Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking

Regionale visie van de gemeenten:



Inhoud





4 **Inleiding**

5 **Onderdeel van een metropool**

6 **Opgaven**

11 **Maatregelen**

14 **Aan de slag**

17 **We doen het samen**

20 Bijlage 1. Maatregelenmatrix

22 Bijlage 2. MRAnet

Gemeente Zandvoort

Bloemendaal

Haarlem

Regionale samenwerking Zuid Kennemerland

Inleiding

Aanleiding

De bereikbaarheid van de regio Zuid-Kennemerland staat onder druk. Het autobezit is de afgelopen decennia sterk toegenomen. Vooral net buiten de regio is veel bijgebouwd, zonder dat de wegen of het openbaar vervoer naar evenredigheid zijn aangepast. Een grote nieuwe ruimtelijke ontwikkeling met gevolgen voor de mobiliteit in onze regio is bovendien de bouw van rond de 10.000 woningen in de Westflank van de Haarlemmermeer.

Elke gemeente in Zuid-Kennemerland probeert al langer een bijdrage te leveren aan een betere bereikbaarheid. Gezien het gemeentegrensoverschrijdende karakter van de problematiek is meer nodig om tot echte antwoorden te komen. Bereikbaarheidsproblemen trekken zich immers niets aan van gemeentegrenzen. Samenwerking is dan ook onontbeerlijk. Haarlem, Bloemendaal, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Heemstede en Zandvoort - de gemeenten in Zuid-Kennemerland die op het gebied van bereikbaarheid samenwerken - hebben het niet bij die constatering gelaten en de handen ineengeslagen. Het visiedocument ‘Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking’ is het eerste tastbare resultaat van deze samenwerking. De samenwerking en de totstandkoming van de visie zijn gestimuleerd door het rapport ‘Zuid-Kennemerland op Groen’ dat de Kamer van Koophandel en het georganiseerde bedrijfsleven in november 2009 uitbrachten. Bij de presentatie van dit rapport deed de burgemeester van Haarlem de toezegging dat er een regionaal gedragen bereikbaarheidsvisie zou komen.
Deze visie ligt nu voor u. Een achtergrondnota is op aanvraag beschikbaar.

Doel

De regionale bereikbaarheidsvisie heeft een vierledig doel:

1. Aangeven dat de regio Zuid-Kennemerland wil samenwerken en in welke richting deze samenwerking wordt gezocht;
2. Inzicht geven in de meest knellende bereikbaarheidsopgaven en mogelijke oplossingen hiervoor;
3. Bieden van de eerste handvatten om oplossingen dichterbij te brengen;
4. Bieden van een eindbeeld voor 2030 van een robuust regionaal netwerk voor OV, fiets en auto.

Afbakening

Insteek van de visie is het verbeteren van de bereikbaarheid op regionaal niveau per auto en openbaar vervoer en in bescheiden mate de fiets. Ingegaan wordt op zowel de zich nu voordoende regionale bereikbaarheidsproblemen als op de mogelijke oplossingen. De visie bouwt voort op eerdere studies en rapporten en bevat geen nieuw onderzoek. Wel zijn gesprekken gevoerd met een keur aan direct betrokkenen. Vanwege de regionale insteek worden zuiver lokale knelpunten niet behandeld.
Evenmin gaan we in op zaken als klimaatneutraal vervoer, stijgende brandstofprijzen en betaald rijden, zonder dat wij de ogen sluiten voor dergelijke ontwikkelingen. Ook is afgezien van het opnemen van een financiële paragraaf, omdat uitspraken over kosten in dit stadium zeer speculatief zijn. Daar komt bij dat de met de maatregelen gemoeide bedragen de reguliere subsidiestromen al snel overstijgen.

Onderdeel van een metropool

Binnen de regio is samenwerking essentieel. De voor Zuid-Kennemerland belangrijkste partner is de provincie als hoeder van het regionaal belang, als eerste bestuurlijk aanspreekpunt, als opdrachtgever van het regionale openbaar vervoer en als (mede)financier van infrastructuur. Tegelijkertijd is het van groot belang dat we de banden aanhalen met de ons omringende steden en regio’s. Zuid-Kennemerland ligt immers vlakbij Amsterdam, Schiphol, de Zuidas en andere belangrijke economische motoren van ons land. Deze trekken bedrijven, bewoners en bezoekers aan en brengen daarmee reuring, welvaart én vervoersstromen met zich mee.

