, waarbij wordt ingezet op een integrale benadering van het mobiliteitssysteem (zie ook pag. 13). Daaronder valt het doel van een volledig duurzaam mobiliteitssysteem in 2050, wat inhoudt dat er vele systeemveranderingen en CO₂-reducerende maatregelen nodig zijn. Ook wordt in het Klimaatakkoord erkend dat de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit nog sterk aan verandering onderhevig zijn, wat het toekomstbeeld voor 2050 nog onzeker maakt. Wel staat vast dat mobiliteit schoner, slimmer en anders zal zijn. Dat worden dan ook de rode draden binnen de verduurzamingsstrategie van Zuid-Kennemerland.

Schonere mobiliteit heeft betrekking op de transitie van fossiele brandstoffen naar alternatieve energiebronnen. Voor voer- en vaartuigen geldt dan dat ze elektrisch en op groene stroom aangedreven moeten worden. Het kabinet streeft naar zero-emissie als norm vanaf 2030.

Een slimmer mobiliteitssysteem vergt onder andere aandacht voor het optimaliseren van stromen, het beter benutten van vervoerscapaciteit over weg-, water- en spoorwegen en het stimuleren van deelmobiliteit.

'Anders' verwijst tot slot naar mobiliteitsgedrag. Het moet makkelijker worden om te wisselen tussen modaliteiten, oftewel: ketenmobiliteit moet gefaciliteerd worden. Daarmee overlapt dit perspectief ook met andere ontwikkelperspectieven uit deze visie. Mobiliteitsgedrag kan verder beïnvloed worden door ons toe te leggen op het veranderen van reistijden (spits mijden), een zuinigere rijstijl en het aantal reizen überhaupt verminderen, bijvoorbeeld door thuiswerken te stimuleren of door woon- en werklocaties in nabijheid te ontwikkelen.

Prioriteren van nieuwe investeringen



De beperkte hoeveelheid ruimte vraagt om keuzes in de prioritering van modaliteiten. Voetganger en fietsers krijgen prioriteit, waarna het OV volgt. Daaronder komt deelmobiliteit en tot slot privé autogebruik. We denken de auto niet weg, maar de auto krijgt niet meer de hoogste prioriteit.

Het toekomstbeeld voor Zuid-Kennemerland volgens deze visie integreert een hoge leefomgevingskwaliteit met een sterk economisch profiel en daarbij oog voor duurzaamheid. Om dit te bereiken, ligt de hierboven afgebeelde prioritering van modaliteiten voor de hand. Allereerst moeten we zorgvuldig omgaan met de al beperkte hoeveelheid ruimte in Zuid-Kennemerland. Daarom gaan we investeren in modaliteiten die weinig ruimte innemen: actieve vervoerswijzen en OV. Bovendien zijn dit ook de schonere vormen van vervoer, wat gunstig is voor de leefbaarheid in de regio. Ook past dit binnen een duurzaam mobiliteitssysteem omdat dit leidt tot een versterking van de loop- en fietsstructuren en mensen verleidt om de auto te laten staan.

Voor een economisch krachtige regio is bereikbaarheid van groot belang. Juist de logistieke sector ziet graag dat men kiest voor actieve vervoerswijzen of OV, omdat zo de aanwezige infrastructuur weer optimaal benut kan worden door de logistieke sector. Daarnaast is prioritering vanuit economisch oogpunt ook noodzakelijk om de pendel tussen de

werk- en woongebieden te bedienen. Ook dat geeft voldoende motivatie om actieve vervoerswijzen en OV te bevorderen. Op de derde plaats komt schone deelmobiliteit. Deze vorm van mobiliteit is qua ruimte en CO₂-uitstoot alsnog efficiënter dan privé autogebruik en kan ook voor deze regio beter benut worden. De onderkant van de piramide - het privé autogebruik - gaan we gericht faciliteren. Dat betekent dat we evidente knelpunten oplossen en de bereikbaarheid voor kwetsbare groepen blijven waarborgen. Het is echter wel noodzakelijk voor een leefbare, economisch krachtige en duurzame regio om mensen te verleiden de eigen auto vaker te laten staan. Alleen dan kan Zuid-Kennemerland de voorziene groei goed opvangen, zonder dat de huidige kwaliteiten van de regio verloren gaan. Alternatieven moeten wel kunnen concurreren qua vervoerskwaliteit en -capaciteit. Bovendien betekent een duurzaam mobiliteitssysteem ook een voor iedereen toegankelijk en bruikbaar systeem. Dit vraagt om aandacht bij de (her)inrichting van integraal en inclusief OV.

Sterke ketenpositie voor het OV



Het moet makkelijker worden om vlot van vervoersmobiliteit te wisselen. Het OV komt centraal te staan in de ketenmobiliteit en trein- en busstations krijgen een prominentere plek als hubs verspreid over de regio.

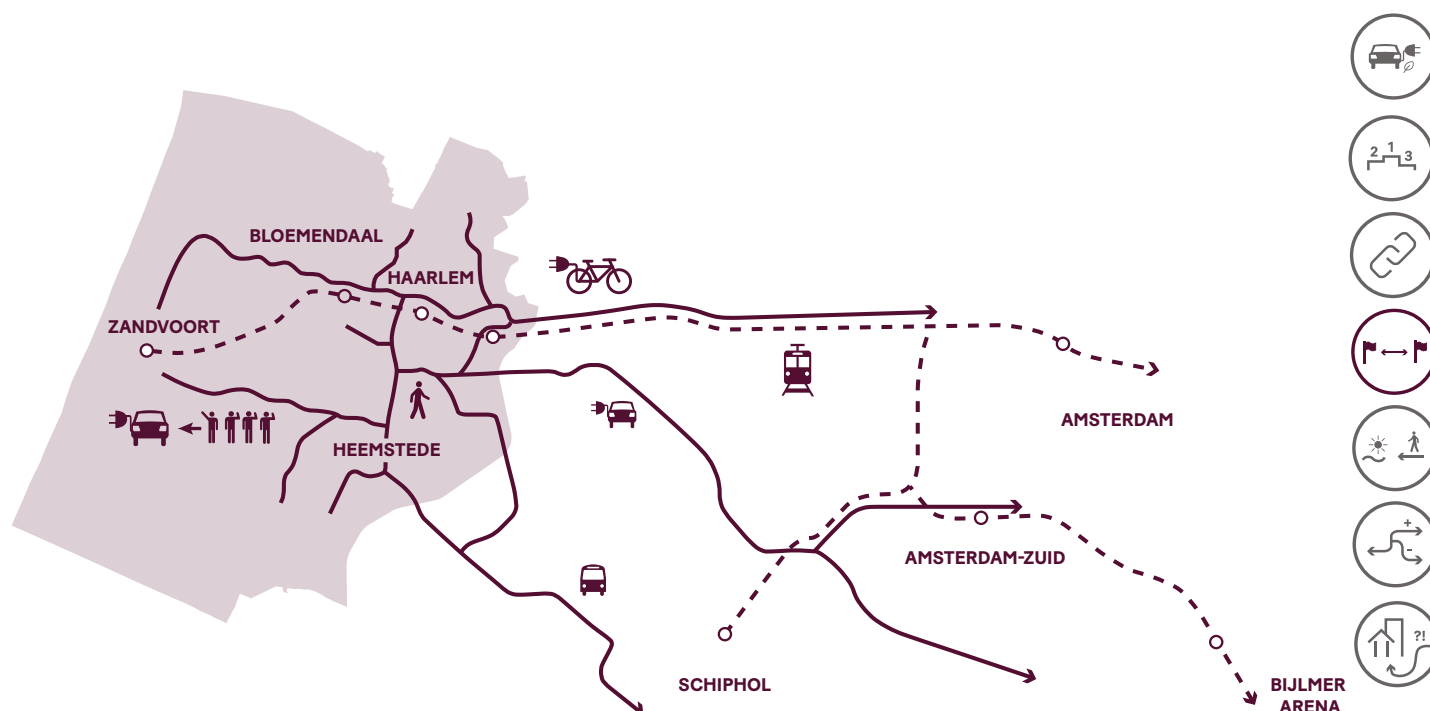
Voor veel verkeer in Zuid-Kennemerland geldt dat geen dag hetzelfde is en dat daarmee ook de reisbehoefte per dag verschilt. Dat vraagt om flexibiliteit. Bij ketenmobiliteit ligt de focus op de verplaatsing in plaats van op het vervoersmiddel. De reiziger wordt gefaciliteerd in het snel en gemakkelijk combineren van fiets, openbaar vervoer en de auto tijdens een reis. Uiteindelijk is het doel om het reisgemak van de 'ketenreiziger' te vergroten door de slimste, meest comfortabele én snelste route naar de bestemming aan te bieden. Dat maakt reizen uitermate flexibel, juist omdat ketenmobiliteit maatwerk mogelijk maakt. Daar is de regio als geheel uiteindelijk ook mee geholpen: door efficiënt gebruik te maken van de huidige infrastructuur kunnen de snelheid en doorstroming intact blijven, terwijl de regio kan blijven doorgroeien.

Binnen de ketenmobiliteit krijgt het openbaar vervoer een centrale plek. De reiziger kan een reis deels te voet of op de fiets afleggen, maar voor lange

afstanden is het openbaar vervoer en nu nog vaak de auto noodzakelijk. De opgave is dus ook om binnen de ketenmobiliteit het openbaar vervoer zo aantrekkelijk te maken dat mensen liever de auto laten staan. Daarmee is ketenmobiliteit niet alleen gunstig voor de bereikbaarheid van de regio, maar ook voor de uitdagingen op het gebied van duurzaamheid.

Om dit te bereiken, moet er op verschillende schaalniveaus geïnvesteerd worden in diverse modaliteiten en sterke mobiliteitsknooppunten. Dat zijn de plekken waar de reiziger kan overstappen en waar ook de keuze voor een vervoersmiddel wordt het gemaakt. Het succes van ketenmobiliteit hangt dus niet alleen af van het netwerk, maar juist ook van de knooppunten en daarmee de inrichting van de keten. Dat betekent dat deze strategie een ruimtelijke claim bevat. Deze knooppunten kunnen ook nieuwe ankerpunten vormen voor de ruimtelijke ontwikkeling van gebieden met aandacht voor veiligheid, voorzieningen en verblijfskwaliteit.

Versterken O-W verbindingen



Als gevolg van de geografische structuur zijn de oost-westverbindingen te beperkt in verhouding met de groeiende mobiliteitsvraag in deze richting. Voor alle modaliteiten moet dit worden verbeterd volgens de prioritering van modaliteiten.

Binnen de MRA vormt Zuid-Kennemerland samen met IJmond de derde economische speler. Toch is het aantal arbeidsplaatsen in Zuid-Kennemerland relatief laag in verhouding tot de omvang van de beroepsbevolking. Dat heeft alles te maken met de nabijgelegen economische kerngebieden: de havens, Amsterdam met de Zuidas en Bijlmer ArenA, en Schiphol. Hier is de werkgelegenheid tussen 2008 en 2016 sterk gegroeid, terwijl in Zuid-Kennemerland een krimp te zien was van 2.900 banen. Mensen wonen graag in Zuid-Kennemerland, maar reizen veelal in oostelijke richting om hun werkplek te bereiken. Met het hoge opleidingsniveau en de hoge arbeidsparticipatie brengen de Zuid-Kennemerlanders dagelijks een grote pendel op gang.

Nog altijd is er een groeiende uitgaande pendel van meer dan 50% van de beroepsbevolking van Zuid-Kennemerland onder andere richting Amsterdam - Zuidas en Haarlemmermeer - Schiphol. Tegelijkertijd wordt de inkomende pendel vanuit de Haarlemmermeer steeds kleiner.

Naast de ambitie om de werkgelegenheid in de eigen regio te stimuleren en de uitgaande woon-werkpendel zo te verkleinen, zijn forse investeringen in het openbaar vervoer en het wegennet alsnog onvermijdelijk. Tussen 2010 en 2017 waren er gemiddeld 90.000 dagelijkse verplaatsingen tussen Zuid-Kennemerland en Amsterdam (met een OV-aandeel van 34%) en 70.000 dagelijkse verplaatsingen tussen Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer (met een OV-aandeel van < 10%).

Uiteindelijk moeten de verbindingen voor alle modaliteiten worden verbeterd. Wel houden we hierbij de prioritering van modaliteiten aan, wat betekent dat fiets en OV voorrang hebben ten opzichte van de auto. Met name richting Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam ligt er een uitdaging om het OV-aandeel te verhogen.

Bronnen: Goudappel Coffeng (2019). Mobiliteitsopgave Haarlem/Zuid-Kennemerland
Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam (2019).

Flexibiliteit verkeer kustzone



De kustzone met Zandvoort voorop trekt met name op zonnige en/of vrije dagen veel bezoekers. Daardoor stromen de toegangswegen naar de kust vol met gevolgen voor de bereikbaarheid van de gehele regio. Daar staat tegenover dat de kustzone van groot economisch en maatschappelijk belang is.

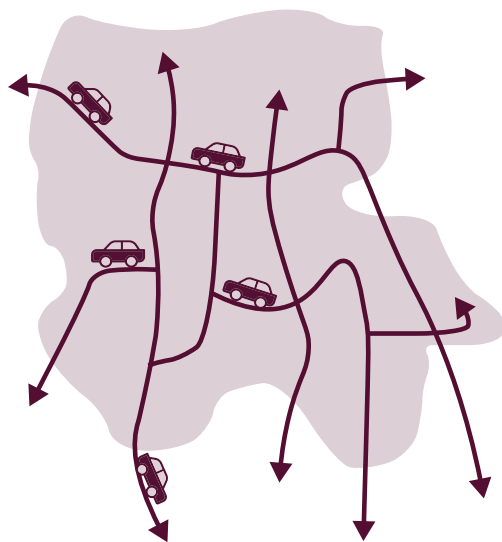
Zandvoort ontvangt jaarlijks vijf miljoen dagtoeristen en één miljoen verblijfstoeristen en geldt daarmee als de belangrijkste badplaats van de MRA. Daarvan is 18% uitkomstig uit Amsterdam en ongeveer 50% uit een gemeente aangrenzend aan Amsterdam. Op een doordeweekse dag komen er zelden meer dan dertigduizend bezoekers, terwijl een zomerse dag kan leiden tot honderdduizend bezoekers. Dit heeft uiteraard grote invloed op de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland en de leefbaarheid voor bewoners. Waar de piekdagen van de kustzone vooral afhankelijk zijn van weersomstandigheden, zijn er ook piekdagen bij grote evenementen met +100.000 bezoekers per dag.

De kustzone heeft behoefte aan flexibiliteit, omdat er grote verschillen zijn tussen de piekmomenten en de reguliere dagen. Hoewel Zandvoort voldoende parkeer capaciteit heeft, gaat deze opgave verder dan het grondgebied van Zandvoort. Dat betekent dat Zandvoort steun moet vinden binnen de regio. De regio als geheel heeft hier ook baat bij, aangezien het de

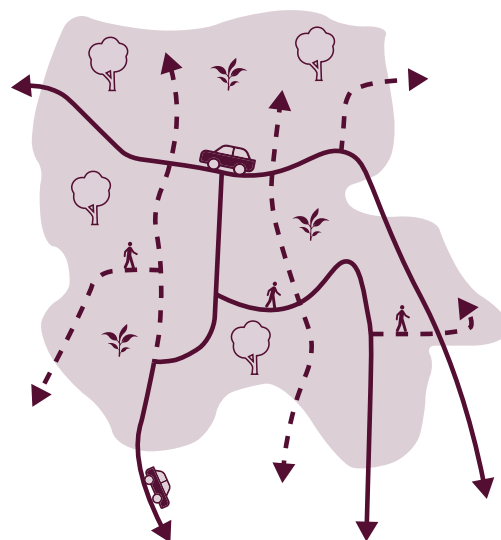
leefbaarheid en bereikbaarheid beïnvloedt. De wegen naar de kust lopen nu vast door het vele autoverkeer, wat direct een aanknopingspunt vormt voor deze strategie: inzetten op alternatieven voor autoverkeer in oost-westelijke richting en mensen eerder uit de auto laten stappen. Een vermindering van doorgaand verkeer richting de kust komt de verblijfskwaliteit langs deze toegangswegen enkel ten goede. Ook hier geldt dat ketenmobiliteit in combinatie met een slimme parkeerstrategie de uitkomst kan zijn. Door zorgvuldig te kiezen voor ingrepen die zowel de piekbelasting van de kustzone als de overige bereikbaarheidsproblematiek aanpakken, kan er "werk met werk" worden gemaakt. Op korte termijn kan de OV-capaciteit - onder meer bij Heemstede-Aerdenhout - vergroot worden. Ook kan er worden ingezet op een signaal- en verwijssysteem. Op middellange termijn kan er verder geïnvesteerd worden in het OV en actieve vervoerswijzen.

Bron: Amsterdam Beach, Decisio onderzoek

Bestaande capaciteit slim benutten



DORGAAND VERKEER
GELIJKMATIG VERDEELD



KIEZEN EN HERVERDELEN
VAN VERKEER



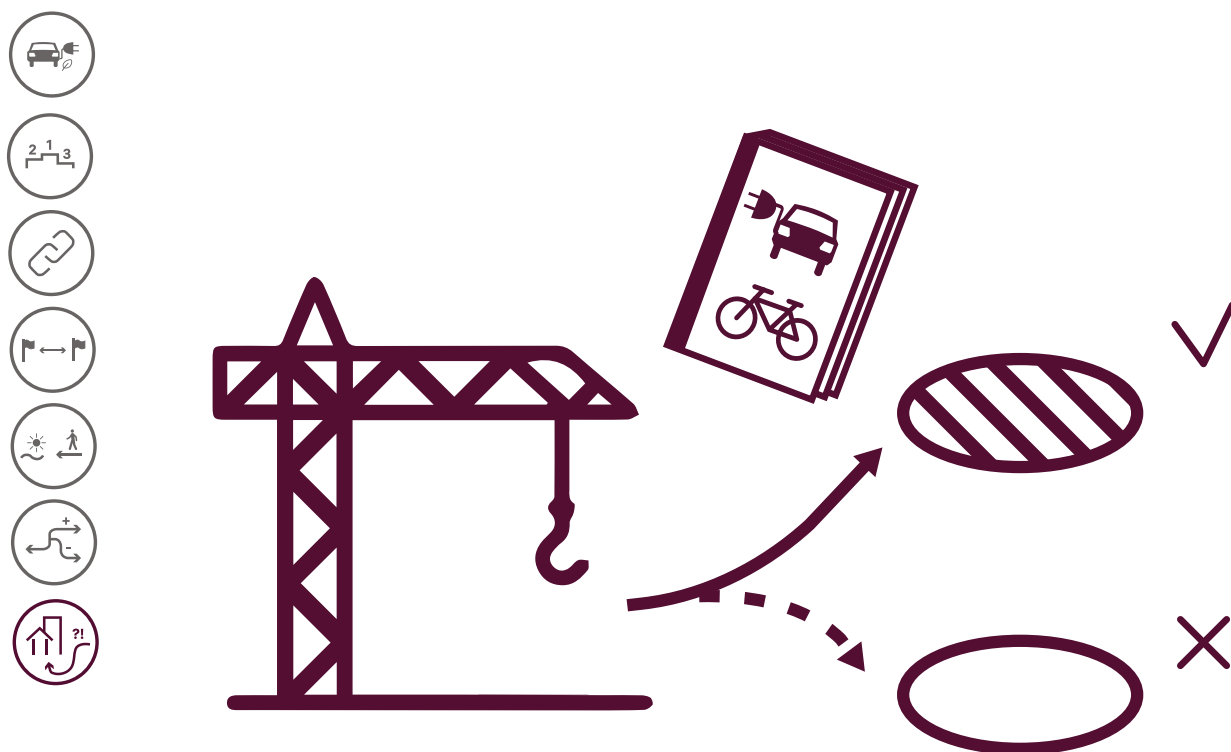
Bij gebrek aan fysieke ruimte voor nieuwe wegen moet de bestaande capaciteit vergroot en beter benut worden. Om de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de regio zo hoog mogelijk te houden, moeten er keuzes worden gemaakt: waar staan we verkeer wel toe, waar willen we geen (of minder) verkeer en waar is dit mogelijk?