Samen sterker en aantrekkelijker

De onderlinge verscheidenheid van zowel Amsterdam als de steden en regio’s rond de hoofdstad draagt in belangrijke mate bij aan de aantrekkingskracht van de metropoolregio. Elk hebben ze specifieke kenmerken en een eigen profiel. Tegelijkertijd vullen de verschillende steden en regio’s elkaar aan, waardoor zij als totaal meer nationale en internationale aantrekkingskracht hebben dan ieder afzonderlijk. Deze gezamenlijke meerwaarde wordt door alle betrokken partijen onderschreven. Om die reden werken zij sinds enkele jaren intensief samen onder de vlag van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dit informele samenwerkingsverband bestaat uit 36 gemeenten, waaronder die van Zuid-Kennemerland, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam.

Onderscheidende speler

Zuid-Kennemerland vormt een belangrijke speler binnen het samenwerkingsverband en heeft met name veel te bieden op het vlak van wonen (top-woonmilieus), cultuur (podia, binnenstad Haarlem), een goed ontwikkelde toeristische en recreatieve sector en natuur (binnenduinrand, duinen, strand, Spaarnwoude). Verder kent het gebied de nodige centrumfuncties en heeft het een gezonde economische structuur. Naar de toekomst toe is het belangrijk het Zuidkennemer profiel te versterken. Juist het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten vormt daartoe een essentiële randvoorwaarde. Een onbereikbare regio kan immers niet optimaal profiteren van de nabijheid van de rest van het MRA-gebied en is voor de rest van MRA ook minder interessant.



Metropoolgebied

Opgaven

Vrijwel iedere dag is er sprake van ruim 500.000 autoverplaatsingen binnen de regio, terwijl daarnaast volop gebruik wordt gemaakt van het beschikbare openbaar vervoer. Door een verdere groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid zal het aantal verplaatsingen in de toekomst sterk toenemen. Naar verwachting is de regionale bevolking in 2020 ten opzichte van 2005 met bijna 10 procent gegroeid, terwijl het aantal arbeidsplaatsen in deze periode zelfs toeneemt met 31 procent. Gevolg is dat het aantal autoverplaatsingen tussen Zuid-Kennemerland en Amsterdam met 19 procent zal stijgen en tussen Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer met maar liefst 49 procent. Verder wordt een toename van het goederenvervoer verwacht met minimaal 60% in 2030.

Uitdaging

Het mag duidelijk zijn dat adequate actie nodig is om te voorkomen dat ons toch al overbelaste verkeers- en vervoersnetwerk niet nog meer onder druk komt te staan. Gebeurt dit niet, dan dreigt een ernstige belemmering van onze economische ontwikkeling.

Het verbeteren van de bereikbaarheid vereist een combinatie van fysieke en niet-fysieke maatregelen. Onze belangrijkste bereikbaarheidsopgave is zorgen dat de verbindingen via de weg en het spoor op orde zijn. Dit geldt zowel de verbindingen binnen de regio als de aansluitingen met andere onderdelen van de Metropoolregio Amsterdam. Zo ligt Zuid-Kennemerland in kilometers uitgedrukt vlakbij Amsterdam, maar geven d e reistijden vaak een heel ander beeld.

In kernwoorden luidt onze regionale bereikbaarheidsopgave als volgt:
Zuid-Kennemerland goed aanhaken op landelijke netwerken, waar mogelijk het doorgaand autoverkeer langs stad en woonkernen leiden, hoogwaardig openbaar vervoer diep laten doordringen in het centrum van de regio, ontvlechten van verkeersstromen, optimaal benutten van netwerken, verminderen van de leefbaarheidsproblemen als gevolg van verkeer en inspelen op ruimtelijke en economische dynamiek in de omgeving.



Knelpunten

Hieronder een overzicht van de belangrijkste knelpunten waar de regio mee kampt, waarbij een onderverdeling is gemaakt naar vervoerwijze. Uiteraard zijn knelpunten ook gebiedsgewijs aan te geven, bijvoorbeeld de kust. Kaart 3 geeft een beeld van de huidige knelpunten.

Auto:

- Slechte oost/west-verbindingen:
  - geen echte ringenstructuur, noch rond Haarlem, noch wijder rond de regio waardoor er ook geen echt Kwaliteitsnet Goederenvervoer is;
  - route naar overig Nederland via of de congestiegevoelige snelweg A9, de weinig eenduidige en vanuit leefbaarheid negatieve A200/N200 of een onvolledig snelwegennet noordelijk van het Noordzeekanaal, denk aan het ontbreken van de schakel A8-A9
- Afzonderlijke woonkernen kampen met veel doorgaand verkeer, terwijl de regio als geheel juist te maken heeft met veel bestemmingsverkeer. Dit leidt op een aantal plekken tot lastig op te lossen vraagstukken rond verkeer en leefbaarheid, waaronder:
  - de A/N200 door Halfweg;
  - Bolwerken en de route Schipholweg-Buitenrustlaan-Kamperlaan-Paviljoenslaan in Haarlem;
  - Herenweg/Zandvoortselaan/Lanckhorstlaan, de N201: Heemsteedse Dreef, Cruquius in Heemstede;
  - Julianalaan, Zandvoortselaan en de route over de ringvaart via Vogelenzang-Bennebroek-Zwaanshoek in de gemeente Bloemendaal;
  - De noord-zuidroute door Vogelenzang en Aerdenhout (N206).

HOV/bus: :

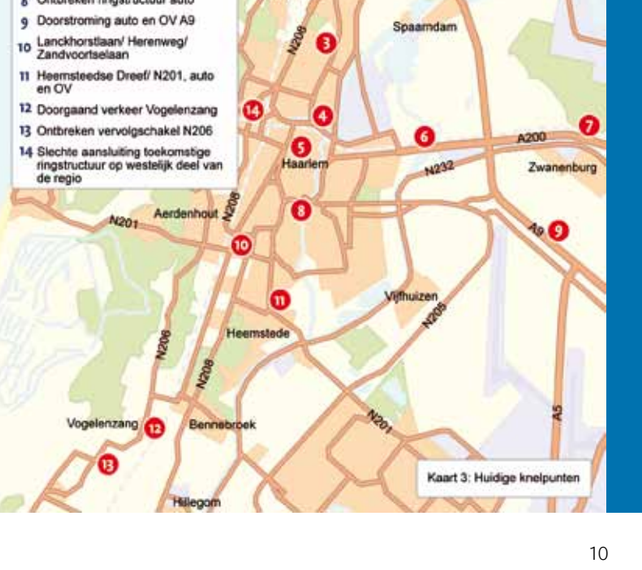
- De Zuidtangent, onderdeel van het toekomstige MRAnet dat binnen de Metropoolregio Amsterdam wordt ontwikkeld, is een goed functionerende HOV-verbinding (voor nadere informatie over MRAnet: zie bijlage 2). Helaas wordt de meerwaarde momenteel beperkt door belangrijke knelpunten in de binnenstad van Haarlem. Verder is de kwaliteit van de infrastructuur richting IJmond en richting Haarlemmermeer-Bollenstreek onvoldoende .

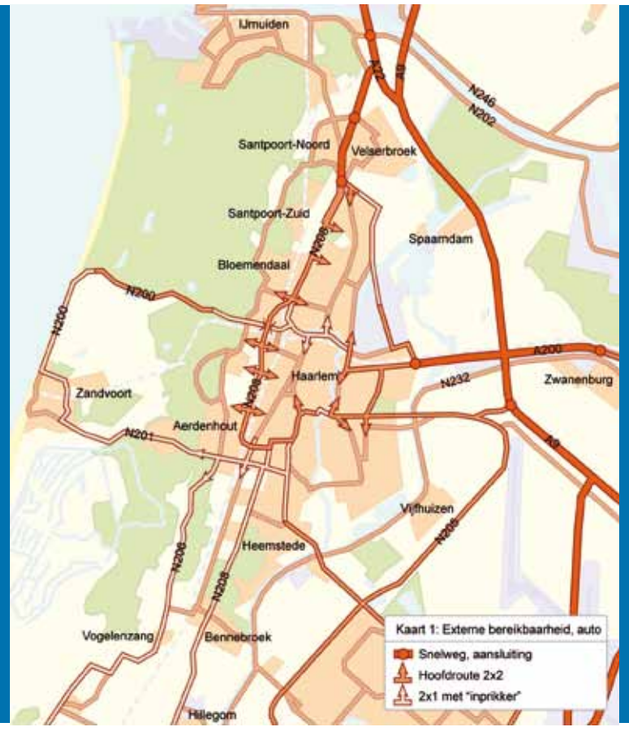
Auto en bus:

- De moeizame passages van het Spaarne en de routes naar het strand dwars door stad en regio, goeddeels via wegen die hier niet op berekend zijn en die ook andere functies hebben.
- De kwetsbaarheid van het netwerk: weinig alternatieve routes, gevoelig voor verstoringen, veel hinder bij werkzaamheden.

Trein:

- Geen rechtstreekse verbinding met Midden-Nederland;
- Ontbreken van koppeling aan het Nachtnet;
- NS-lijnen en stations liggen, vooral in noordelijke richting, in relatief dunbebouwd gebied;
- Te weinig capaciteit richting Amsterdam, vooral in de spits;
- De stations zijn niet steeds de knopen van vervoer en andere functies die ze zouden moeten zijn.

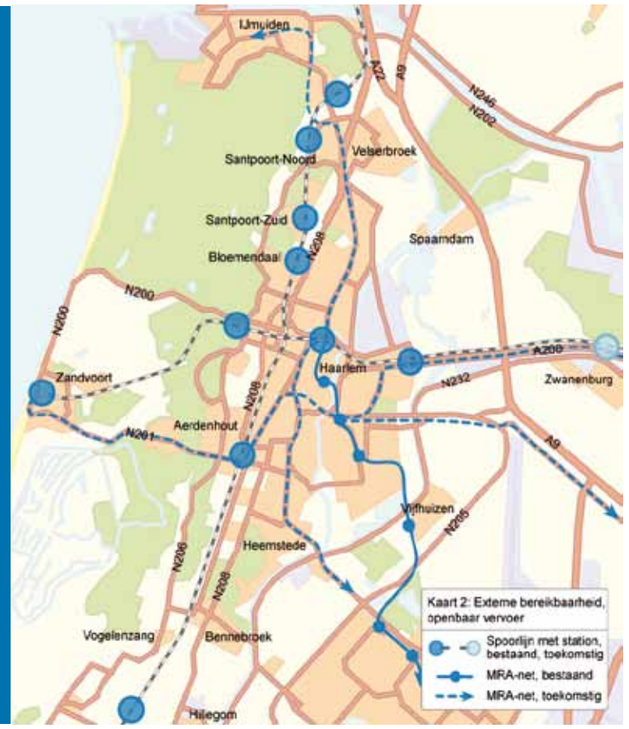




Kaart 1. Belangrijkste autoroutes

Kaart 2. Belangrijkste OV-routes

Kaart 3. De belangrijkste knelpunten in de regio Zuid-Kennemerland



Aanpak

Om de problemen op de weg op te lossen staat nu voor het autoverkeer geen aanleg van grote infrastructuur binnen Zuid-Kennemerland op stapel. Onze inzet is op korte termijn gericht op het beter benutten van bestaande wegen middels Dynamisch Verkeersmanagement. Op langere termijn is wel nieuwe infrastructuur nodig, namelijk een volwaardige ringenstructuur om Haarlem en om de regio.

Voor het openbaar vervoer geldt dat met de Zuidtangent een inhaalslag gemaakt is. Volgende stap is dat de snelle busverbinding op termijn doorgroeit naar een echt net van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in Zuid-Kennemerland, als onderdeel van MRAnet van de Metropoolregio Amsterdam (zie bijlage 2). Naast het verbeteren of aanleggen van verbindingen, wordt bij de realisatie van MRAnet een relatie gelegd met ruimtelijke ontwikkelingen. In het verlengde hiervan moet werk worden gemaakt van het verbeteren van het vervoer per spoor.

Het kustverkeer vormt zeker een regionaal knelpunt. Gezien de pieken en de absolute omvang is een passend antwoord nodig op met name de ontbrekende verbinding tussen Zeeweg en Westelijke Randweg, rekening houdend met zowel aantrekkelijke landschappen als de leefbaarheid in woonwijken. Een oplossing ligt verder in beter openbaar vervoer in combinatie met P&R, meer verplaatsingen per fiets en een strakke regie op de keuze van het vervoer bij evenementen.