De combinatie van de ruimtelijke opbouw van Zuid-Kennemerland, het wegennet dat de kernen dwars doorkruist en de beperkte capaciteit van het onderliggend wegennet maakt dat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de regio onder druk staan. Door het gebrek aan hiërarchie in het wegennet verspreidt het doorgaand verkeer (zowel het woonwerkverkeer als het recreatieverkeer) zich over meerdere wegen in de kernen, wat betekent dat het - met name tijdens de spits - overal druk is. Delen van Haarlem hebben vooral te kampen met verkeer in oost-westelijke richting. Heemstede ligt op de doortocht naar of vanaf Haarlem en Zandvoort. Bloemendaal heeft tot slot vooral te maken met recreatieverkeer, waardoor er enorme pieken ontstaan op zonnige dagen.

Dit is bij uitstek een regionale opgave, omdat de problematiek van de lokale kernen veroorzaakt wordt door de grotere kernen, de werkgebieden en de kustzone in de omgeving.

Bij het vaststellen van een strategie kan allereerst de prioritering van modaliteiten aangeprezen worden om het probleem structureel op te lossen: door te investeren in het fiets- en OV-netwerk kunnen meerdere alternatieven worden geboden aan de reiziger. Het toevoegen van hubs in de nabijheid van kernen is hier een voorbeeld van. Als het autobezit in de regio niet gaat afnemen, moeten we inzetten op een afname van het aantal autobewegingen. Vervolgens moeten er ruimtelijke keuzes gemaakt worden bij het vaststellen van de strategie: welke wegen worden specifiek ingezet voor de doorstroming van doorgaand verkeer en bij welke wegen wordt leefbaarheid vooropgesteld? Ook kruispunten verdienen aandacht, omdat hier vaak een capaciteitstekort is. Zo wordt het op enkele plekken in de regio drukker, maar krijgen inwoners wel hun geliefde, rustige kern terug.

Bouwen met mobiliteitsplan



Bereikbaarheid geldt als een voorwaarde voor gebiedsontwikkeling. Daarom wordt er in Zuid-Kennemerland allereerst gebouwd rondom OV hubs. Wanneer dit niet mogelijk is, dient een mobiliteitsplan ervoor te zorgen dat de druk op de weginfrastructuur zo min mogelijk toeneemt.

Om de regio ook in de toekomst bereikbaar te houden, moeten we ons bewust zijn van het feit dat bereikbaarheid moet gelden als een voorwaarde voor gebiedsontwikkeling. Met de groeiende vraag naar woningen in de regio en in de MRA wordt het logischerwijs drukker op de weg. Om de druk op de weginfrastructuur wel zo min mogelijk te laten toenemen, moet er bij het vaststellen van de plancapaciteit allereerst gekeken worden naar de bereikbaarheid van deze locaties. Hiervoor prefereren we locaties die gelegen zijn rondom OV hubs. Daarbij moet ook gekeken worden naar een verbetering van de bereikbaarheid per fiets en de inzet van deelmobiliteit. Dat geeft mensen de mogelijkheid om gebruik te maken van ketenmobiliteit, waardoor de afhankelijkheid van de auto vermindert.

Wanneer locaties bij OV hubs bijvoorbeeld niet (meer) beschikbaar zijn, moet overwogen worden om voor de bouw om een strategisch mobiliteitsplan te vragen. Alleen zo kunnen we voorkomen dat het nog veel drukker gaat worden op de wegen in Zuid-Kennemerland. Waar een afzonderlijk plan nog een beperkte impact heeft, geldt dat niet wanneer alle plannen bij elkaar opgeteld worden.

Naast de locaties van woningbouw kan ook de inrichting van wijken een belangrijke rol vervullen. Bestaande en nieuwe wijken kunnen zodanig ingericht worden dat zoveel mogelijk (dagelijkse) bestemmingen op loop- en fietsafstand liggen en er geen fysieke of mentale belemmeringen zijn om van actieve vervoerswijzen gebruik te maken. Aandacht voor ruimtelijke barrières, de beleving van de openbare ruimte en verkeersveiligheid speelt hier een significante rol.

04

Oplossingsrichtingen

De oplossingsrichtingen geven aan hoe de zeven ontwikkelperspectieven daadwerkelijk kunnen landen in Zuid-Kennemerland. De ontwikkelperspectieven kennen een sterke samenhang; hetzelfde geldt voor de oplossingsrichtingen. Ze vormen bouwstenen voor het strategisch ontwikkelpad, dat is toegelicht in het vijfde deel van deze visie.

De regio bestaat uit dichtbebouwde steden en dorpskernen, ingekaderd door waardevolle landschappen, het Noordzeekanaal en Schiphol. Hierdoor is de ruimte zeer beperkt. Daarnaast geldt dat er een klimaatdoelstelling ligt; het is dus nodig om vervoersvormen te kiezen die efficiënt met ruimte omgaan en weinig tot geen CO₂ uitstoten.

Dit algemene inzicht, afgebeeld op de pagina hiernaast, vormt de basis voor de oplossingsrichtingen. De balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid staat hierbij centraal.

Net als de opgaven en de ontwikkelperspectieven hebben de oplossingsrichtingen ook een grensoverschrijdend karakter. Voor elke richting ligt er een regionale opgave, maar ook van de individuele gemeenten, de MRA en het Rijk zal medewerking noodzakelijk zijn.

De oplossingsrichtingen hebben betrekking op alle modaliteiten en vereisen vaak ingrepen voor een combinatie van modaliteiten op specifieke locaties. In het hiernavolgende deel worden de oplossingsrichtingen één voor één uitgelegd. Vervolgens laat de tabel op pagina 29 zien welke oplossingsrichtingen bij welke ontwikkelperspectieven horen. Tot slot geeft het strategisch ontwikkelpad aan op welk moment in de tijd welke oplossingsrichting verder onderzocht en ontwikkeld kan worden.

 **AANTAL GRAM CO₂ PER PERSOON VOOR EEN VERPLAATSING VAN 1 KM**

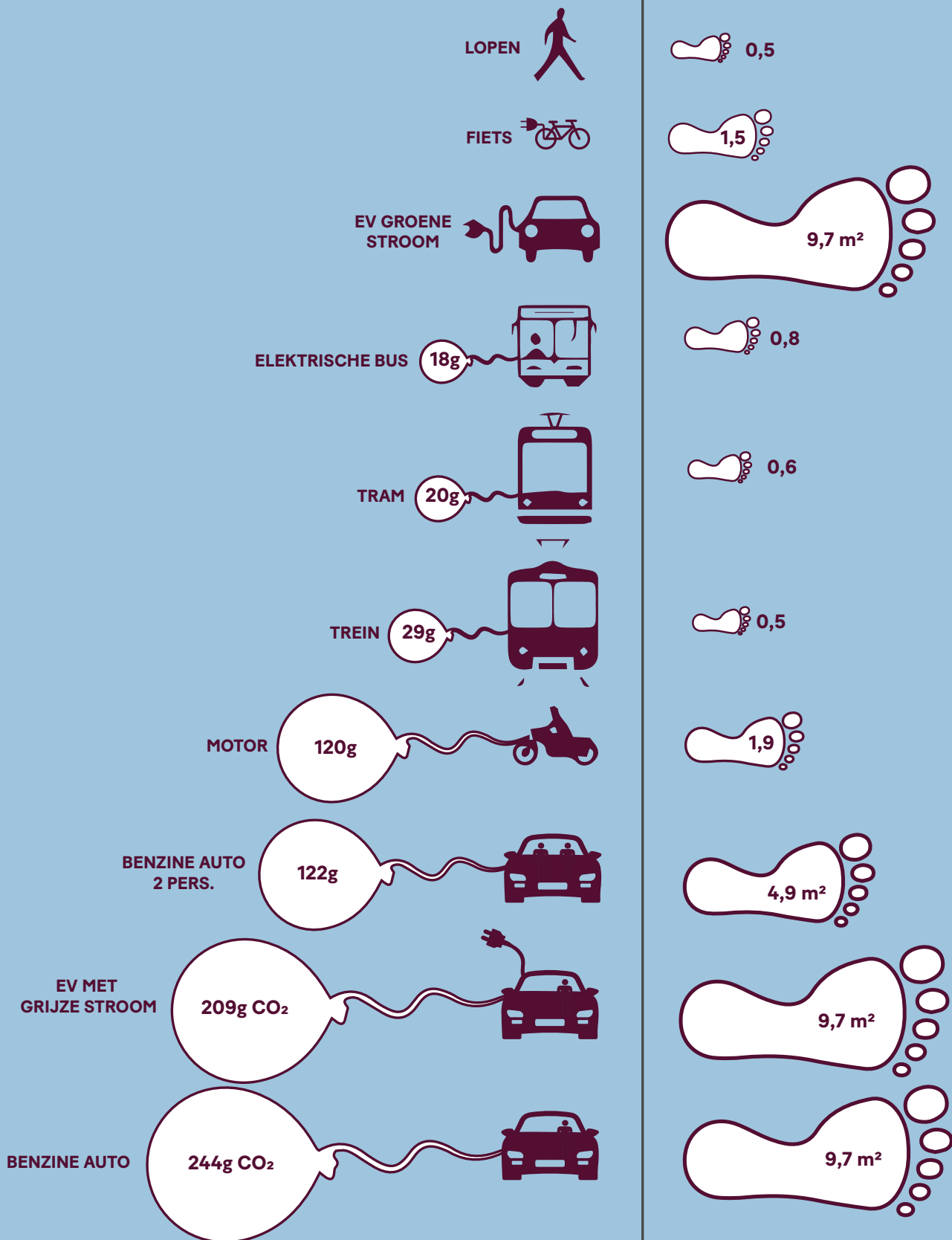
 **RUIMTE IN M² NODIG PER DEELNEMER**

BRON: www.sensibletransport.org.au

CO₂-uitstoot

Modaliteit

Ruimteclaim



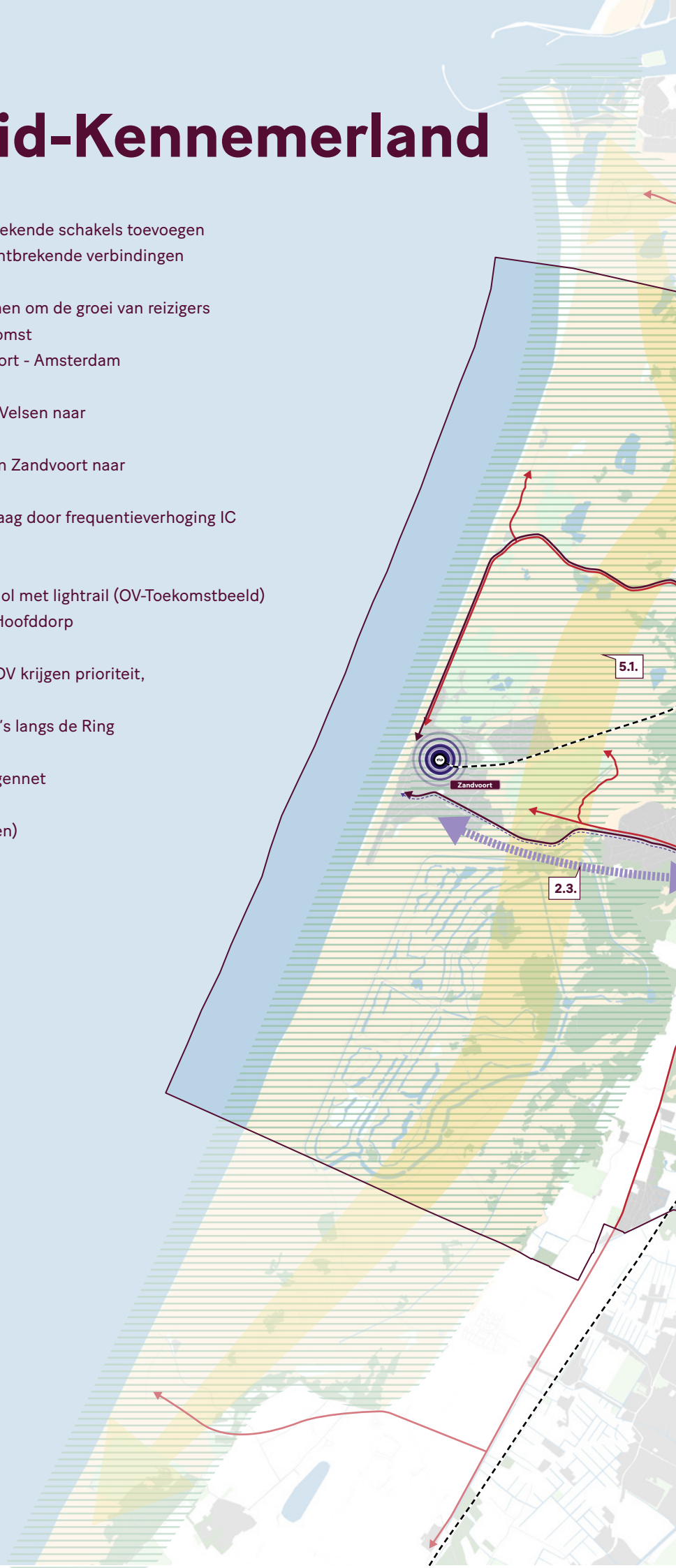
Visiekaart Zuid-Kennemerland

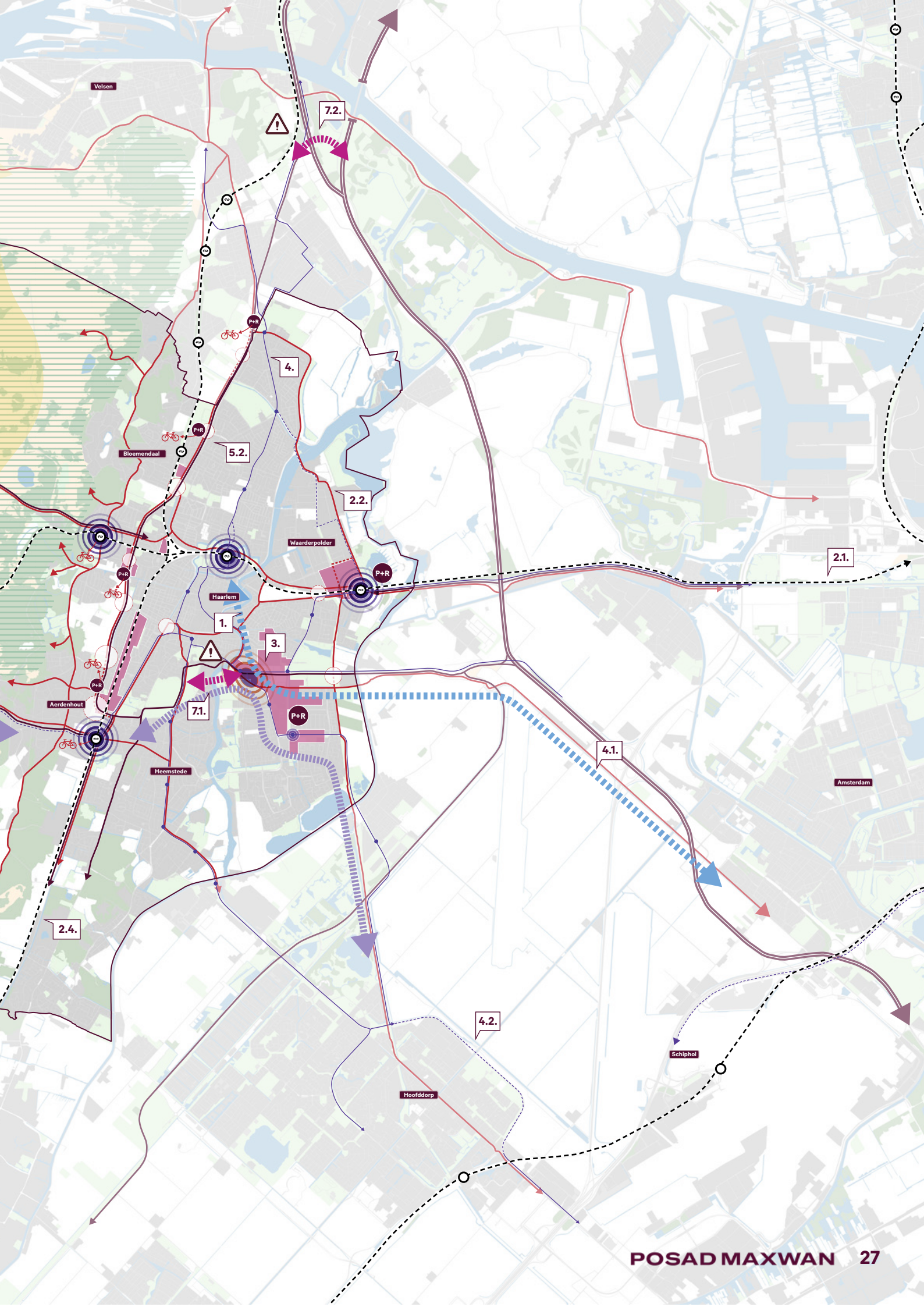
1. Versterken netwerk van fietspaden
 - 1.1. Lokaal fietsnetwerk versterken en ontbrekende schakels toevoegen
 - 1.2. Regionaal fietsnetwerk versterken en ontbrekende verbindingen toevoegen
2. Vergroten OV-capaciteit en frequentie treinen om de groei van reizigers te faciliteren voor vervoer nu en in de toekomst
 - 2.1. Beter benutten spoor Haarlem/Zandvoort - Amsterdam door frequentieverhoging IC en sprinter
 - 2.2. Nieuwe/verbeterde OV-verbinding van Velsen naar Haarlem Spaarnwoude
 - 2.3. Nieuwe/verbeterde HOV-verbinding van Zandvoort naar Heemstede - Aerdenhout - Hoofddorp
 - 2.4. Beter benutten spoor Haarlem - Den Haag door frequentieverhoging IC
3. Ontwikkelen OV-knoop Buitenrust
4. Versterken MRA-netwerk
 - 4.1. Versterken verbinding Haarlem - Schiphol met lightrail (OV-Toekomstbeeld)
 - 4.2. Versterken HOV-verbinding Haarlem - Hoofddorp
5. Faciliteren overstappunten
 - 5.1. Kustzone als autoluw gebied - fiets en OV krijgen prioriteit, autoverkeer wordt naar P+R geleid
 - 5.2. Parkeerbeleid als sturingsmiddel - P+R's langs de Ring
6. Spreiden pendelstroom
7. Verbeteren doorstroming onderliggend wegennet
 - 7.1. Doorstroming N205 verbeteren (o.a. knelpunt nabij Buitenrustbrug oplossen)
 - 7.2. Velserversbinding realiseren

-  snelweg
-  autoweg
-  nieuwe wegverbinding
-  treinspoor
-  HOV corridor
-  nieuwe HOV corridor
-  regionale fietsverbinding
-  ontbrekende verbinding
-  ontbrekende schakel fiets
-  treinstation
-  OV hub
-  zoekgebied HOV hub
-  HOV halte
-  Knelpunt autoverkeer
-  P+R
-  ontwikkelzone
-  kustzone
-  versterken oost-west verbinding (OV/auto)
-  Lightrail (OV-Toekomstbeeld)

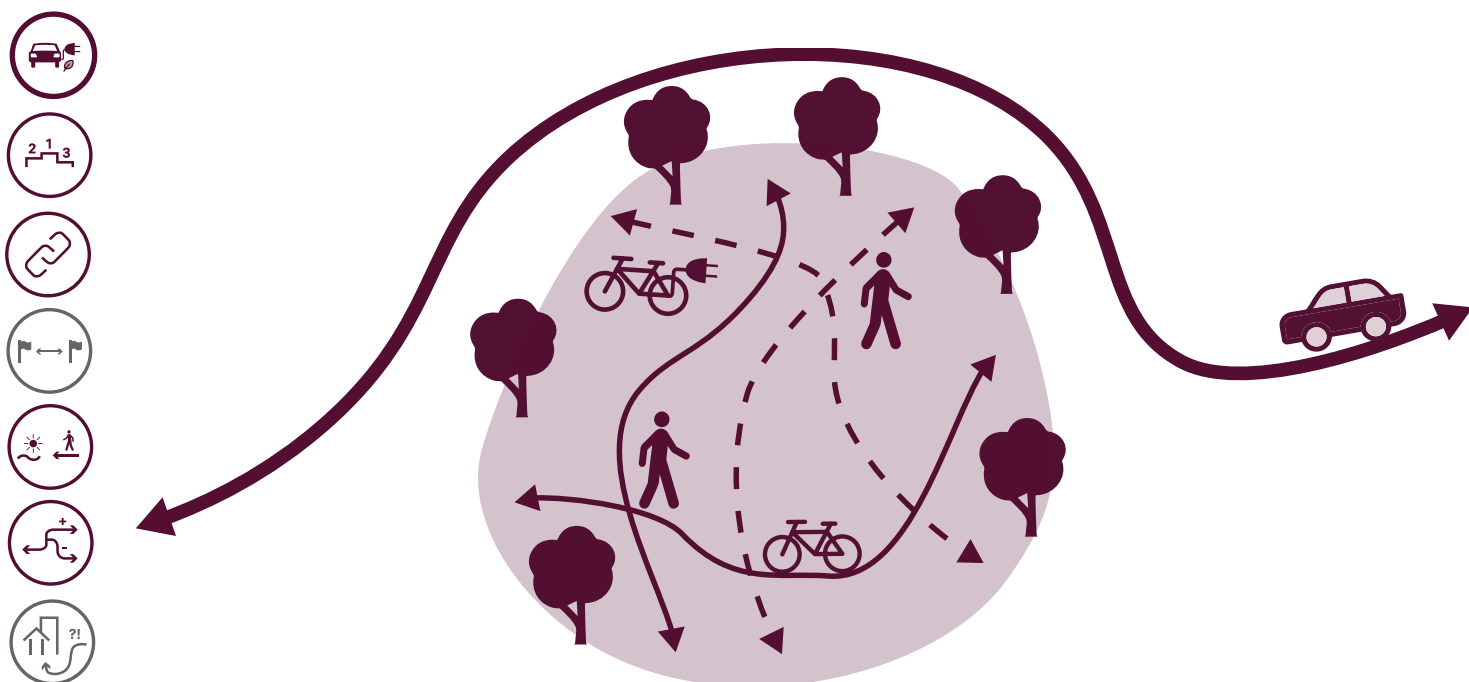


0 250 500 1000m





Compleet fietsnetwerk lokaal



Om de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid te vergroten, wordt ingezet op een compleet fietsnetwerk op lokale schaal. De auto rijdt zoveel mogelijk om de kernen heen, terwijl daarbinnen meer ruimte vrijkomt voor voetgangers, fietsers, OV en groen.

De strategie 'prioritering van modaliteiten' brengt de fiets nadrukkelijker in beeld als volwaardig vervoersmiddel. Net zoals in andere delen van het land is ook voor Zuid-Kennemerland een sterk fietsbeleid van belang. Fietsen is niet alleen gezond en goed voor het milieu, het neemt ook veel minder ruimte in dan andere vervoersmiddelen en is voor vrijwel iedereen toegankelijk.

Het gebruik van de fiets moet vanzelfsprekend worden in Zuid-Kennemerland. Daarvoor moet het lokale fietsnetwerk de woon- en werkgebieden voldoende bedienen. Alleen dan kan de fiets de concurrentie met de auto aangaan. Het voltooiën van het lokale fietsnetwerk gaat hierbij zowel om de aanleg of verbetering van routes als om het maken van de missende schakels. Veiligheid staat daarbij voorop. Daarnaast moet er voldoende aandacht worden besteed aan fietsvoorzieningen, zoals fietsenstallingen. Ook deelfietsystemen vergroten het fietsgebruik in de regio.

Door op al deze fronten in te zetten wint de fiets snel terrein in vergelijking met andere modaliteiten.

Een sterk lokaal fietsnetwerk vraagt om voldoende ruimte binnen de kernen. Om de leefbaarheid in de kernen te verhogen, en daarbij ruimte voor de fietser en voetganger te creëren, moeten auto's om de kernen heen rijden. Een autoluwe kern heeft dus als voorwaarde dat het onderliggend wegennet - met name de regioing - het autoverkeer uit de kernen kan opvangen.

Een sterk lokaal fietsnetwerk is van groot belang voor de inwoners van Zuid-Kennemerland, maar ook bezoekers van buiten de regio kunnen hiermee verleid worden om de auto te laten staan. Als het netwerk goed aansluit op OV-knooppunten met eventueel een P+R-terrein en er voldoende fietsparkeermogelijkheden zijn, wordt ketenmobiliteit in de regio verder gestimuleerd.

Compleet fietsnetwerk regionaal



Een compleet regionaal fietsnetwerk maakt fietsgebruik populairder bij zowel woon-werkverkeer als recreatief verkeer. Dat verbetert de bereikbaarheid van de regio, vermindert de CO₂-uitstoot en moedigt mensen aan om meer te bewegen.

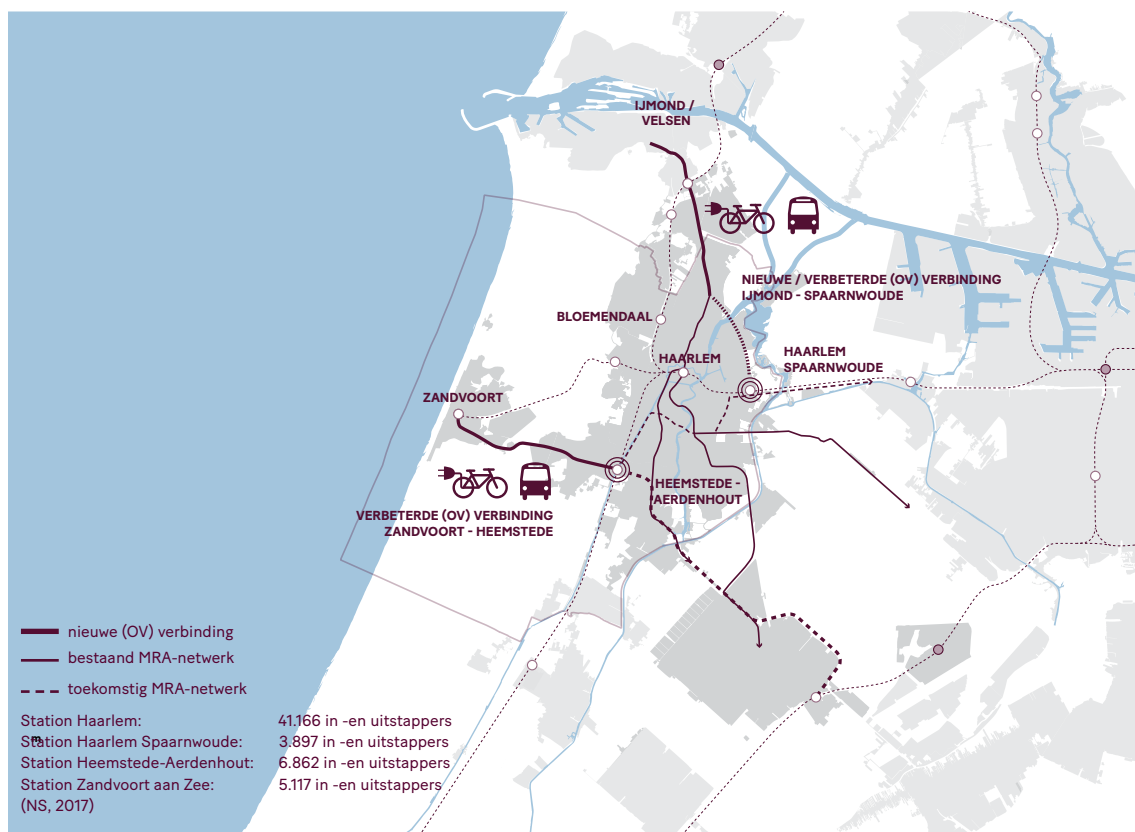
Voor de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland kan het regionaal (snel)fietsgebruik een significante rol spelen. Het gaat daarbij met name om de fietsverbindingen richting Amsterdam en Schiphol, en aan de westkant de kustzone. In vergelijking met het OV en de auto speelt de fiets een bescheiden rol in de verplaatsingen richting Amsterdam. Tussen 2010 en 2017 werden minder dan 5000 dagelijkse verplaatsingen tussen Amsterdam en Zuid-Kennemerland per fiets afgelegd, terwijl het totaal aantal verplaatsingen maar liefst 90.000 bedroeg. Tussen Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer lag het aandeel iets hoger met 5000 - 10.000 dagelijkse verplaatsingen per fiets met een totaal van 70.000 verplaatsingen.

Toch wint de fiets ook op lange afstanden enig terrein in de MRA, vooral ten koste van de auto. De opkomst van de e-bike is hiervoor de meest voor de hand liggende reden. Tussen 1995-2002 en 2010-2017 nam de gemiddelde verplaatsingsafstand voor de fiets in

Zuid-Kennemerland en IJmond met 22% toe. Ook de gemiddelde verplaatsingsafstand van de auto nam toe, waarschijnlijk omdat de fiets op de lokale schaal ook terrein wint ten opzichte van de auto.

Kortom: voldoende redenen om verder te investeren in het regionale fietsnetwerk. Voor bovenlokale verplaatsingen blijft het woon-werkverkeer het belangrijkste motief, maar ook voor de bereikbaarheid van de kustzone is het regionale fietsnetwerk essentieel. In beide situaties is het belangrijk dat het netwerk snelfietsroutes goed aansluit op OV-knooppunten en dat er voldoende voorzieningen zijn. Via een hoogwaardig en samenhangend netwerk moeten fietsers eenvoudig tussen de stedelijke kernen en vanuit het stedelijke gebied de natuur in kunnen fietsen (MRA, 2018). De gemeenten, de regio Zuid-Kennemerland en de Metropoolregio Amsterdam zijn hier samen verantwoordelijk voor.

Schaalsprong OV



Station Haarlem verwerkt veruit de meeste in- en uitstappers van alle treinstations in Zuid-Kennemerland. Met nieuwe, kwalitatieve, snelle OV-verbindingen naar andere stations, in combinatie met genoeg capaciteit in de treinen, wordt de OV-capaciteit in Zuid-Kennemerland beter benut en wordt station Haarlem ontlast.

Station Haarlem is met afstand het grootste station van Zuid-Kennemerland. Hier stappen dagelijks ruim veertigduizend mensen in of uit de trein. Het station bedient treinen onder meer richting Amsterdam, Zandvoort, IJmond en Leiden. Na station Haarlem volgen de stations Zandvoort en Heemstede-Aerdenhout met respectievelijk zeventuizend en vijfduizend in- en uitstappers.

Voor een groot deel van de in- en uitstappers is station Haarlem slechts een tussenstop en wordt er daarna doorgereisd naar de eindbestemming. Dat betekent dat deze reizigers ook op andere stations zouden kunnen in- of uitstappen, mits deze stations goed functioneren als OV-knooppunten in de ketenmobiliteit. Zoals onderzocht in de studie naar stationsgebied Haarlem wordt een groei van 50% bussen verwacht. Door de Provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem is besloten deze groei niet op het station te laten plaatsvinden, maar deze bussen te herrouteren.

Voor station Haarlem biedt dat kansen: zowel het

station als de bijbehorende voorzieningen worden zo ontlast, waardoor de druk op de ruimte voor bijvoorbeeld het busstation en de fietsenstallingen kan afnemen. Om dat te bereiken, kunnen de stations Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout worden ingezet. Al moet daar wel plek voor extra fietsenstallingen gecreëerd worden. Reizigers uit Velsen kunnen via de nieuwe of verbeterde (lightrail) OV-verbinding station Haarlem Spaarnwoude bereiken, daar overstappen op de trein en vervolgens verder reizen naar Amsterdam. Op de terugweg is dezelfde reis mogelijk. Voorwaarde is wel dat treinen vanaf station Haarlem voldoende capaciteit hebben, zodat reizigers die een station later bij Haarlem Spaarnwoude instappen ook een comfortabele reis kunnen beleven.

Hetzelfde is mogelijk als er vanaf Zandvoort een nieuwe of verbeterde OV-verbinding naar station Heemstede-Aerdenhout komt, op termijn kan de route tot aan Hoofddorp lopen. Zo worden de oost-westverbindingen van en naar de kust verbeterd en blijft de kustzone ook beter bereikbaar.

Versterken OV-positie in O-W



Er ligt een grote kans om het OV-aandeel vanaf Haarlem-Zuidoost richting Schiphol, Amsterdam-Zuid en Bijlmer Arena te vergroten. Daarvoor is een nieuw multimodaal openbaar vervoersstation in Haarlem-Zuidoost gewenst, inclusief P+R hubs.

De OV-ambitie van Zuid-Kennemerland heeft betrekking op lijnvoering in noord-zuidrichting (IJmond, Leiden, Den Haag) en oost-westrichting (met name Amsterdam). Daarnaast is niet alleen bereikbaarheid binnen de MRA belangrijk, maar ook verbindingen met de rest van Nederland en Europa. Voor nu geldt echter dat verbetering van oost-westverbindingen voor alle modaliteiten de hoogste prioriteit heeft. De modal split geeft daarbij aan dat het OV-aandeel nog flink kan groeien. Gezien het feit dat het hier vaak om langere afstanden gaat, kan het OV met name groeien ten koste van de auto. Statistieken bevestigen dit beeld: tussen 2010 en 2017 werd 80% van de dagelijkse verplaatsingen tussen Zuid-Kennemerland en Amstelland-Meerlanden met de auto afgelegd. Tussen de regio en Amsterdam was dit nog bijna 60%.

Wanneer de bestaande stations worden bekeken met hun bedieningsgebieden, valt op dat een groot deel van de inwoners van Zuid-Kennemerland - mede dankzij de vele kleine stations - binnen enkele

minuten fietsen een station kan bereiken. Haarlem-Zuidoost wordt echter nog niet bediend door een volwaardig OV-station. Hier ligt een kans, omdat de snelle verbindingen naar belangrijke werkgebieden zoals Schiphol, Amsterdam Zuid en Bijlmer Arena via Haarlem-Zuidoost lopen. Vanaf OV-station Buitenrust kunnen bussen en lightrail/sneltrams verder rijden naar station Haarlem Spaarnwoude en/of Haarlem. Buitenrust kan ontwikkeld worden tot een multimodaal openbaar vervoersstation, dat ook vanuit het centrum van Haarlem eenvoudig en snel te bereiken is. Het station kan gecombineerd worden met een P+R langs de voltooide regioring, wat ketenmobiliteit ook hier verder stimuleert en de gehele regio ten goede komt. Zo kunnen reizigers belangrijke functies in dit gebied goed bereiken. In combinatie met het realiseren van de regionale woningbouwopgave gaat het hier om integrale gebiedsontwikkeling rondom het toekomstige multimodale OV-knooppunt. Dat geldt ook voor de ontwikkelzones rond andere stations, zoals Heemstede-Aerdenhout.

Versterken MRA OV-netwerk



Het MRA-netwerk oriënteert zich op de belangrijkste werklocaties, zoals Amsterdam Zuid, Schiphol en Bijlmer ArenA. Het OV-netwerk kan echter nog aantrekkelijker worden georganiseerd, zowel qua comfort als reistijd.

Op alle schaalniveaus wordt gewerkt aan het openbaar vervoersaanbod in en rondom Zuid-Kennemerland. De Metropoolregio Amsterdam speelt hier een belangrijke rol in, met name omdat de Metropoolregio tot 2040 zal doorgroeien met 250.000 woningen en ook het kabinet erkent dat de regio zal vastlopen als er niet in bereikbaarheid - en vooral in het OV-netwerk - geïnvesteerd wordt. Hierbij gaat het om oplossingsrichtingen op zowel de korte als lange termijn.

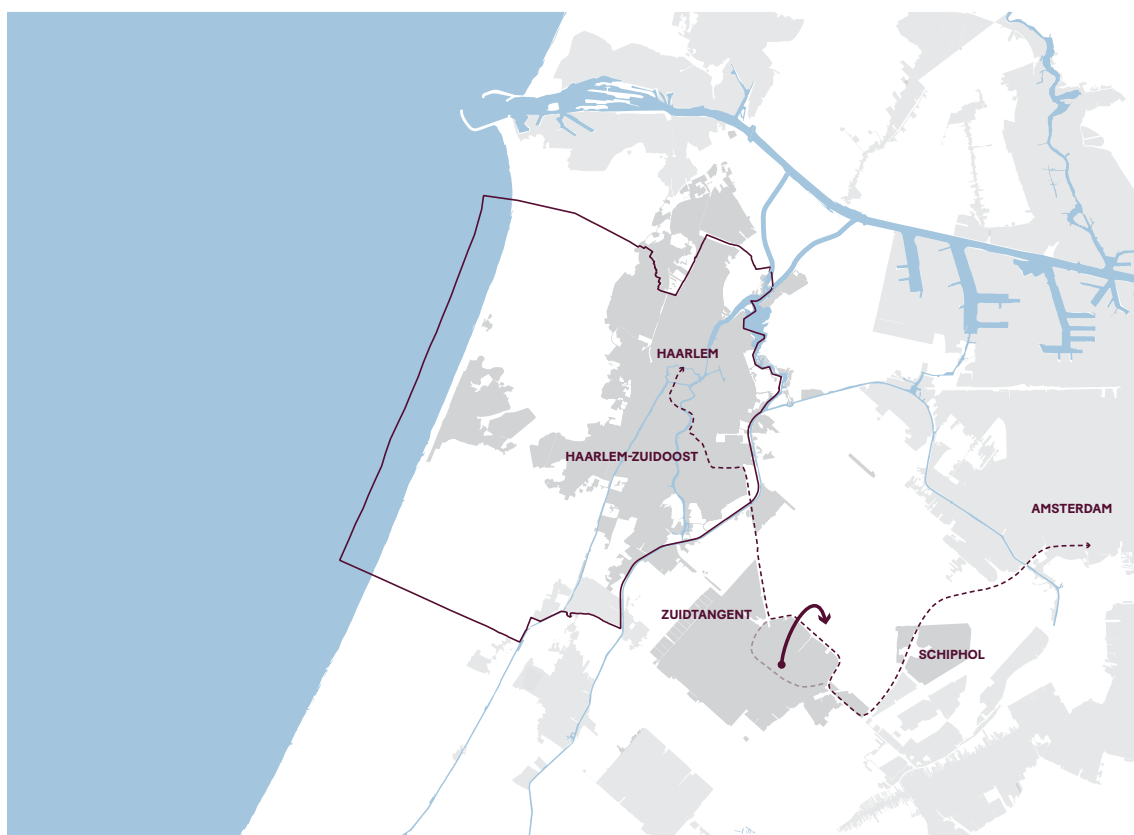
Op de lange termijn (2040) ambieert de MRA een toekomstvast OV-netwerk, wat onder meer betekent dat het netwerk moet kunnen meegroeien met de veranderingen in het daily urban system. Voor het toekomstbeeld van het OV-netwerk worden ruimtelijk-economische ontwikkelingen als uitgangspunt genomen. Daarbij wordt uitgegaan van het feit dat de trend van de trek naar stedelijke regio's doorzet. Dat leidt niet alleen tot een mobiliteitsvraag, maar ook

tot het gegeven dat de MRA moet inspelen op haar agglomeratiekracht en het aanbod van voorzieningen in de directe nabijheid. Dat vereist een comfortabel en snel MRA OV-netwerk. Het bundelen van reizigers is een vereiste om een frequent, concurrerend netwerk op te zetten.

Voor Zuid-Kennemerland geldt dat de oost-westrelaties wederom overheersen. Dat komt doordat het MRA OV-netwerk zich oriënteert op de belangrijkste werklocaties, zoals Amsterdam centrum, Amsterdam Zuid, Schiphol en Bijlmer ArenA. Het ligt dan ook voor de hand om verbindingen richting Amsterdam te verbeteren of aan te leggen. Dit kunnen zowel bus-, tram- als lightrailverbindingen worden.

Daarnaast geeft de kustzone Zuid-Kennemerland een unieke positie binnen de MRA en maken inwoners van de metropoolregio veelvuldig gebruik van de kust. Dat geeft aanleiding om ook de oost-westverbinding voor openbaar vervoer over de N201 naar Zandvoort te verbeteren via de Zuidtangent.