Maatregelen

Dit hoofdstuk zet de maatregelen die wij voorstaan op een rij. Het is van groot belang dat vooral het bestaande autonetwerk optimaal wordt benut. Neem het invoeren van dynamisch verkeersmanagement of het stimuleren van fietsgebruik. In de regio wordt hier al hard aan gewerkt en we gaan gewoon door op de ingeslagen weg. Fysieke maatregelen zijn echter onontkoombaar om tot werkelijke oplossingen te komen. Soms zijn deze ingrepen zo veelomvattend dat we hier als regio zelf niet uitkomen en hulp nodig is van provincie, Rijk en bedrijfsleven.

De kansen die wij zien voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid zijn gerangschikt onder drie thema's: aanhaken, omcirkelen en inprikken/aantakken. Samen vormen ze voor ons een 'wenkend perspectief'. Dit is weergegeven op de kaarten 4 en 5. Bij de voorgestelde maatregelen streven wij naar een evenwicht tussen toekomstvastheid, merkbare verbetering op korte termijn, goede fysieke inpassing, afstemming op ontwikkelingen in de directe omgeving en een regionaal karakter

Aanhaken

Zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer geldt dat Zuid-Kennemerland niet goed is aangesloten op landelijke netwerken. Verbetering van de bereikbaarheid binnen de regio rendeert pas echt goed als trein- en autoverkeer net buiten de regio ook goed worden afgewikkeld. Om zicht te krijgen op echte, structurele oplossingen moeten wij onze energie dan ook deels richten op het realiseren van verbeteringen net buiten de regiogrenzen. Met name een goede doorstroming op de A9 is van belang. Ook dient de regio door het verbeteren van de dienstregelingen beter te worden aangehaakt op het landelijk spoorwegnet.

De maatregelen op een rij:

- **Verbetering van de doorstroming van de auto en vooral HOV op A9-corridor:** De doorstroming op de A9 is voor Haarlem van groot belang. Hoewel hieraan inmiddels het nodige gebeurt, blijft de 'navelstreng' van de regio richting Schiphol en Zuidas congestiegevoelig. Gezien het grote aantal werknemers uit Zuid-Kennemerland in deze gebieden is het volledig realiseren van HOV langs deze corridor van groot belang, met inbegrip van een OV-knoop bij Schiphol-noord. De route maakt deel uit van MRAnet West.
- **Op peil houden van de bestaande verbindingen:** Benut rond stations de ruimtelijke mogelijkheden optimaal en bedien de stations goed met reguliere bussen. Het hoeft niet meteen om echt hoogwaardig OV te gaan. De meeste kansen lijken - gezien hun ligging en omgeving - te bestaan voor Heemstede-Aerdenhout, Haarlem-Spaarnwoude, Halfweg (2012) en het net buiten de regio gelegen Hillegom. Door een koppeling aan parkeer-voorzieningen in de omgeving zouden de stations Bloemendaal en Overveen een P&R-functie kunnen krijgen.
- **Frequentere en snellere spoorverbindingen:** Aansluiting op het Nachtnet, meer capaciteit richting Amsterdam in de spits, volwaardige Intercitystatus Haarlem (voorzien voor 2012), rechtstreekse verbinding met Midden-Nederland 'door' Amsterdam heen zijn verbeteringen waarvoor geen nieuwe infrastructuur nodig is, maar onderdeel uitmaken van gezamenlijke lobby richting NS-Reizigers.
- **A200/N200, inclusief de passage door Halfweg:** Hier zit een uitgesproken spanning tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Naast de al gerealiseerde maatregelen zullen er, onder de randvoorwaarde dat de capaciteit ongewijzigd blijft, nog 13 aanvullende leefbaarheidsmaatregelen getroffen worden in 2010 en 2011 ('Quick Wins-2'). Verdere leefbaarheidsmaatregelen zijn geïnventariseerd, maar er is nog geen financiële dekking voor. Echt duurzame maatregelen zijn niet uitgewerkt, hebben niet bij alle betrokken partijen prioriteit en zijn financieel in het geheel niet gedekt.