Zuidtangent om Hoofddorp



Nu rijden de HOV-bussen nog door Hoofddorp heen. Om een snellere verbinding van Zuid-Kennemerland naar Schiphol en Amsterdam aan te bieden, wordt een aanvullende (snellere) HOV-buslijn langs de buitenzijde van Hoofddorp geleid. Hoofddorp zelf blijft bereikbaar via de huidige routes.

Binnen het OV-Toekomstbeeld is besloten om 4 prioritaire nieuwe lightrailverbindingen aan te wijzen in de provincies Noord-Holland en Flevoland. Eén van deze verbindingen is de lightrail Haarlem - Schiphol-Noord, die aansluit op een doorgetrokken Noord-Zuidlijn. Dit is momenteel de zwaarste busverbinding van de regio. De lightrail zorgt ervoor dat de verbinding tussen Zuid-Kennemerland en Schiphol en Amsterdam-Zuid verbetert qua capaciteit, snelheid en comfort. Ook ontlast deze verbinding het overbelaste hoofdspoor tussen Haarlem en Amsterdam.

Een ander onderdeel van het versterken van het MRA OV-netwerk is de Zuidtangent. Deze HOV-corrider loopt nu van station Haarlem via Hoofddorp en Schiphol naar Bijlmer ArenA. Doordat de bus (lijn 300) via Hoofddorp rijdt en daar ook enkele keren stopt, ontbreekt het Zuid-Kennemerland aan een snelle verbinding met de belangrijke werklocaties rondom Amsterdam en Schiphol. Daarom wordt voorgesteld

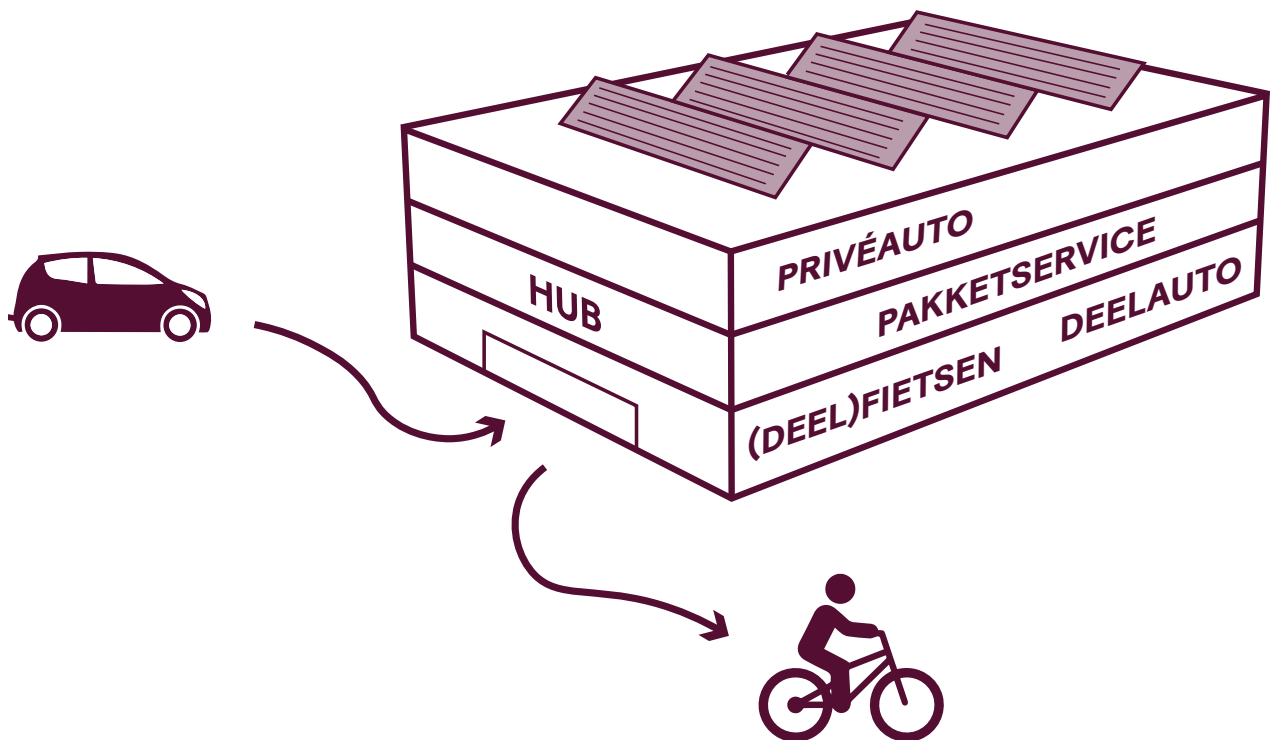
om de Zuidtangent om Hoofddorp heen te leiden. Dat scheelt reistijd, terwijl Hoofddorp zelf alsnog bereikbaar blijft via de overige busverbindingen, zoals de doorgaande lijnen 340R en 341R.

Mits het multimodale OV-station Buitenrust gerealiseerd wordt (zie ook pag. 31), kan de Zuidtangent vanuit Amsterdam via Vijfhuizen en Schalkwijk het station Buitenrust bereiken.

Daarnaast is het voor de toekomstige route (zie ook pag. 30) Zandvoort - Heemstede Aerdenhout - Hoofddorp ook een erg interessante verbetering, deze route wordt door het omklappen namelijk ook aanzienlijk sneller.

De corridor kan uitgevoerd worden als een bus- of lightrailverbinding. Van hoogfrequente lightrailsystemen is bekend dat deze zichzelf kunnen bedienen zonder overheidskosten.

Overstappunten faciliteren



Parkeerbeleid kan een sterk sturingsmiddel zijn om andere modaliteiten te prioriteren en zo Zuid-Kennemerland bereikbaar én leefbaar te houden. Gebundeld parkeren en mobiliteitshubs worden gecombineerd op P+R locaties, wat ketenmobiliteit stimuleert.

Om de balans te bewaren tussen leefbaarheid en mobiliteit, en daarbij uiteindelijk autoluwe kernen te realiseren, zal het doorgaand autoverkeer binnen de kernen geminimaliseerd moeten worden en moeten bewoners verleid worden om de auto vaker te laten staan. Een complete regioring is daarvoor een voorwaarde, maar op kortere termijn kan Zuid-Kennemerland met regionale samenwerking al veel bereiken door parkeerbeleid in te zetten als sturingsmiddel.

Dit houdt in dat gebundeld parkeren en mobiliteitshubs gecombineerd worden op P+R locaties, wat de ontwikkeling van ketenmobiliteit in de regio verder stimuleert. Deze oplossingsrichting is geschikt voor meerdere schaalniveaus: van grote hubs rondom belangrijke OV-knooppunten tot kleinere hubs op wijkniveau. Wel moeten de hubs strategisch worden geplaatst, bijvoorbeeld langs de ring of dichtbij OV-knooppunten. Dat maakt het overstappen naar

andere modaliteiten snel en comfortabel. Dat is ook in financieel opzicht noodzakelijk om de P+R locaties te kunnen realiseren en onderhouden. Uiteindelijk kunnen parkeerinkomsten weer terugvloeien naar de betreffende gemeente.

Deze overstappunten kunnen de grote stromen in de regio in alle richtingen gaan faciliteren. Hierbij gaat het zowel om woon-werkverkeer als recreatieverkeer. Hoewel het gaat om regionale bereikbaarheid, kan samengewerkt worden op het schaalniveau van de metropoolregio. De MRA verkent namelijk in 2019 of een regionaal P+R-beleid op MRA-niveau kan worden georganiseerd. De MRA legt daarbij de nadruk op het gegeven dat de historische binnensteden in de MRA het inkomende verkeer niet kunnen verwerken en dat parkeerplaatsen in de stad schaars zijn. Ook de MRA ziet in dat met een krachtig P+R-beleid de bereikbaarheid kan toenemen.

Overstappen bij P+R locaties



P+R locaties komen direct langs de Ring te liggen, waardoor men gemakkelijk over kan stappen op de fiets of het OV. Zowel verkeer met de kustzone als bestemming als woon-werkverkeer in oostelijke richting kunnen hier gebruik van maken.

De gemeenten in Zuid-Kennemerland geven afzonderlijk aan te kampen met een toenemende parkeerdruk. Daarbij komt kijken dat stilstaande auto's een groot beslag leggen op de openbare ruimte in de stad. Hoewel de parkeerdruk in de gemeenten toeneemt door verschillende oorzaken, kunnen de gemeenten wel degelijk als regio gezamenlijk eenzelfde oplossingsrichting hanteren. Uiteindelijk is het doel namelijk hetzelfde: een regio met een hoge leefomgevingskwaliteit, waar leefbare kernen een belangrijk onderdeel van uitmaken.

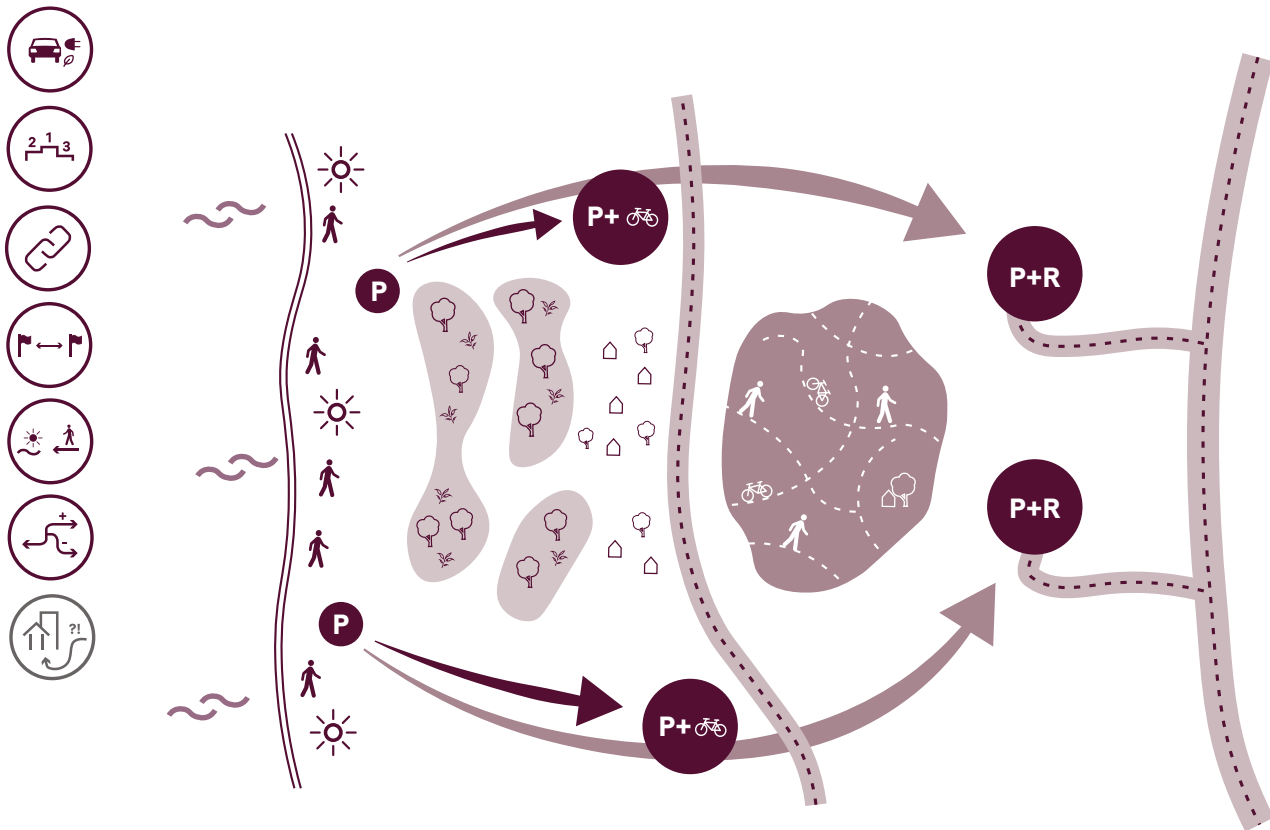
Het voltooien van de Regioring (zie ook pag. 38) geldt als voorwaarde voor het verhogen van de leefbaarheid in de kernen van Zuid-Kennemerland. Een goed doorstromende ring biedt namelijk de mogelijkheid om autoverkeer rond de kernen te leiden en het gebundelde autoverkeer op de ring te laten parkeren op P+R-terreinen langs de ring, die voorzien worden van natransport per fiets, trein of HOV. Zo worden regionale bezoekers alsnog goed opgevangen en kan de

parkeerdruk een stimulans zijn om verder te investeren in het HOV- en fietsnetwerk. Ook dat is een gezamenlijke ambitie van de vier gemeenten.

De P+R-terreinen langs de ring werken zowel voor woon-werkverkeer als recreatieverkeer. De oost-westverbindingen naar grote werklocaties nabij Amsterdam worden zo beter bereikbaar en bezoekers van het strand of evenementen kunnen sneller en zonder parkeerstress de kust bereiken.

De P+R-terreinen komen bij voorkeur te liggen bij OV-knooppunten, wanneer de ruimtelijke inpassing dit toelaat. Daarnaast zijn locaties dichtbij de aansluiting van N-wegen op de ring ook aantrekkelijke overstappunten, mits natransport wordt gefaciliteerd. De locatie van het P+R-terrein is afhankelijk van de ruimte. Ook het aanbieden van voldoende fietsparkeergelegenheid en deelfietsssystemen is onderdeel van deze overstappunten.

Bereikbaarheid kustzone



Een bezoek aan de kustzone begint al bij het betreden van het duingebied. Om het gebied bereikbaar te houden, zal het gaan functioneren als een autoluw gebied met P+R locaties aan de rand, waar je vervolgens kan overstappen op de fiets en het OV.

Omringd door de zee en de verstedelijkte zones van de Metropoolregio vormt het Nationaal Park Zuid-Kennemerland een aantrekkelijk recreatiegebied voor bezoekers uit de eigen regio, de MRA en zelfs verder gelegen gebieden in binnen- en buitenland. De kustzone van Zuid-Kennemerland is meer dan alleen het strand van Zandvoort en Bloemendaal. Sterker nog: voorbij Haarlem en Heemstede ligt 3800 hectare aan diverse landschappen. Een dag recreëren in Zuid-Kennemerland begint dus niet pas op het strand, maar al bij de entree van het Nationaal Park.

Zowel de kernen in de regio als het Nationaal Park zelf zetten graag in op een betere ontvangst en een slimme spreiding van bezoekers. Op regionale schaal kan een bereikbaarheidsstrategie daaraan bijdragen. Om het gebied goed bereikbaar én leefbaar te houden, zal de kustzone transformeren naar een autoluw gebied. Terwijl nu de wegen naar kustzone regelmatig overbelast worden door kustverkeer, zullen recreanten in de

toekomst gestimuleerd worden om de auto vervroegd achter te laten op een P+R terrein rondom Haarlem. Vanaf daar nemen ketenvoorzieningen het over: per trein, bus of fiets kan het Nationaal Park betreden worden. De stations langs de Westelijke Randweg - met name station Overveen - gaan functioneren als buitenpoort naar het landschap. Buslijnen - de R-netlijnen kunnen buslijn 80 en 81 vervangen - rijden over de N200 en N201 naar de kust, onder andere via de nieuwe/verbeterde OV-verbinding tussen Heemstede-Aerdenhout en Zandvoort. Ook het regionaal fietsnetwerk wordt uitgebreid, met als inzet een groter aandeel deelfietsen. De groei in modaliteiten moet goed gefaciliteerd worden maar de bestaande situatie mag niet verslechterd worden.

Pendelstroom spreiden



Naast de pendel richting Amsterdam heeft Zuid-Kennemerland ook een inkomende pendel. Voor een economisch sterke regio moet deze stroom gefaciliteerd en gespreid worden. Dat gebeurt in overeenstemming met werkgevers en geplande werklocaties.

De regio Zuid-Kennemerland staat bekend om de hoogopgeleide bevolking met een hoge arbeidsparticipatie. Daarmee levert de regio menselijk kapitaal aan de MRA. Door als regio gezamenlijk op te trekken kan Zuid-Kennemerland zelf een scherper economisch profiel neerzetten met als doel een economisch krachtige regio en een kleinere uitgaande pendel. Een goede bereikbaarheid van deze werklocaties is daarbij een voorwaarde.

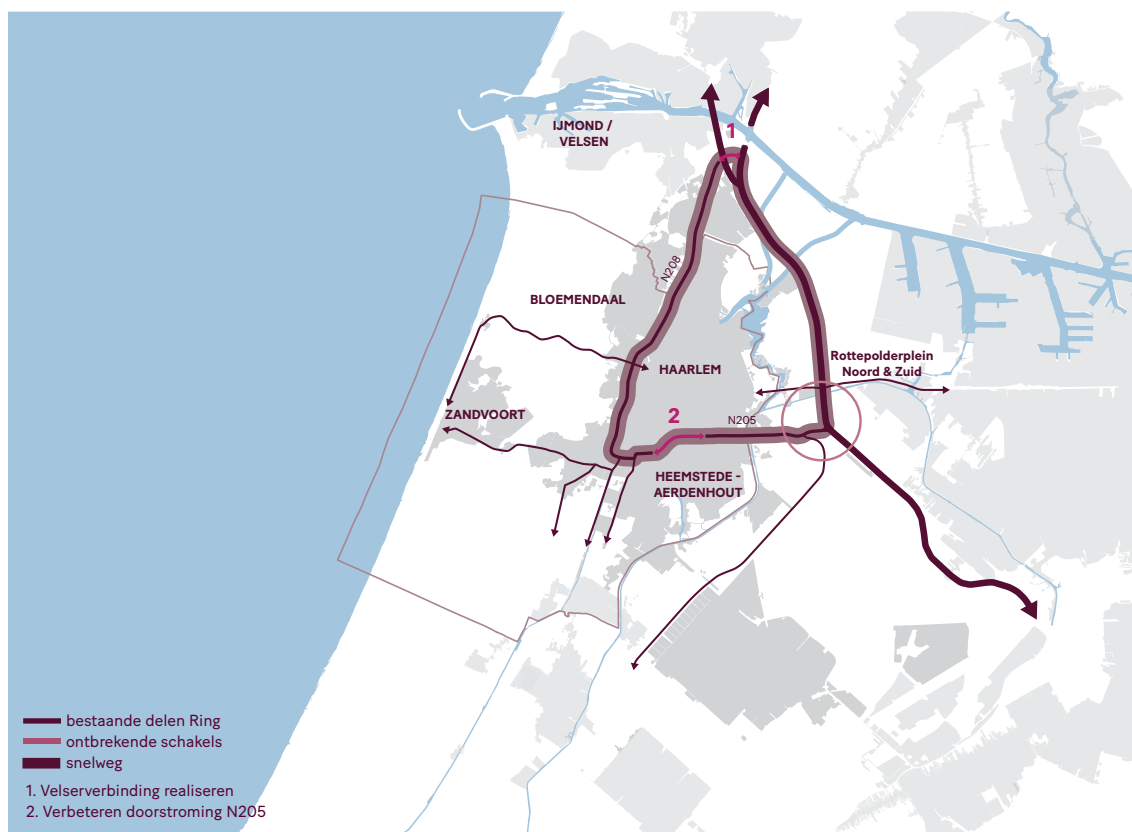
Sinds 2015 groeit de economie van Zuid-Kennemerland en de verwachting is dat dit de komende jaren zal blijven doorzetten. De toeristische sector is zeer belangrijk voor de regio, maar ook de zakelijke dienstverlening, zorg en creatieve industrie bieden groeipotentie. Deze groei blijft echter wel sterk achter met het beeld in de MRA, waarbij de werkgelegenheid vooral in Amsterdam heel sterk groeit.

Als regio wil Zuid-Kennemerland nieuwe bedrijvigheid stimuleren, waaronder duurzame en circulaire bedrijvigheid. Daarvoor moet de regio strategisch inzetten op werklocaties en dat ook in overleg met

de MRA vaststellen. Niet alleen Zuid-Kennemerland heeft baat bij meer werkgelegenheid in de regio, maar voor de MRA is een spreiding van werklocaties ook interessant. Bedrijven die qua economisch profiel niet bij de grote werklocaties rond Amsterdam en Schiphol passen, kunnen uitwijken naar Zuid-Kennemerland. Zo behouden zeer gewilde werklocaties als Amsterdam Zuid ruimte voor bedrijven die bij uitstek in het economisch profiel daar passen: een win-winsituatie.

Om de woon-werk pendel verder te spreiden gaat het niet alleen om werklocaties, maar ook om spreiding van werktijden. Door in gesprek te gaan met grote werkgevers en onderwijsinstellingen, kunnen werktijden op elkaar worden afgestemd en zo wordt de piek in de ochtend- en avondspits verminderd. Daarmee wordt ook ingezet op het optimaal benutten van de beschikbare capaciteit. Dit kan zowel op het lokale schaalniveau als het MRA-schaalniveau plaatsvinden.

Verbeteren doorstroom regioring



De voltooiing van de regioring is een voorwaarde voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Zuid-Kennemerland. Op dit moment missen we enkele schakels.

Verkeer met een herkomst of bestemming aan de westkant van Haarlem wordt nu door de stad geleid. Dat heeft uiteraard gevolgen voor de leefbaarheid in Haarlem en het komt ook de bereikbaarheid van de gehele regio niet ten goede. Op korte termijn kan de bereikbaarheid verbeterd worden door in te zetten op Dynamisch Verkeersmanagement en het opwaarderen van enkele bestaande wegen. Op lange termijn moeten er echter grotere investeringen gedaan worden, zodat Zuid-Kennemerland een volwaardige Regioring krijgt. Daarmee wordt de verbetering van het onderliggend wegennet een voorwaarde voor veel van de andere perspectieven, waaronder het realiseren van autoluwe kernen en succesvolle P+R-terreinen langs de ring.

Enkele knooppunten langs de ring, zoals het Rottepolderplein, worden al aangepakt. Daarmee kan het verkeer tussen Haarlem, Amsterdam en Schiphol soepeler worden afgewikkeld en kan Zuid-Kennemerland blijven doorgroeien. Een volgend noodzakelijk project betreft de doorstroming op de N205 als onderdeel van

de ring aan de zuidkant. Deze kwaliteitssprong betreft de verbinding tussen de Schipholweg en de Westelijke Randweg. Daarmee worden met name Haarlem-Zuidwest en Schalkwijk ontlast van doorgaand verkeer, wat bijdraagt aan een gezondere en beter bereikbare regio. Ook voor verkeer dat nu via de N201 door de kern van Heemstede rijdt wordt de ring dan een goed alternatief. Een zorgvuldige ruimtelijke inpassing is hier absoluut noodzakelijk. Hier ligt een kans om dit mee te nemen in de integrale gebiedsontwikkeling rondom een nieuw te realiseren OV Knooppunt in Haarlem Zuid-Oost.

Aan de noordkant ontbreekt een rechtstreekse verbinding tussen de Westelijke Randweg en de A9. Hierbij gaat het voornamelijk om het realiseren van een ontbrekende schakel van de Regioring en daarmee het ontlasten van het binnenstedelijke wegennet. Ook voor IJmond is dit een belangrijke verbinding, zowel voor Velsen als vanuit het oogpunt om de A22 te ontlasten. Wel is de Velserverschakeling alleen mogelijk als de A9 ten noorden van het Rottepolderplein verbreed wordt.

05

Strategisch ontwikkelpad

De oplossingsrichtingen en daarmee de ontwikkelperspectieven zijn vertaald naar een visiekaart (hoofdstuk 4) voor de bereikbaarheid van de regio Zuid Kennemerland. Vervolgens is hiervoor een strategisch ontwikkelpad opgesteld. Welke projecten zijn te destilleren uit de oplossingsrichtingen? Hoe vinden zij hun plek op een tijdlijn? Hoe verhouden de oplossingsrichtingen zich tot elkaar?

De uiteenzetting van de ontwikkelperspectieven en de daarbijhorende oplossingsrichtingen hebben inzicht gegeven in het 'wat' (fysiek resultaat), 'waarom' (analyse, doelen) en voor 'wie' (doelgroepen, gebieden en corridors). Voordat dit uitgebreid wordt, wordt eerst een terugkoppeling gemaakt. Daarbij wordt de link tussen de oplossingsrichtingen en de ontwikkelperspectieven gelegd, waarmee uiteindelijk de vier opgaven voor Zuid-Kennemerland en het doel - een economisch krachtige regio met een hoge leefomgevingskwaliteit en oog voor duurzaamheid - opgepakt en behaald kunnen worden.

Vervolgens laat de visiekaart zien hoe de oplossingsrichtingen - en dus de ontwikkelperspectieven - landen in Zuid-Kennemerland. Waar sommige

oplossingsrichtingen betrekking hebben op een specifiek gebied, zijn andere oplossingsrichtingen relevant voor de gehele regio.

Om de visie verder te onderbouwen met het 'hoe' (op welke wijze, met welke maatregelen) en 'wanneer' (tijdpad op hoofdlijnen) biedt dit hoofdstuk een strategisch ontwikkelpad. Hiermee wordt de samenhang en de volgorde van de verschillende projecten, die te destilleren zijn uit de oplossingsrichtingen, scherp in beeld gebracht. Zo wordt geborgd dat de visie Zuid-Kennemerland Bereikbaar ook een aanzet geeft voor concrete uitwerking.

Terugkoppeling

OPLOSSINGSRICHTINGEN

STRATEGIEËN



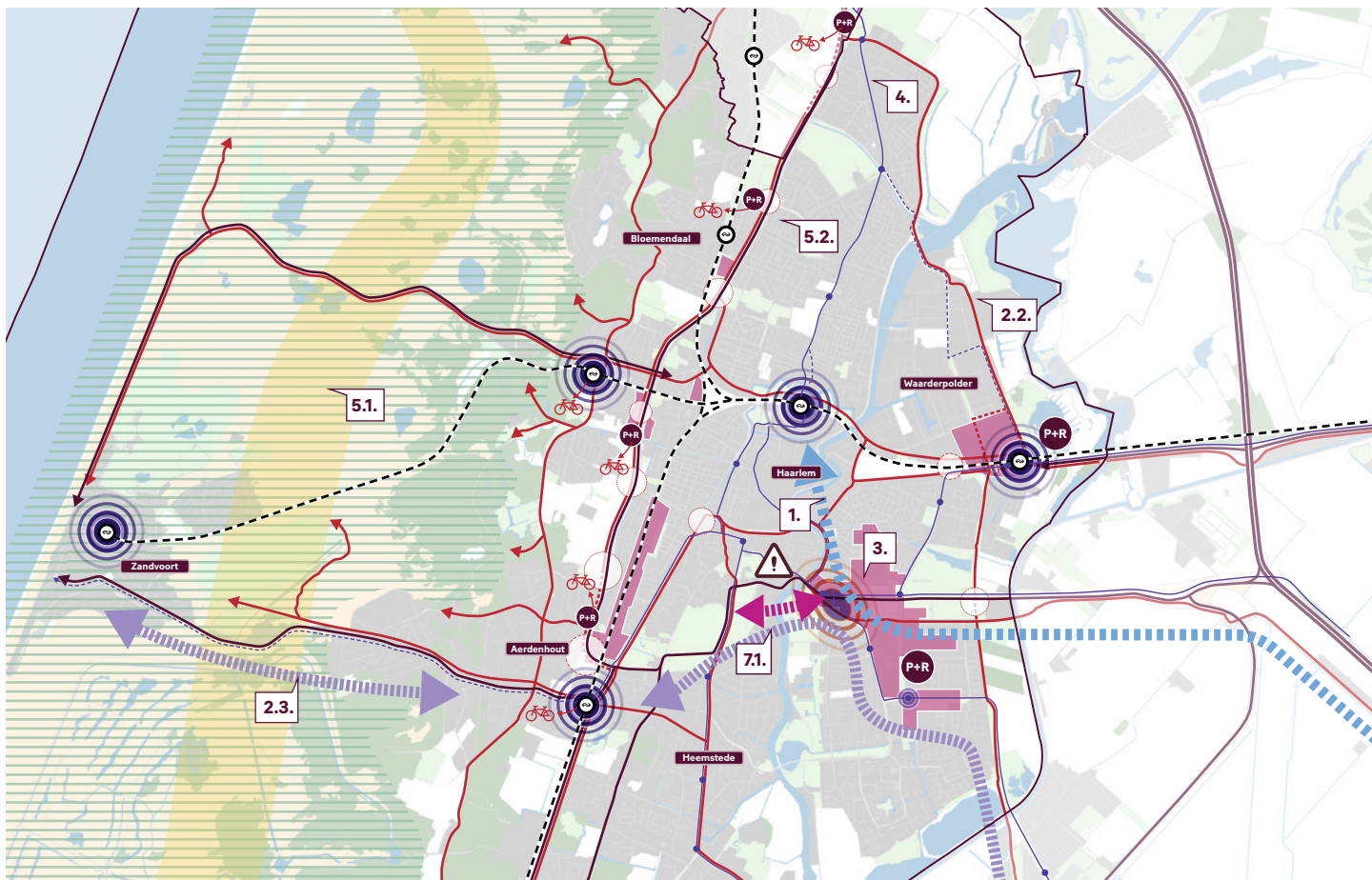
Versterken netwerk van fietspaden	Compleet fietsnetwerk lokaal	■	■	■	■	■	■	■
	Compleet fietsnetwerk regionaal	■	■	■	■	■	■	■
Benutten OV-capaciteiten	Station Haarlem ontlasten	■	■	■	■	■	■	■
	Beter benutten spoor door frequentieverhoging in oost-westelijke richting	■	■	■	■	■	■	■
	Nieuwe HOV-verbinding met de kust	■	■	■	■	■	■	■
	Beter benutten spoor door frequentieverhoging in noord-zuidelijke richting	■	■	■	■	■	■	■
Ontwikkelen OV-knoop Buitenrust	Versterken OV-positie in oost-westelijke richting met een nieuw OV-station	■	■	■	■	■	■	■
Versterken MRA OV-netwerk	MRA OV-netwerk beter organiseren	■	■	■	■	■	■	■
	Zuidtangent om Hoofddorp heen	■	■	■	■	■	■	■
Faciliteren overstappunten	Overstappen bij P+R locaties	■	■	■	■	■	■	■
	Bereikbaarheid kustzone	■	■	■	■	■	■	■
Spreiden pendelstroom	Spreiden werklocaties en werktijden	■	■	■	■	■	■	■
Verbeteren doorstroming onderliggend wegennet	Velserversverbinding realiseren	■	■	■	■	■	■	■
	Verbeteren doorstroming N205	■	■	■	■	■	■	■

De oplossingsrichtingen kunnen worden samengevoegd tot zeven hoofdcategorieën (linkerkolom). Deze zijn geordend volgens de prioritering van modaliteiten. De oplossingsrichtingen zelf hebben betrekking op meerdere perspectieven en zo worden uiteindelijk de vier opgaven voor Zuid-Kennemerland opgepakt en kan het doel - een economisch krachtige regio met een hoge leefomgevingskwaliteit en oog voor duurzaamheid - bereikt worden. Allereerst dragen de oplossingsrichtingen bijna allemaal bij aan de verduurzaming van mobiliteit, op de verbetering van de doorstroming van het onderliggend wegennet na. Hetzelfde geldt bij de prioritering van modaliteiten: enkel oplossingsrichtingen die gericht zijn op de voetganger, fiets, het OV en eventueel deelmobiliteit dragen bij aan het uitvoeren van deze strategie. De focus op deze modaliteiten maakt dat deze oplossingsrichtingen ook automatisch bijdragen aan het stimuleren van ketenmobiliteit.

De verbetering van de doorstroming van het onderliggend wegennet op zichzelf draagt het enkel bij aan het verbeteren van de oost-westverbindingen en het benutten van capaciteit, is randvoorwaardelijk voor een aantal andere oplossingsrichtingen. De nadruk ligt hierbij op het creëren van autoluwe kernen met daaromheen een goede doorstroming voor het autoverkeer. Tot slot zijn er enkele oplossingsrichtingen die het mogelijk maken om te bouwen met een slim mobiliteitsplan. Hierbij gaat het met name om de ontwikkeling van OV-knooppunten waar nog ruimte is voor gebiedsontwikkeling.

Om de ontwikkelperspectieven en de bijbehorende oplossingsrichtingen ruimtelijk in Zuid-Kennemerland te laten landen, is de visiekaart vormgegeven (pag. 41 - 43). Deze kaart toont de regio met de netwerken voor alle modaliteiten. De OV-knooppunten worden uitgelicht, omdat deze plekken ketenmobiliteit in Zuid-Kennemerland mogelijk maken. Wat opvalt aan

Visiekaart



Uitsnede visiekaart

het kaartbeeld is dat de visie regiobrede ruimtelijke inpassing kent. Specifiek op plekken als Haarlem Zuid-Oost en knooppunt Spaarnwoude zien we een openstapel van oplossingen voor de verschillende opgaven. Deze plekken vragen nog meer dan elders om een integrale aanpak.

1. Versterken netwerk van fietspaden
 - 1.1. Lokaal fietsnetwerk versterken en ontbrekende schakels toevoegen
 - 1.2. Regionaal fietsnetwerk versterken en ontbrekende verbindingen toevoegen
2. Vergroten OV-capaciteit en frequentie treinen om de groei van reizigers te faciliteren voor vervoer nu en in de toekomst
 - 2.1. Beter benutten van het spoor Haarlem/Zandvoort - Amsterdam door frequentieverhoging IC en sprinter
 - 2.2. Nieuwe/verbeterde OV-verbinding van Velsen naar Haarlem Spaarnwoude
 - 2.3. Nieuwe/verbeterde HOV-verbinding van Zandvoort naar Heemstede -

- Aerdenhout - Hoofddorp
- 2.4. Beter benutten spoor Haarlem - Den Haag door frequentieverhoging IC
3. Ontwikkelen OV-knoop Buitenrust
4. Versterken MRA-netwerk
 - 4.1 Versterken verbinding Haarlem - Schiphol met lightrail
 - 4.2 Versterken HOV-verbinding Haarlem - Hoofddorp
5. Faciliteren overstappunten
 - 5.1. Kustzone als autoluw gebied - fiets en OV krijgen prioriteit, autoverkeer wordt naar P+R geleid
 - 5.2. Parkeerbeleid als sturingsmiddel - P+R's langs de Ring
6. Spreiden pendelstroom
7. Verbeteren doorstroming onderliggend wegennet
 - 7.1. Doorstroming N205 verbeteren (o.a. knelpunt nabij Buitenrustbrug oplossen)
 - 7.2. Velserversbinding realiseren

Opmaat uitvoeringsprogramma

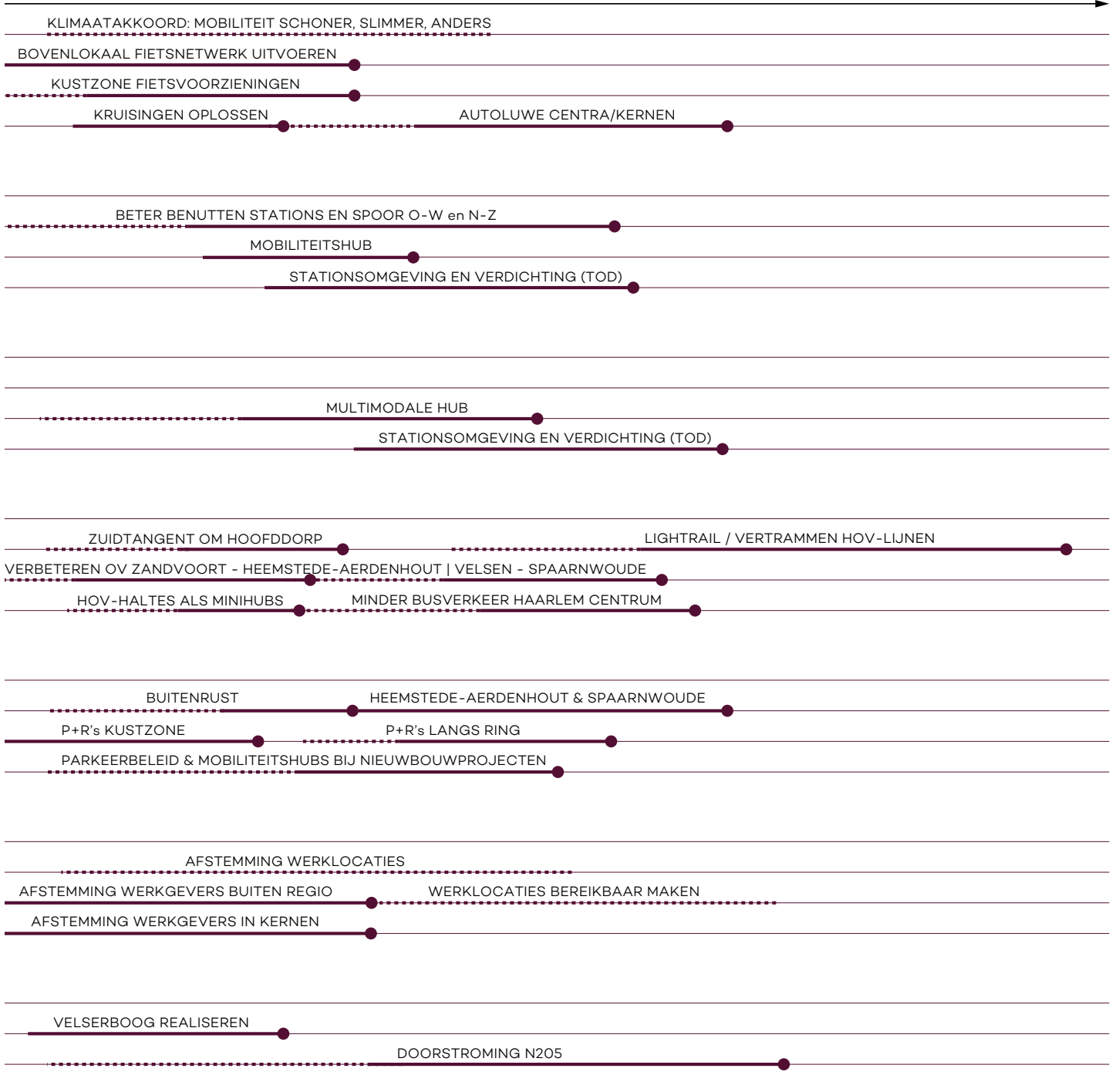
De opmaat uitvoeringsprogramma bevat de projecten die te destilleren zijn uit de oplossingsrichtingen. Voor ieder project is een onderzoekstraject met een daaropvolgend ontwikkeltraject aangegeven met daarbij het bijbehorende schaalniveau.

De oplossingsrichtingen zijn samengevoegd tot de zeven ontwikkelperspectieven en geordend op basis van de prioritering van modaliteiten. Daarbij staat de fiets bovenaan. Hier kan op korte termijn al aan worden gewerkt, met name ook omdat het hier gaat om "no regret projecten", deze kunnen een aanjager zijn om de kustzone per fiets beter bereikbaar te maken. Op lokaal schaalniveau wordt gestreefd naar autoluwe kernen, wat het verbeteren van de doorstroming van het onderliggend wegennet (nr. 7) een voorwaarde voor deze oplossingsrichting maakt.

Vervolgens worden drie oplossingsrichtingen met betrekking tot het openbaar vervoer genoemd. Hierbij gaat het in feite om een 3-stappen-strategie: eerst het netwerk optimaal benutten met kwaliteitssprong voor het OV, vervolgens het netwerk uitbreiden met de OV-knoop Buitenrust en tot slot het MRA OV-netwerk aan de hand van dit nieuwe knooppunt verder versterken. Deze drie oplossingsrichtingen hangen sterk samen en zijn alledrie noodzakelijk voor het stimuleren van ketenmobiliteit. Daarbij komen ook de andere modaliteiten kijken: de fiets is belangrijk voor voor- en natransport, terwijl de auto op P+R terreinen bij OV-knooppunten kan worden achtergelaten. Voor het OV en het faciliteren van overstappunten geldt tevens dat op korte termijn al onderzoekstrajecten kunnen worden opgestart. Deze lopen deels ook al.