Omcirkelen

Voor het autoverkeer geldt dat Zuid-Kennemerland in de lastige omstandigheid zit dat de regio als geheel veel bestemmingsverkeer heeft, terwijl de woonkernen veel doorgaand verkeer kennen. Haarlem is vergeleken met andere steden van vergelijkbare omvang één van de weinige waar een echte ringstructuur voor de auto ontbreekt. Op haar beurt mist ook de regio een dergelijke autoring. Gevolg is dat grote stromen autoverkeer, lokaal en doorgaand, zich mengen over stadsstraten met een woonfunctie. Daar komt bij dat veel van deze straten ook een functie als OV-route hebben. De veelal bescheiden dimensies van de oost-westroutes, de grote uitgaande pendelstromen en het incidentele, maar zeer drukke strandverkeer verergeren de problemen.

De maatregelen op een rij:

- **Een volwaardige ringstructuur voor de auto in Zuid-Kennemerland op twee schaalniveaus:**
  - Eerst een ring om de regio: N206 - N205 - A9- A22/A208 (van zuid naar noord). De schakel tussen N206 en N205 ontbreekt, evenals een rechtstreekse verbinding vanuit het zuiden tussen A208 en A22/A9. De schakel tussen N206 en N205 is de 'Weg bezuiden Bennebroek'. Deze weg is niet alleen van wezenlijk belang als onderdeel van de ring rond de regio, maar ook voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties in de Westflank van Haarlemmermeer en Greenport Duin- en Bollenstreek. De 'Weg bezuiden Bennebroek' zal vooral de leefbaarheid in Heemstede, Vogelenzang en Bennebroek vergroten en bij doortrekking naar de A4 ook zorgen voor betere aanhaking op landelijke netwerken. Het betreft een belangrijke verbinding voor zowel vracht- als personenverkeer.
  - Een tweede ring, rond Haarlem, bestaande uit grofweg N208 - oostelijke ring Haarlem - doorgetrokken Prins Bernhardlaan - Mariatunnel. De samenhang tussen de diverse onderdelen moet beter en de Mariatunnel is de ontbrekende schakel, terwijl de kruising Schipholweg/Prins Bernhardlaan eveneens een belangrijk knelpunt vormt. Als deze ring op orde is, kan de route rond de binnenstad van Haarlem de functie krijgen waar hij eigenlijk voor bedoeld is: een centrum- en parkeerroute, niet meer en niet minder dan dat.

Voor beide ringen geldt dat goede aantakkingen stad en regio in cruciaal zijn. Daarbij hoort een ontsluiting van de recreatieve functies aan de kust en het westelijke gedeelte van de regio (Aerdenhout, Bloemendaal). Een nog ontbrekende goede verbinding tussen de Zeeweg en Westelijke Randweg moet dan ook de komende tijd onderzocht worden. Ook vraagt de verbinding over de N201 nabij Cruquius om gezamenlijk nader onderzoek hoe dit knelpunt aan te pakken.

- **Met behulp van Dynamisch Verkeersmanagement** beter benutten van de beschikbare wegcapaciteit, doorgaand verkeer sturen over de wegen die daar regionaal voor zijn aangewezen en beperken van stilstaand verkeer in woonkernen dat overlast veroorzaakt. Het systematisch nalopen en waar mogelijk logischer maken van de huidige statische bewegwijzering en het waar relevant dynamisch maken ervan zou overigens een goede allereerste stap zijn.

Met een volwaardige ringstructuur rond de regio en rond Haarlem ontstaat ook voor het goederenvervoer een hoofdnet dat aan de kwaliteitseisen voldoet. Dynamisch Verkeersmanagement kan ook dienen om voorkeursroutes voor vrachtverkeer aan te geven.

Inprikken en aantakken

Dit onderdeel betreft het openbaar vervoer. Niet alleen moet Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) beter het stedelijk gebied in, ook moeten de belangrijkste aantakkingen op orde zijn. In stedelijk gebied is betrouwbaarheid van het grootste belang, daarbuiten gaat het vooral om snelheid. Dit betekent dat de hoogwaardigheid van dit vervoer in stedelijk gebied anders gezien moet worden dan in niet-stedelijk gebied.