Tot slot vergt het verbeteren van de doorstroming van het onderliggend wegennet grote en politiek gevoelige investeringen. Hoewel de auto onderaan staat bij de prioritering van modaliteiten, is het wel noodzakelijk om als regio in te zetten op de voltooiing van de Regioring. Alleen dan ontstaat er een balans tussen mobiliteit en leefbaarheid in een bereikbaar Zuid-Kennemerland.

1. VERSTERKEN NETWERK VAN FIETSPADEN	Nationaal MRA Regionaal Lokaal
2. BENUTTEN OV-CAPACITEITEN	N MRA R L
3. ONTWIKKELEN OV-KNOOP BUITENRUST	N MRA R L
4. VERSTERKEN MRA OV-NETWERK	N MRA R L
5. FACILITEREN OVERSTAPPUNTEN	N MRA R L
6. SPREIDEN PENDELSTROOM	N MRA R L
7. VERBETEREN DOORSTROMING ONDERLIGGEND WEGENNET	N MRA R L



Onderzoekstraject Ontwikkeltraject —●—

06

Verdieping

Het document 'Mobiliteitsopgave Zuid-Kennemerland', opgesteld door Goudappel Coffeng (versie 6 november 2019), bevat een onderbouwing van het belang van de verbindingen uit de mobiliteitsopgave. Daarvoor is inzicht verkregen in het mobiliteitsgedrag van forensen in de regio Kennemerland en toeristen naar Zandvoort, nu en in de toekomst. Dit document dient tevens als onderbouwing voor deze visie. De verdieping bevat de belangrijkste (deels direct overgenomen) conclusies uit het document.

Bronnen gebruikt voor het document 'Mobiliteitsopgave Zuid-Kennemerland (2019):

Huidige vervoersstromen: OViN, CBS en Mirt NowA 2016

Huidige netwerkqualiteit: Capaciteitanalyse RO-EZ, Mirt NowA 2016

Mobiliteitsgroei: studie Haarlem stationsgebied

Verdeling groei: RO-EZ Noord-Holland/Flevoland

Maatregelen: OV-Toekomstbeeld

Kanttekening: in dit onderzoek is gebruik gemaakt van OViN. Deze databron is geschikt voor het bepalen van de verhoudingen tussen reizigersstromen. De absolute aantallen, van met name het OV-gebruik, kunnen afwijken van de huidige reizigersstromen (o.b.v. bijvoorbeeld OV-chipkaartdata). Dit is het gevolg van het opeenstapelen van meerdere jaren. De grote groei die met name de afgelopen paar jaar heeft plaatsgevonden, wordt hiermee minder zichtbaar.

De mobiliteitsvraag in Zuid-Kennemerland groeit; mobiliteitsdruk neemt toe

Het aantal reizigers tussen Haarlem en Amsterdam is fors en blijft groeien. De groei wordt veroorzaakt door een toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in de Metropoolregio Amsterdam. Doordat gebieden binnen de metropoolregio zich specialiseren in het aanbieden van woningen of werkgelegenheid, is de groei niet in evenwicht. Ook de regio Zuid-Kennemerland is in trek, door de ideale

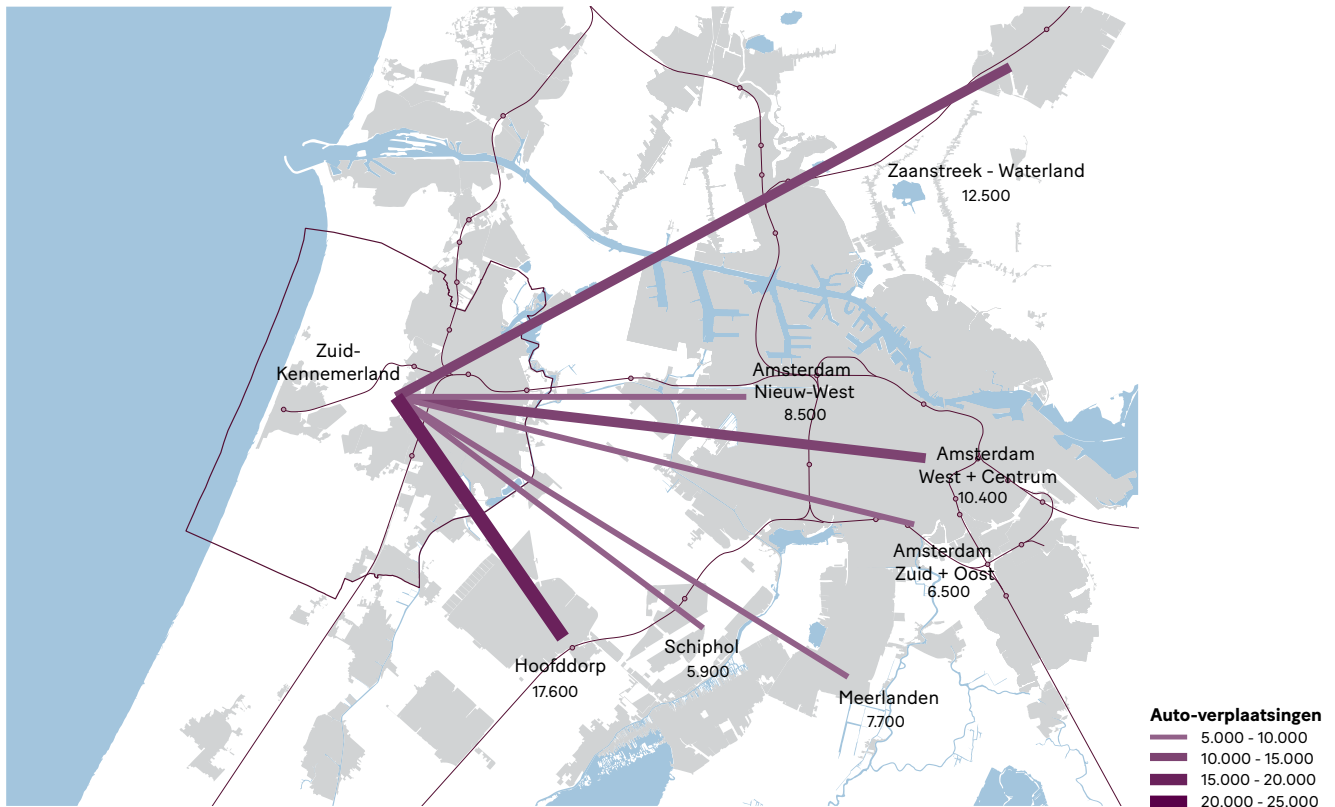
ligging ten opzichte van de Randstad en natuur- en recreatiegebieden. Dit heeft de afgelopen jaren geleid tot een steeds verder toenemend inwoneraantal. Het aantrekken van bedrijven is echter lastig, waardoor het aantal banen in de regio gelijk is gebleven. De combinatie van het stijgende inwoneraantal met het stabiele aantal banen zorgt voor steeds groter wordende reizigersstromen.

De verwachting is dat de mobiliteitsdruk de komende jaren verder toeneemt. Een regionale mobiliteitsvisie met projecten om de regionale structuren te versterken moet bijdragen aan het voorkomen van negatieve effecten van de mobiliteitsgroei.

Regio Zuid-Kennemerland zet in op:

1. Versterken van de verbinding met Amsterdam Zuid en Schiphol, onder andere via Hoofddorp (het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is daarbij een belangrijk aanknopingspunt).
2. Voltooien van de Haarlemmer ringstructuur (met als belangrijkste aandachtspunten het knooppunt Rottepolderplein en de Velserversbinding).
3. Versterken van de verbinding tussen Zandvoort en Amsterdam via Haarlem (onder andere in verband met grote evenementen).

Huidige (grote reizigers)stromen



Bron: OVIn & OVIA

Voor de huidige vervoersvraag is gekeken naar de dagelijkse auto- en OV-verplaatsingen van/naar Zuid-Kennemerland, waarvan de zeven belangrijkste verplaatsingen zijn aangegeven op de kaarten.

RELATIE ZUID-KENNEMERLAND, MET:	TOTAAL (huidig)	AUTO (huidig)	OV (huidig)
Hoofddorp	22.900	17.600	2.000
Zaanstreek - Waterland	15.500	12.500	1.300
Meerlanden	10.200	7.700	900
Amsterdam Nieuw-West	10.100	8.500	900
Schiphol	7.700	5.900	700
Amsterdam West + Centrum	24.000	10.400	11.900
Amsterdam Zuid + Oost	10.900	6.500	3.700

* op etmaalbasis.

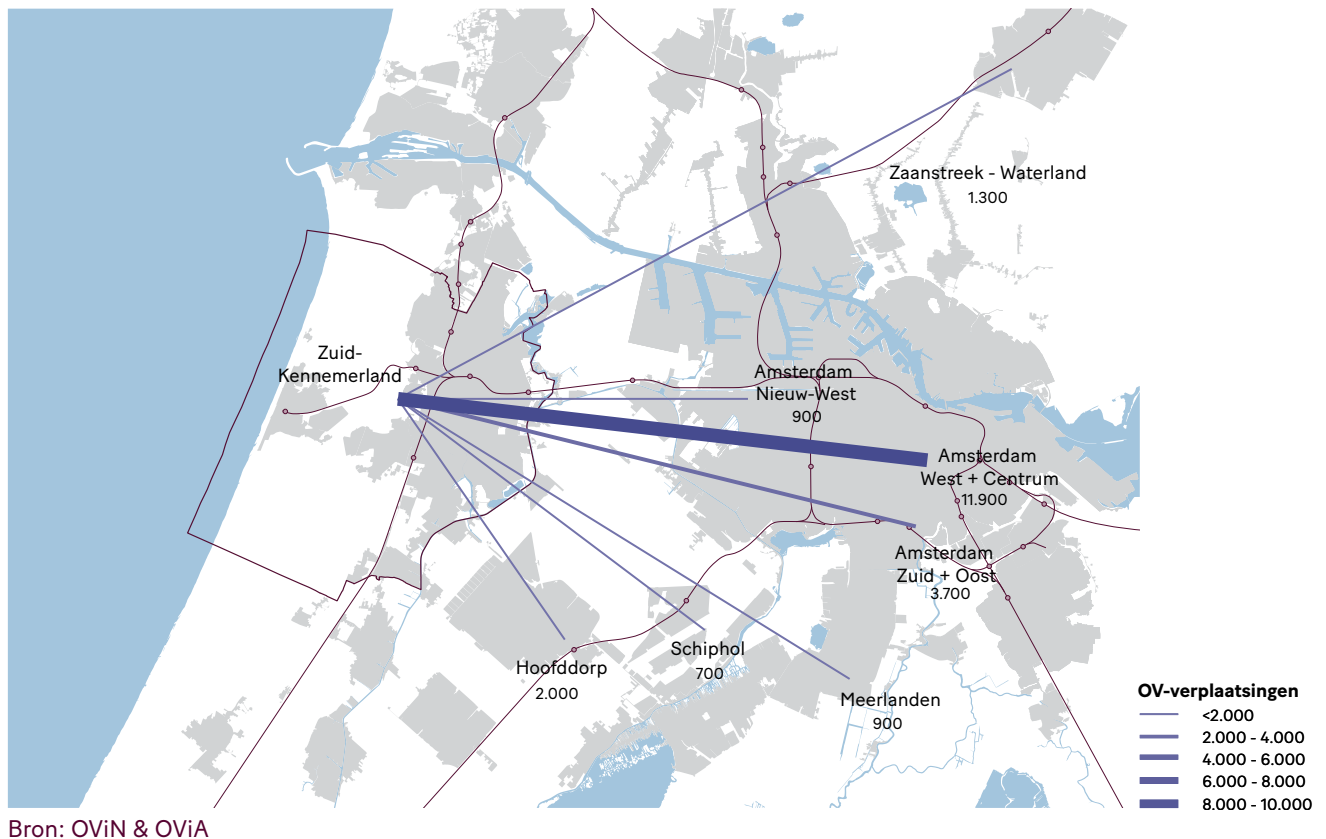
De meeste verplaatsingen gaan naar Amsterdam en Amstelland-Meerlanden (met name Hoofddorp).

De grootste autostroom gaat naar Amstelland-Meerlanden. Andere belangrijke autostromen gaan richting Hoofddorp, Amsterdam-West en -Centrum en Zaanstreek-Waterland.

Relatief veel grote autostromen vanaf Zuid-Kennemerland naar locaties buiten Amsterdam.

Daarmee zijn Amsterdam en Amstelland-Meerlanden voor auto en OV de belangrijkste relaties vanuit Zuid-Kennemerland.

** kanttekening: in dit onderzoek is gebruik gemaakt van OVIn. Deze databron is geschikt voor het bepalen van de verhoudingen tussen reizigersstromen. De absolute aantallen, van met name het OV-gebruik, kunnen afwijken van huidige reizigersstromen (o.b.v. bijvoorbeeld OV-chipkaartdata). Dit is het gevolg van het opeenstapelen van meerdere jaren. De grote groei die met name de afgelopen paar jaar heeft plaatsgevonden, wordt hiermee minder zichtbaar.

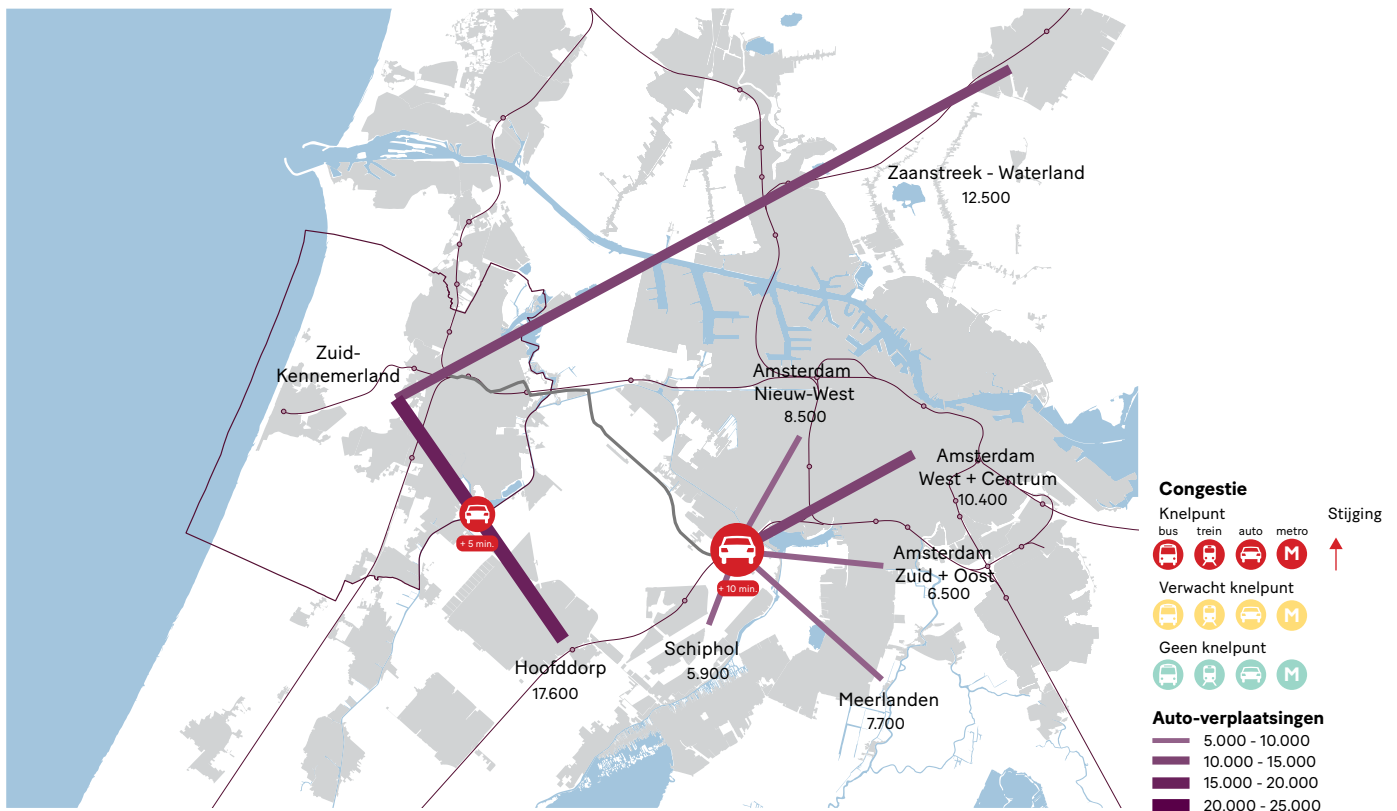


De belangrijkste OV-stroom gaat richting Amsterdam-West en -Centrum. Daarnaast komt Amsterdam sterk naar voren bij verplaatsingen met het OV.

Samenvatting: grote reizigersstromen naar Amsterdam en Amstelland-Meerlanden.

- Focus op verbindingen binnen de regio van en naar de regio Zuid-Kennemerland ligt op verbindingen richting Amsterdam en Amstelland- Meerlanden.
1. Belangrijkste OV-stroom richting Amsterdam-West en Centrum.
 2. Belangrijkste autostromen richting Hoofddorp, Amsterdam-West en -Centrum en Zaanstreek-Waterland.

Huidige netwerkqualiteit



Voor de huidige netwerkqualiteit is gekeken naar reistijden, vertragingen en knelpunten. Daarbij zijn ook de grote reizigersstromen naar Amsterdam en Amstelland-Meerlanden meegenomen. De bereikbaarheid van de regio staat namelijk onder druk door de grote (groeïende) uitgaande pendel richting Amsterdam en Amstelland-Meerlanden.

Knelpunten voor de auto

(Bron: MIRT NowA, 2016)

Tussen de regio Zuid-Kennemerland en Amsterdam ligt een belangrijke opgave in de doorstroming van het autoverkeer.

De druk op de snelwegen is toegenomen. Met name richting Amsterdam (A9, A200) is congestie. Dit is juist een belangrijke bestemming. Hoe meer congestie optreedt, hoe aantrekkelijker het OV als alternatief wordt.

- ca. 5 minuten extra vertraging per autorit richting Hoofddorp.
- ca. 10 minuten extra vertraging per autorit richting Amsterdam.

Knelpunten voor het OV

(Bron: Capaciteitanalyse RO-EZ)

- Binnenstad Haarlem (buscorridor)
- Haarlem - Hoofddorp (bus)
- Haarlem - Amsterdam Zuid / Amstelveen (bus)
- Sloterdijk - Haarlem (trein)

Teveel reizigers in het OV

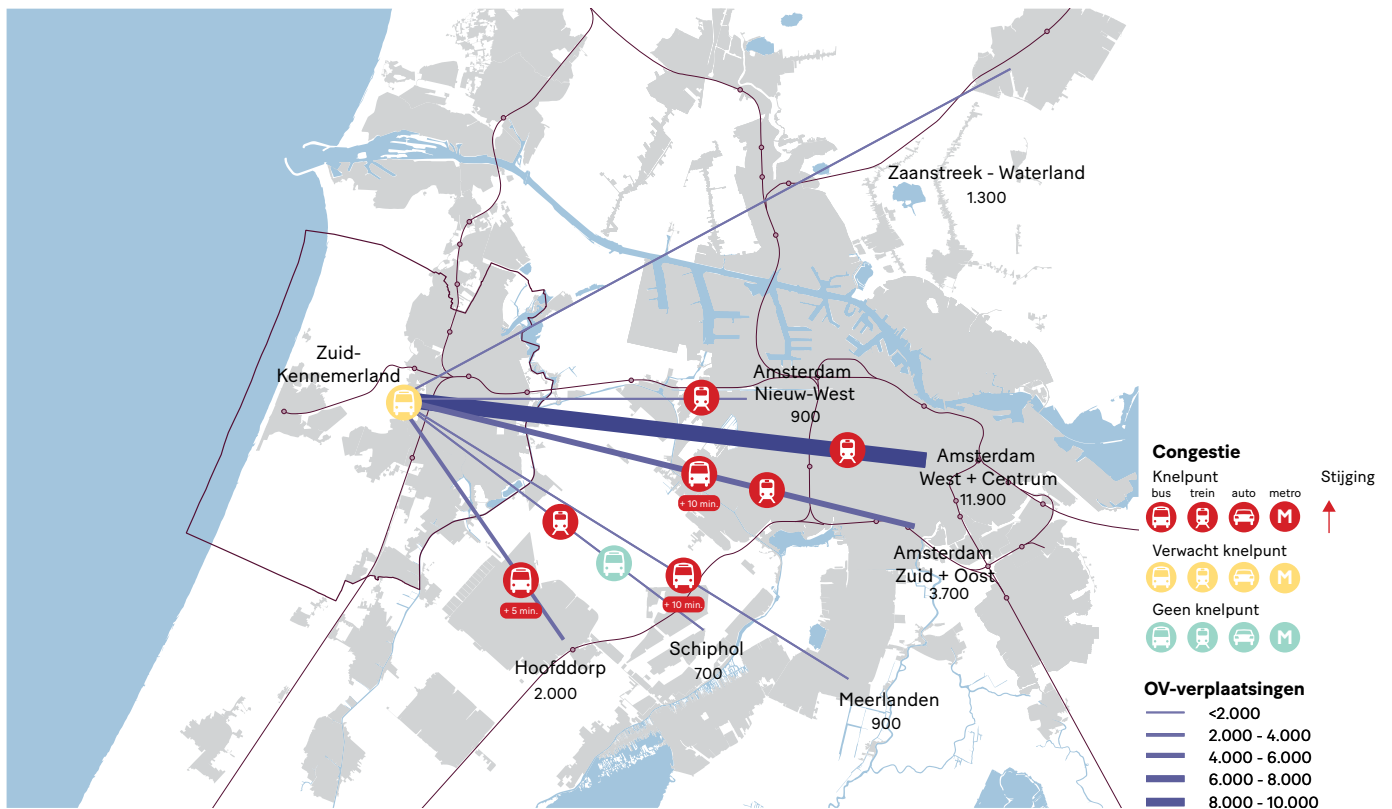
Zoals geconcludeerd in de studie naar stationsgebied Haarlem, is de kwaliteit van het OV verbeterd de afgelopen jaren:

- er zijn nieuwe verbindingen bijgekomen
- de frequentie is verhoogd

Dit heeft eraan bijgedragen dat er een enorme reizigersgroei heeft plaatsgevonden:

- het aantal busreizigers is fors gestegen; ca 10-15% per jaar

Door de grote hoeveelheid OV-reizigers zitten bussen vol (zie tabel op pag. 51).