De maatregelen op een rij:

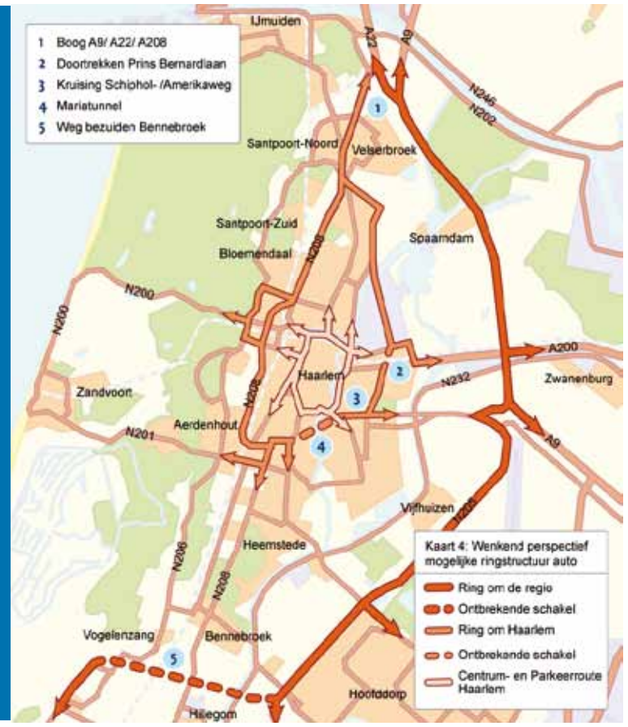
- De binnenstad van Haarlem, met inbegrip van de Spaarnepassage, moet beter worden bediend door de huidige Zuidtangent ofwel het toekomstige MRAnet.
- De toekomstige MRAnet-verbinding met de IJmond moet ook beter, waarbij maatwerk nodig is: wel HOV over de Rijksstraatweg in Haarlem, maar met behulp van slimme maatregelen. Een volledig vrije busbaan is hier niet goed inpasbaar.
- De lijnen van het MRAnet richting Zuidas, Schiphol, Hoofddorp/Nieuw-Vennep/Sassenheim en Haarlemmermeer-west moeten op orde zijn en echte HOV-kwaliteit krijgen.
  Met de keuze en uitwerking van een variant moet telkens snel worden begonnen, terwijl tegelijkertijd in het belang van de gehele regio alvast doorvoering nodig is van kleinere maatregelen die doorstroming, stiptheid en regelmaat bevorderen.

Wij vinden, zeker op afzienbare termijn, dergelijke maatregelen relevanter dan het realiseren van vertramming. Dit laatste is immers op z'n vroegst zinvol indien er ook echt hoogwaardige tracés zijn. Vertramming van de MRA-lijn die nu nog Zuidtangent heet en light rail naar Zandvoort (Zeeweg en boulevard) zijn in dit kader zeker van belang, maar pas op lange termijn.



Kaart 4. Mogelijke ringstructuur

Kaart 5. Mogelijke ingrepen ter bevordering van het fiets- en openbaar vervoer gebruik







Aan de slag

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

Drie speerpunten, zes grote projecten

Eerste speerpunt: volwaardige ringstructuur voor de auto rond de regio

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

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

Tweede speerpunt: volwaardige ringstructuur voor de auto rond Haarlem

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

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

Derde speerpunt: HOV in stad en regio

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

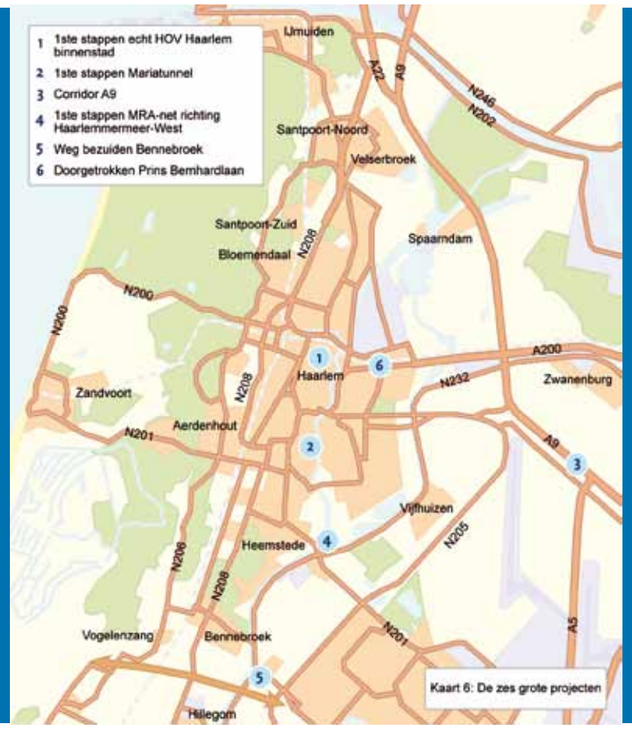
- HOV door de Haarlemse binnenstad. Opwaardering van het huidige tracé van de Zuidtangent door de Haarlemse binnenstad met inbegrip van de Spaarnepassage is noodzakelijk om tot een volwaardig MRAnet te komen en de bereikbaarheid van de binnenstad substantiëel te vergroten.
- MRA-lijn naar Haarlemmermeer-West.De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