De huidige netwerkqualiteit voor OV-stromen

RELATIE ZUID-KENNEMERLAND, MET:	TOTAAL (huidig)	AUTO (huidig)	OV (huidig)	KNELPUNT AUTO (huidig)	KNELPUNT OV (huidig)	REIZIGER KNELPUNT (huidig)
Hoofddorp	22.900	17.600	2000	+ 5 min.	+ 5 min.	●
Zaanstreek - Waterland	15.500	12.500	1.300			●
Meerlanden	10.200	7.700	900	+ 10 min.	+ 10 min.	●
Amsterdam Nieuw-West	10.100	8.500	900	+ 10 min.	+ 10 min.	●
Schiphol	7.700	5.900	700	+ 10 min.	+ 10 min.	● ●
Amsterdam West + Centrum	24.000	10.400	11.900	+ 10 min.	+ 10 min.	●
Amsterdam Zuid + Oost	10.900	6.500	3.700	+ 10 min.	+ 10 min.	●

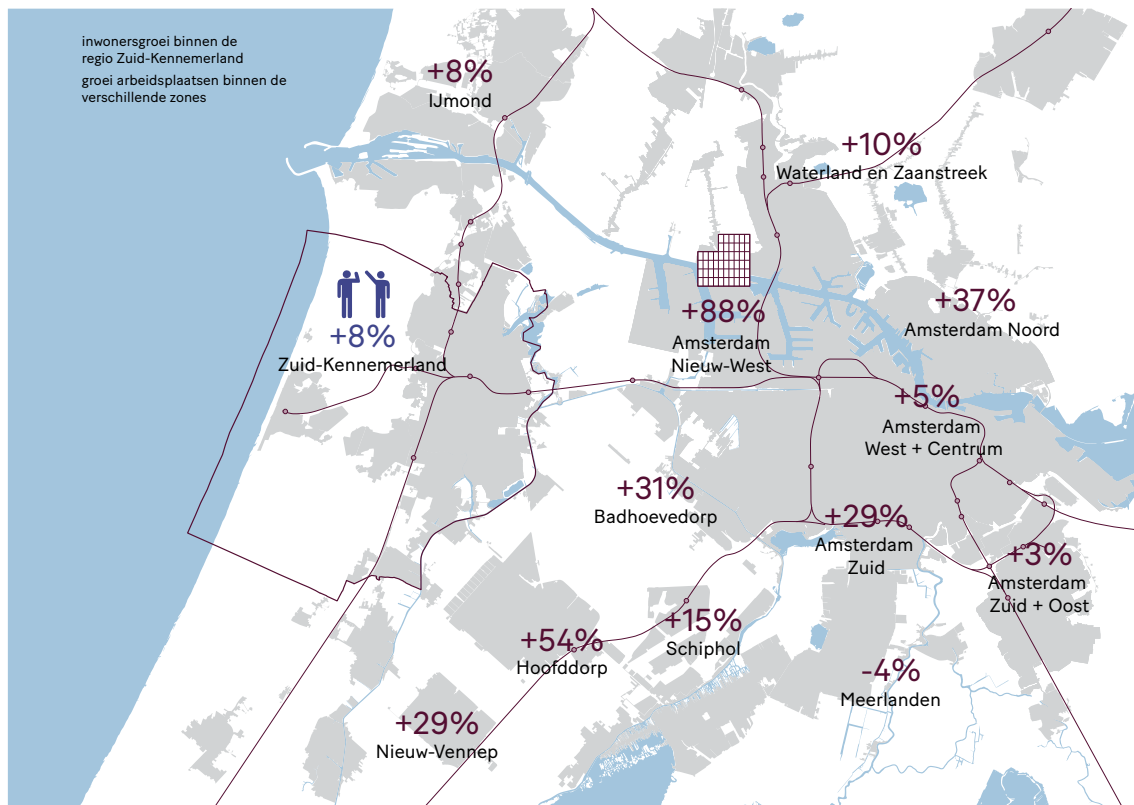
Door de congestie op de weg is het OV relatief aantrekkelijk. Opvallend is de relatief slechte OV-verbinding naar Amstelland-Meerlanden ten opzichte van de auto. Dat komt met name door het voor- en natransport van het OV.

*Hierin wordt als maat voor de knelpuntindicatie gekeken of de reizigers in de voertuigen op een bepaalde corridor passen.

< 80% bezet: geen knelpunt
 90-110% bezet: potentieel knelpunt
 > 110% bezet: knelpunt

Bron: capaciteitanalyse RO-EZ

RO-EZ ontwikkeling: 2017 - 2040



Bron: RO-EZ Noord-Holland / Flevoland

Op het gebied van RO-EZ geldt dat de groei van arbeidsplaatsen en huishoudens zich concentreert in grote steden. In 2040 zal er een onbalans zijn tussen wonen en werken, aangezien het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam harder groeit dan elders.

Arbeidsplaatsen: groei in (grote) steden

Het aantal arbeidsplaatsen groeit met name in grote steden.

- Groei in provincie Noord-Holland ca. 215.000; in Amsterdam ca. 131.000.
- In Zuid-Kennemerland stijgt het aantal arbeidsplaatsen.
- Forse groei van arbeidsplaatsen in Amsterdam. Met name in Amsterdam Ringzone, Amsterdam Noord en Amsterdam Zuidoost komen er veel extra arbeidsplaatsen bij. Ook in Hoofddorp is er een grote groei van het aantal arbeidsplaatsen.

Huishoudens: groei in (grote) steden

Het aantal huishoudens groeit met name in grote steden.

- Amsterdam geldt als de grote groeier.
- Hogere groei in Haarlem dan elders in Zuid-Kennemerland: trek naar Haarlem.
- Groei huishoudens is groter dan de groei van het aantal arbeidsplaatsen in de regio Zuid-Kennemerland.

2040: onbalans werk en wonen

Het aantal huishoudens groeit overall harder dan het aantal arbeidsplaatsen, maar niet even hard.

- In Haarlem groeit het aantal huishoudens harder dan het aantal arbeidsplaatsen.
- Het aandeel arbeidsplaatsen van Noord-Holland neemt sneller af dan het aandeel huishoudens.
- In Amsterdam geldt dat het aandeel huishoudens en arbeidsplaatsen groeit.
- Mogelijk betekent dit een aanleiding tot groei van de pendel richting Amsterdam.

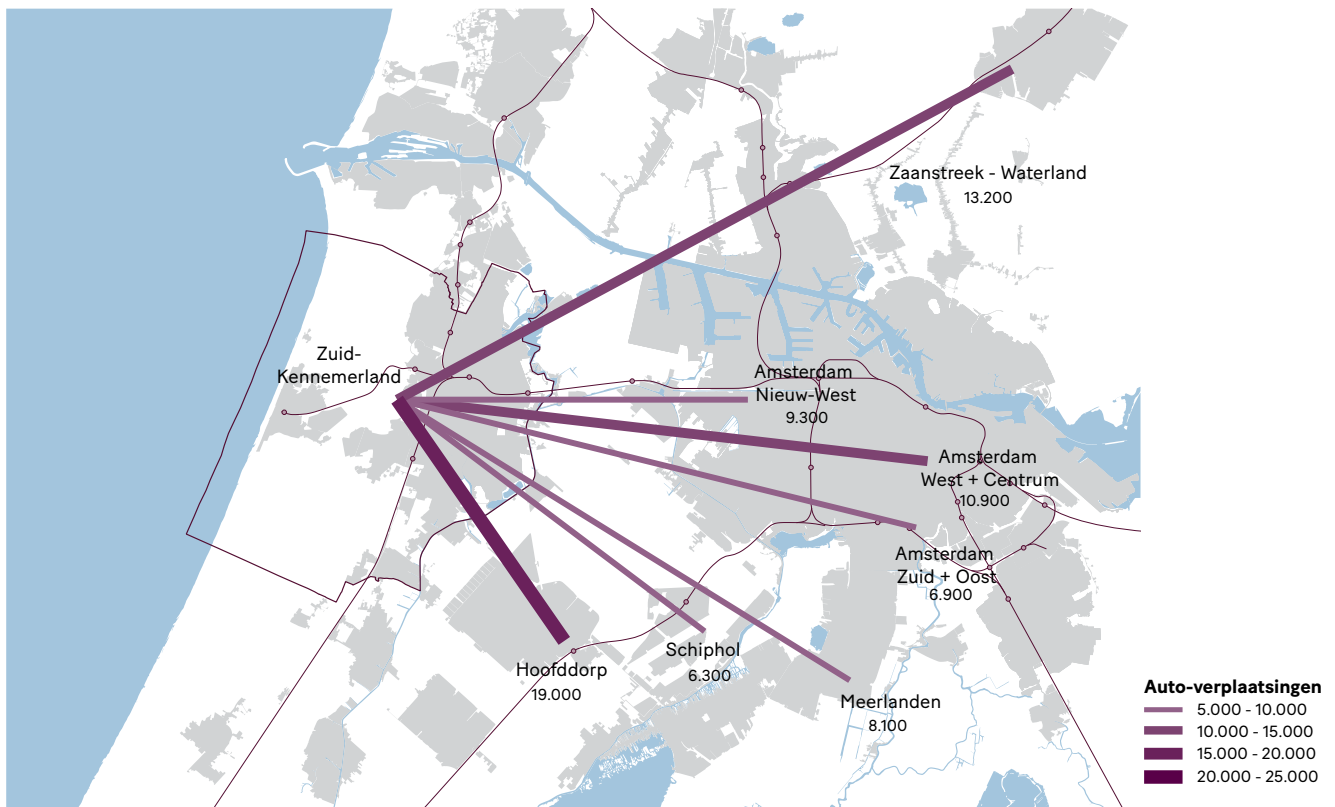
Groei van sterke pendel

RELATIE ZUID-KENNEMERLAND, MET:	TOTAAL (huidig)	AUTO (huidig)	OV (huidig)	KNELPUNT AUTO (huidig)	KNELPUNT OV (huidig)	REIZIGER KNELPUNT (huidig)	AUTO (2040)	OV (2040)	ONTW. MOBILITEIT
Hoofddorp	22.900	17.600	2000	+ 5 min.	+ 5 min.		19.000	2.900	26%
Zaanstreek - Waterland	15.500	12.500	1.300				13.200	1.700	18%
Meerlanden	10.200	7.700	900	+ 10 min.	+ 10 min.		8.100	1.100	16%
Amsterdam Nieuw-West	10.100	8.500	900	+ 10 min.	+ 10 min.		9.300	1.400	31%
Schiphol	7.700	5.900	700	+ 10 min.	+ 10 min.	Trein Bus	6.300	900	19%
Amsterdam West + Centrum	24.000	10.400	11.900	+ 10 min.	+ 10 min.		10.900	15.100	18%
Amsterdam Zuid + Oost	10.900	6.500	3.700	+ 10 min.	+ 10 min.		6.900	5.000	21%

Er is een groei van een sterke pendel richting Amsterdam, waardoor de bereikbaarheid onder druk staat, gebaseerd op RO-EZ Noord-Holland/Flevoland.

- In Haarlem groeit het aantal huishoudens harder dan het aantal arbeidsplaatsen.
- In Amsterdam groeit het aantal arbeidsplaatsen sterk.
- Pendel vanuit Zuid-Kennemerland richting Amsterdam neemt verder toe.
- Autoknelpunten verergeren naar verwachting.
- Regionaal en gemeentelijk beleid voor (de binnensteden van) Amsterdam en Haarlem dempen autogroei.
- Door groei mobiliteit en dempende maatregelen auto is het aannemelijk dat Ov-mobiliteit toeneemt.

Toekomstige vervoersvraag



Bron: OVin & OVIA

Voor de toekomstige vervoersvraag wordt gekeken naar het aantal dagelijkse auto- en OV-verplaatsingen van/naar de regio Zuid-Kennemerland in 2040. Voor de auto is uitgegaan van een groei van 10%, conform de studie Haarlem Stationsgebied. Verder neemt de pendel richting met name Amsterdam en Hoofddorp nog verder toe.

Aantal dagelijkse verplaatsingen in 2040 van/naar Zuid-Kennemerland

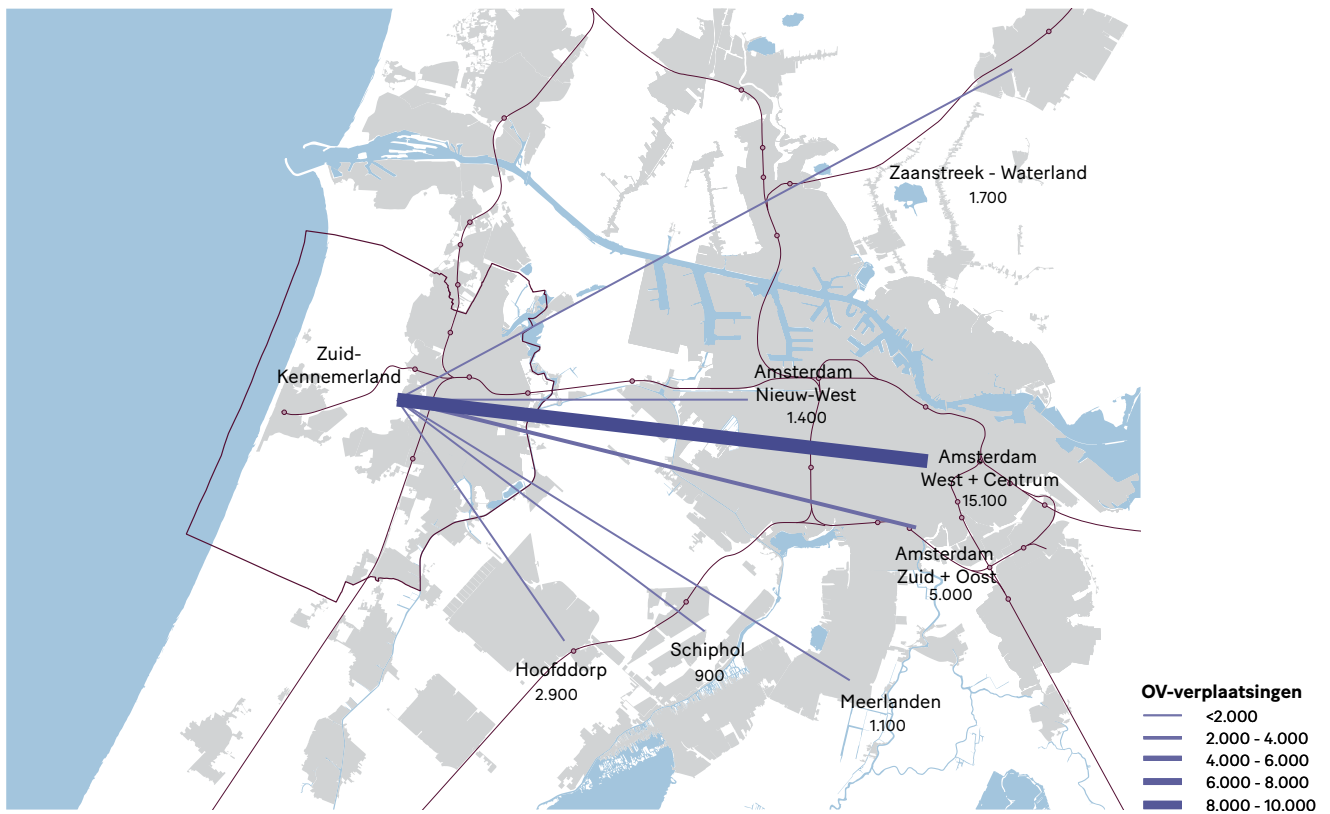
- Stroom naar Amstelland-Meerlanden neemt verder toe.
- Ook het aantal verplaatsingen naar Amsterdam groeit.

De grootste absolute groei van verplaatsingen is naar Amstelland-Meerlanden, Amsterdam-West en de Ringzone. Ook is er een grote pendel vanuit Zuid-Kennemerland richting deze zones.

Groei verplaatsingen met name richting Amsterdam

Meeste groei van verplaatsingen:

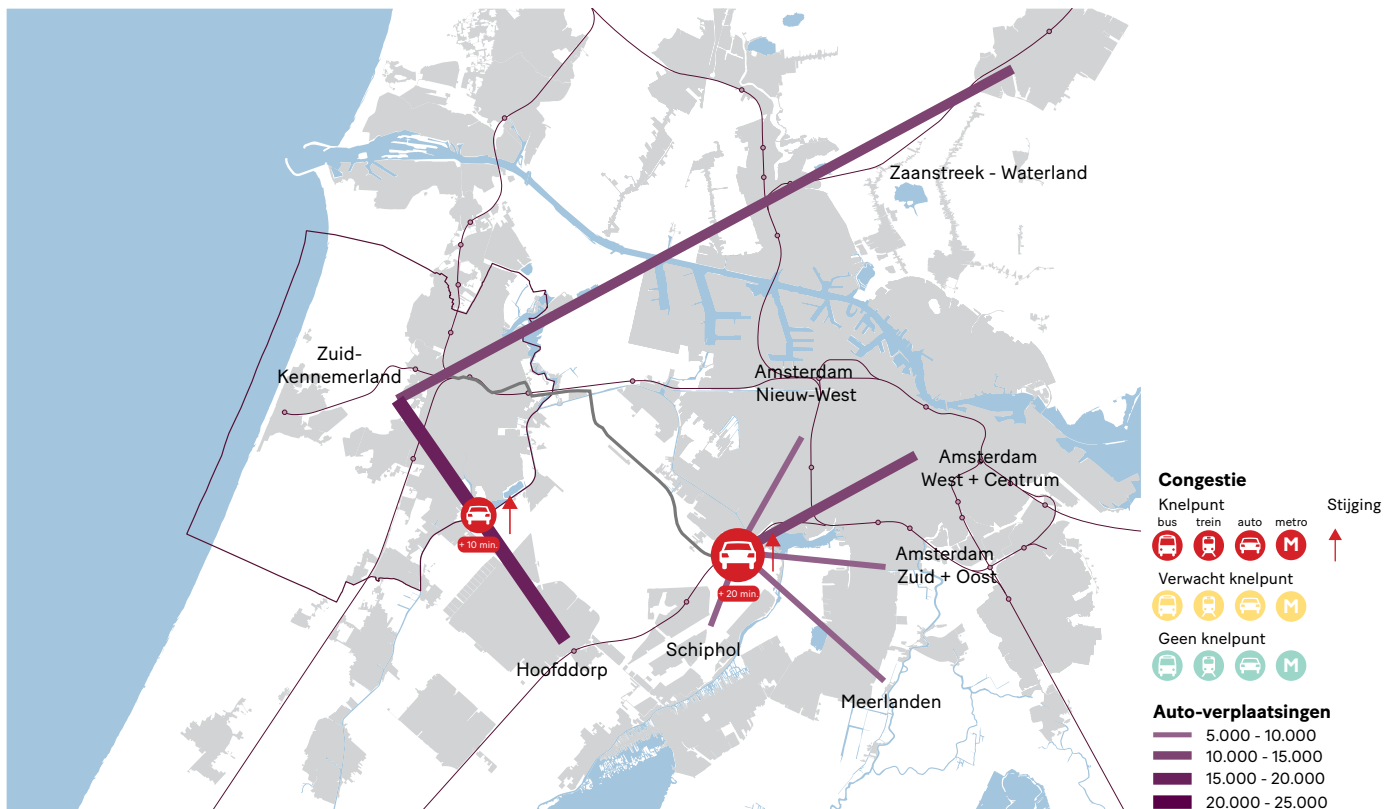
- Amsterdam Nieuw-West: + 55%; + 5.500 verplaatsingen
- Amsterdam Noord: + 40%; + 900 verplaatsingen
- Almere en Lelystad: + 37%; + 700 verplaatsingen
- Amsterdam Ringzone: + 35%; + 5.700 verplaatsingen
- Amstelland-Meerlanden: + 34%; + 14.400 verplaatsingen



Bron: OViN & OViA

Voor het OV is uitgegaan van een groei van 50%, conform de studie Haarlem stationsgebied. Ook voor het OV geldt dat de pendel richting met name Amsterdam en Hoofddorp nog verder zal toenemen.

Toekomstige netwerkqualiteit



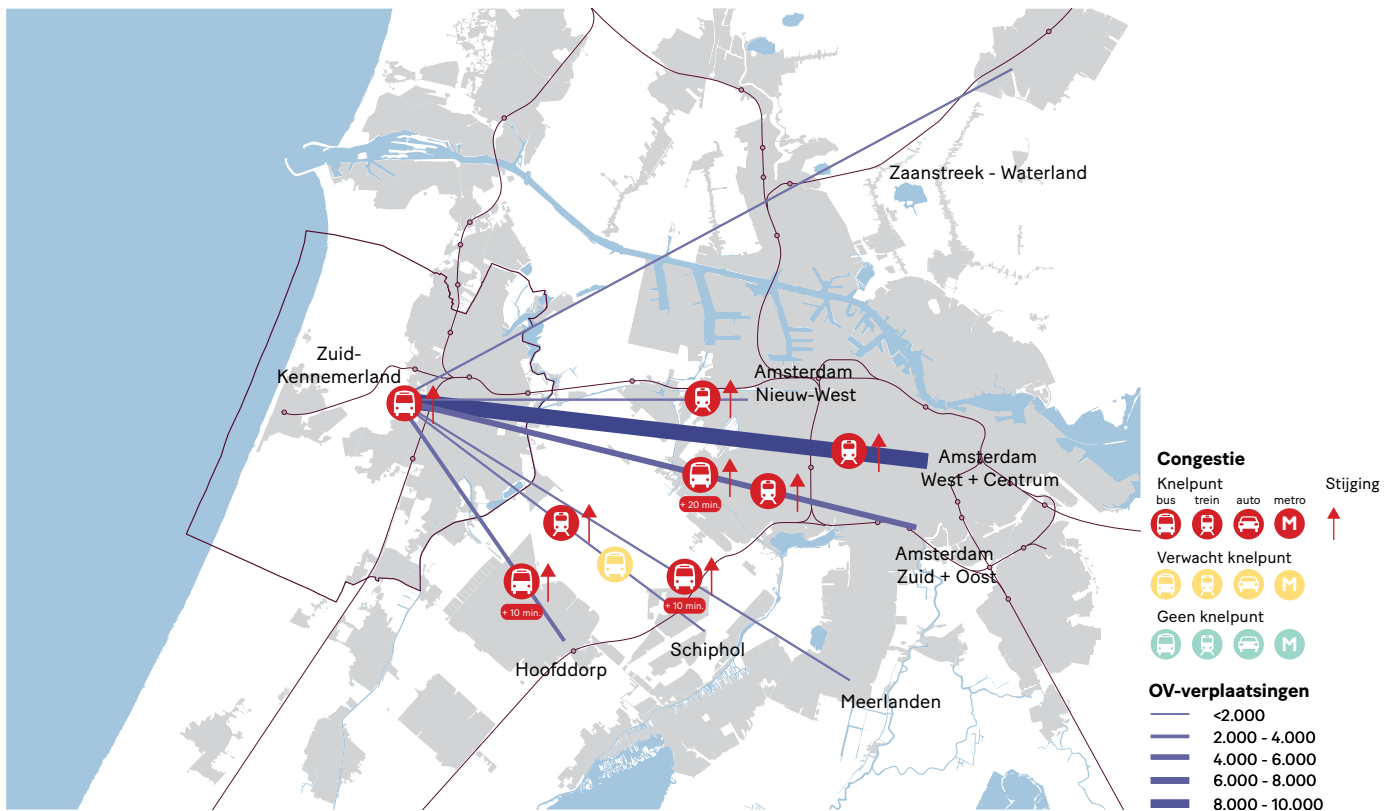
Bron: OViN & OViA, Mirt NowA

Voor de toekomstige netwerkqualiteit wordt gekeken naar zowel de auto als het OV. In beide gevallen zal de toekomstige netwerkqualiteit verslechteren, waardoor de bereikbaarheid van de regio Zuid-Kennemerland onder druk komt te staan.

De toekomstige netwerkqualiteit verslechtert:

De toekomstige netwerkqualiteit voor de auto verslechtert en daarmee komt de bereikbaarheid van de regio Zuid-Kennemerland verder onder druk te staan.

- Congestie neemt nog verder toe: vertraging van ca. 10 minuten richting Hoofddorp en ca. 20 minuten richting Amsterdam.
- De verwachting is dat de autoknelpunten zullen verergeren.
- De wegen rondom Haarlem lopen vast.
- Met name richting Amsterdam nemen de congestieproblemen toe. Dit is juist een belangrijke bestemming voor Haarlemmers en dat zal ook in de toekomst belangrijk blijven.
- Hoe meer congestie er optreedt, hoe aantrekkelijker het OV als alternatief wordt.



Bron: OViN & OViA, RO-EZ NH/FL

Voor de toekomstige netwerkqualiteit van het OV geldt dat de drukte in het OV alleen maar zal toenemen. De reizigers zullen niet meer in de voertuigen passen. Er wordt gekeken naar reistijden, vertragingen en knelpunten.

De toekomstige netwerkqualiteit verslechtert:

De toekomstige netwerkqualiteit voor het OV verslechtert en daarmee komt de bereikbaarheid van de regio Zuid-Kennemerland verder onder druk te staan.

- Hoe meer congestie er optreedt, hoe aantrekkelijker het OV als alternatief wordt.
- Drukke in het OV neemt nog verder toe: reizigers passen niet meer in de voertuigen.
- De capaciteit van de voertuigen is onvoldoende om de groei van reizigers te kunnen faciliteren.
- Beleid is gericht op het stimuleren van het OV.

Verhelpen van OV knooppunten voor het faciliteren van de reizigersgroei:

- Binnenstad Haarlem
- Haarlem - Hoofddorp (bus)
- Haarlem - Amsterdam Zuid / Amstelveen (bus)
- Sloterdijk - Haarlem (trein)

Om de groei te kunnen faciliteren, moet de capaciteit omhoog:

- Frequentieverhoging
- Systeemsprong: van bus naar tram

Groei van sterke pendel

RELATIE ZUID-KENNERLAND, MET:	TOTAAL (huidig)	AUTO (huidig)	OV (huidig)	KNELPUNT AUTO (huidig)	KNELPUNT OV (huidig)	REIZIGER KNELPUNT (huidig)	AUTO (2040)	OV (2040)	RO-EZ ontw. (huidig - 2040)	ONTW. MOBILITEIT	KNELPUNT AUTO (2040)	KNELPUNT OV (2040)	REIZIGER KNELPUNT (2040)	
Hoofddorp	22.900	17.600	2.000	+ 5 min.	+ 5 min.		19.000	2.900	54%	26%	+ 10 min.	+ 10 min.		
Zaanstreek - Waterland	15.500	12.500	1.300				13.200	1.700	10%	18%				
Meerlanden	10.200	7.700	900	+ 10 min.	+ 10 min.		8.100	1.100	-4%	16%	+ 20 min.	+ 20 min.		
Amsterdam Nieuw-West	10.100	8.500	900	+ 10 min.	+ 10 min.		9.300	1.400	88%	31%	+ 20 min.	+ 20 min.		
Schiphol	7.700	5.900	700	+ 10 min.	+ 10 min.	<small>Trein</small> <small>Bus</small>	6.300	900	15%	19%	+ 20 min.	+ 20 min.	<small>Trein</small> <small>Bus</small>	
Amsterdam West + Centrum	24.000	10.400	11.900	+ 10 min.	+ 10 min.		10.900	15.100	5%	18%	+ 20 min.	+ 20 min.		
Amsterdam Zuid + Oost	10.900	6.500	3.700	+ 10 min.	+ 10 min.		6.900	5.000	29%	21%	+ 20 min.	+ 20 min.		

De toekomstige netwerkqualiteit van zowel de auto als het OV verslechtert en daarmee komt de bereikbaarheid van de regio Zuid-Kennemerland verder onder druk te staan.

Maatregelen en Effecten

RELATIE ZUID-KENNERLAND, MET:	KNELPUNTEN AUTO (2040)	KNELPUNTEN OV (2040)	REIZIGERS-KNELPUNT (2040)	VERKENNENDE MAATREGELN	EFFECT MAATREGEL OP KNELPUNT	OV-REIZIGERS-GROEI DOOR MAATREGEL	CO ₂ UITSTOOT-VERMINDERING
Hoofddorp	+ 10 min.	+ 10 min.		1. Versterken van de verbinding naar Hoofddorp, door middel van ontvlechten traject Hoofddorp Station - Hoofddorp Spaarneziekenhuis (samenloop 300 met 310/340)	geen reistijdverandering Knelpunt lost op	-	-
				2. Versterken van de verbinding naar Hoofddorp door middel van een tram Haarlem - Hoofddorp	reistijdvermindering (9%) Knelpunt lost op	5%	0,2%
Zaanstreek - Waterland				Geen knelpunt, dus ook geen maatregel opgenomen.	-	-	-
Meerlanden	+ 20 min.	+ 20 min.		Vluchtstrookgebruik bus A9 met hogere frequenties (lijn 346, 255, 356)	reistijdvermindering (10%) Knelpunt lost op	-	0,3%
Amsterdam Nieuw-West	+ 20 min.	+ 20 min.		Frequentieverhoging IC's en Sprinters - van 4 naar 6x per uur (volgend uit OV-Toekomstbeeld)	reistijdvermindering (7%) Knelpunt lost op	4%	0,2%
Schiphol	+ 20 min.	+ 20 min.	<small>Trein</small> <small>Bus</small>	1. Frequentieverhoging IC's en Sprinters - van 4 naar 6x per uur (volgend uit OV-Toekomstbeeld)	reistijdvermindering (7%) Knelpunt lost op	4%	0,2%
				2. Een tram Haarlem - Schiphol Noord die aansluit op doorgetrokken N/Z-lijn (volgens uit OV-Toekomstbeeld)	reistijdvermindering (8%) Knelpunt lost op	4%	0,1%
Amsterdam West + Centrum	+ 20 min.	+ 20 min.		Frequentieverhoging IC's en Spinters - van 4 naar 6x per uur (volgend uit OV-Toekomstbeeld)	reistijdvermindering (7%) Knelpunt lost op	4%	0,3%
Amsterdam Zuid + Oost	+ 20 min.	+ 20 min.		1. Vluchtstrookgebruik bus A9 met hogere frequenties (lijn 346, 255, 356)	reistijdvermindering (10%) Knelpunt lost op	5%	0,3%
				2. Een tram Haarlem - Schiphol Noord die aansluit op de doorgetrokken N/Z-lijn (volgend uit OV-Toekomstbeeld)	reistijdvermindering (8%) Knelpunt lost op	4%	0,5%

Op basis van de knelpuntanalyses en de geanalyseerde maatregelen stellen we per windrichting de volgende maatregelen voor, aanhakend op het OV-Toekomstbeeld:

1. Het knelpunt tussen Haarlem en de noordkant van Amsterdam lossen we op door frequentieverhogingen op het spoor.
2. Het knelpunt tussen Haarlem en de zuidkant van Amsterdam/Schiphol lossen we op door vluchtstrookgebruik bus A9 met hogere frequenties of regionale tramverbinding.
3. Het knelpunt tussen Haarlem en de Hoofddorp lossen we op door ontvlechten busroutes of vertrammen Zuidtangent

Overige conclusies en toelichting

Versterken van de OV-verbindingen

> Versterken van de verbinding met Amsterdam-Zuid, Schiphol en Hoofddorp:

- Tramverbinding Haarlem - Schiphol Noord
- Op Schiphol aansluiting van de tram op de Noord-Zuidlijn
 - Doorgetrokken Noord-Zuidlijn naar Schiphol-Airport uit OV-Toekomstbeeld
- Tramverbinding Haarlem - Hoofddorp

> Tramverbinding zorgt voor kwaliteitsverbetering van het OV:

- Reistijd neemt af (ca 10%). Tram is sneller, zeker omdat de bus in de file op de A9 staat
 - 5-10 min. reistijdwinst ten opzichte van de huidige situatie
- Comfort neemt toe. Capaciteit van een tram is hoger en biedt meer ruimte om reizigersgroei op te vangen

> Reistijdverbetering zorgt voor ca 5% extra reizigers:

- Onder andere reizigers die anders met de auto zouden gaan
- Dit resulteert in vermindering van CO₂-uitstoot .

> OV-knelpunt wordt opgelost:

- De tram heeft nog restcapaciteit over voor aanvullende beleidsambities
 - Ongeveer een verdubbeling van de reizigersgroei is nog mogelijk.

Zandvoort wacht een enorme opgave

- Op piekdagen is er een enorme groei van bezoekers in Zandvoort. Het toerisme in Zandvoort groeit met de komst van grote evenementen bovendien van ca. 12.500 bezoekers tot +100.000 bezoekers per dag.
- Zandvoort is één van de belangrijkste recreatiebestemmingen in de regio: > 250% op Hemelvaart t.o.v. werkdag en 150 - 200% op stranddag t.o.v. werkdag.
- Bij grote evenementen focus op langdurig verblijf bezoekers i.v.m. spreiding mobiliteit
- Ook bij aandeel dagbezoekers van ca. 10% (=10.000 van 105.000 bezoekers bij grote evenementen) verdubbelt het aantal bezoekers t.o.v. stranddagen
- Mobiliteitsratio is noodzakelijk om deze toename in bezoekersaantallen te kunnen faciliteren:
 - Versterken van de verbinding tussen Zandvoort en Amsterdam via Haarlem

Fiets vooral voor lokaal gebruik

Fietsgebruik in de regio

- Drukste stromen binnenstedelijk (Haarlem, Heemstede)
- Weinig 'dikke stromen' tussen gemeentes.
- Werkdagen gelden als drukste dagen.

Fietsnetwerk in de regio

- Rond Haarlem weinig trajecten die voldoen aan kwaliteitseisen
- Kansen voor verbetering regionaal netwerk, nu ook weinig gebruik van het regionale netwerk.
- Toename gebruik wellicht bij verdere groei e-fietsen en verbetering infrastructuur.
- Kansen fiets in regionale mobiliteit bij voor- en natransport van OV.

Conclusies:

- Fiets kent met name lokaal gebruik
- Binnen gemeentes en binnen stedelijke gebieden (Haarlem-Heemstede) is de fiets wel van belang
- Wellicht groei bij toename gebruik e-fietsen
- Rol fiets in regionale mobiliteit als voor-/ natransport van OV

Bronvermelding

Ambitiedocument Amsterdam Beach, versterken van de toeristische en recreatieve potenties van de kustregio in de Metropoolregio Amsterdam. Versie 23 januari 2018.

Decisio (2017). Bezoekersstromen Amsterdam en Zandvoort, pilot gebruik mobiele telefoondata in bezoekers en verplaatsingsonderzoek. Eindrapport (in gezamenlijke opdracht van Gemeente Amsterdam, Gemeente Zandvoort en Provincie Noord-Holland).

De regio Zuid-Kennemerland / IJmond geeft thuis! Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 - 2020 (2016).

Gemeente Haarlem (2017). Structuurvisie openbare ruimte, Haarlem 2040: groen en bereikbaar.

Gemeente Haarlem (2019). Rapportage Woningbouw Haarlem 2019.

Gemeenteraad Heemstede (2019). Regionale afspraken voor de regio Zuid-Kennemerland/ IJmond in het kader van de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Goudappel Coffeng (2019). Mobiliteitsopgave Zuid-Kennemerland

Intergemeentelijke Structuurscan (2012).

Metropoolregio Amsterdam (2016). Actie - Agenda 2016 - 2020.

Metropoolregio Amsterdam (2016). Regionaal OV Ambitiebeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland. Eindrapport Juli 2016.

Movares (2016). Regionaal OV Ambitiebeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland.

Ontwerp van het Klimaatakkoord (2019). C2 Mobiliteit. Versie 21 december 2018.

Rapportage 'Daily Urban System Metropoolregio Amsterdam' 4 december 2018

Opdrachtgever: Programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'

Opdrachtnemer: Goudappel Coffeng

RIGO Research en Advies (2018). Raming woningbehoefte Zuid-Kennemerland / IJmond 2017 - 2040 (in opdracht van Regio Zuid-Kennemerland).

Verkenning Woningmarkt Metropoolregio Amsterdam (2017).

Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking, Regionale visie van de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Heemstede, Zandvoort, Uitgave 2011, Vastgesteld gemeenteraad Haarlem, Heemstede, Bloemendaal, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Zandvoort

Zuid-Kennemer Agenda. Conceptversie 14 mei 2019.

Deze visie is tot stand gekomen met denkkraft van:



Colofon

Deze studie is uitgevoerd door PosadMaxwan in gezamenlijke opdracht van de Regio Zuid-Kennemerland, bestaande uit de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort.

Posad Maxwan:
Emile Revier, Koen Hezemans en Cateau Albers

De bestuurlijk opdrachtgever:
Stuurgroep Zuid-Kennemerland Bereikbaar.

De ambtelijk opdrachtgever: Diana Colijn

Het programmateam Zuid-Kennemerland Bereikbaar bestaat uit:

Regio Zuid Kennemerland:
Diana Colijn
Dimitri Arpad

Gemeente Haarlem / Zandvoort:
Jolien Prins
Maaïke Stoop
Lydia Albinus

Gemeente Bloemendaal:
Nico den Hertog

Gemeente Heemstede:
Edwin van Hofwegen

De verdieping is tot stand gekomen in samenwerking met:

Goudappel Coffeng:
Aart de Koning
Ellen van der Werff

Met denkkraft van:

Theo Stoop, Prorail
Jaap Verkiel, TLN
Mirjam Iding, Provincie Noord-Holland
Karel van Broekhoven, Milieudedefensie
Kommer Sneeuw, Gemeente Velsen
Constance Winnips, Vervoerregio Amsterdam
Jim van Keulen, Anna Pauline Huizinga, Gemeente Haarlem
Erik Jan Kok, Gemeente Zandvoort
Niels Herber, NS
Connexxion
Evofenedex
Fietzersbond
Gemeente Haarlemmermeer
IJmond samenwerking
Rijkswaterstaat
Rover
VNO-NCW

POSADMAXWAN
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

November, 2019



Andreas Schelfhout - Landschap bij Haarlem - Museum Boijmans Van Beuningen