Verder valt onder deze speerpunt een project waarvan onderdelen op korte termijn te realiseren zijn, maar waarvan volledige realisatie van groot belang voor onze regio is, namelijk: HOV langs de A9-corridor Snel en frequent HOV langs de A9 is noodzakelijk voor een goede verbinding met het kerngebied van de Metropoolregio. Heel Zuid-Kennemerland profiteert van deze verbinding, die er tevens voor zorgt ervoor dat andere OV-maatregelen beter renderen.

Overige maatregelen

Naast deze zes grote projecten is het voor het structureel verbeteren van de regionale bereikbaarheid noodzakelijk om tegelijkertijd de overige voorstellen uit het ‘wenkend perspectief’ op te pakken. Alle maatregelen zijn samengevat in bijlage 1, met inbegrip van een eerste voorzichtige fasering. De realiteit leert immers dat niet alles in één keer kan worden opgepakt. Daarom hebben wij nog eens nadrukkelijk gekeken naar de maatregelen die op korte termijn het meeste bijdragen aan het oplossen van dagelijkse problemen. In willekeurige volgorde springen de volgende ‘Quick Wins’ er dan uit:

- Dynamisch verkeersmanagement: afspraken maken over regie en uitvoering met de provincie Noord-Holland;
- Aanpak van de meest acute knelpunten op de toekomstige ringstructuur;
- Maatregelen die doorstroming, regelmaat en stiptheid van de toekomstige MRAnet-lijnen bevorderen;
- Intensiveren van het vigerende fietsbeleid, waaronder het voorbereiden van snelfietsroutes.
- Overslagmogelijkheid voor goederen, zo mogelijk in combinatie met een transferium aan de oostzijde van Haarlem.



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

We doen het samen

Bij elkaar opgeteld vormen de maatregelen die wij voorstellen een fikse opgave. Om de ingrepen kans van slagen te geven, is het nodig om concrete afspraken te maken over het vormgeven van onze samenwerking, met inbegrip van het benoemen van de volgende stappen. Dit geldt zowel de organisatie van de samenwerking, als het organiseren van de financiering en het draagvlak voor onze gezamenlijke aanpak om de regionale bereikbaarheid te verbeteren.

Organisatie

Het geven van invulling aan regionale samenwerking kan op meerdere manieren. Voor ons staat voorop dat de beoogde samenwerking tussen gemeenten, met het bedrijfsleven en desgewenst met maatschappelijke organisaties niet mag verzanden in ingewikkelde structuren. Om die reden kiezen we niet voor het instellen van een regionale verkeers- en vervoersautoriteit, maar voor het opzetten van een kleine bestuurlijke ‘voorpost’. Om zowel de samenwerkingsafspraken vast te leggen als de voortgang te borgen, denken wij aan het afsluiten van convenanten. Dit kunnen convenanten zijn tussen gemeenten onderling, maar ook tussen gezamenlijke gemeenten, andere overheden en niet-overheidspartijen.

Geld

Afspraken over geld zijn om drie redenen belangrijk. Allereerst geeft een eigen bijdrage van de regio een gevoel van betrokkenheid en urgentie. Verder zal medefinanciering door Rijk en provincie uitsluitend binnen bereik komen indien wij zelf ook klip en klaar aantonen te willen investeren. Hetzelfde geldt voor het betrekken, ook in financiële zin, van het regionale bedrijfsleven. Ten slotte is het inzetten van eigen middelen nodig om lobbyactiviteiten kans van slagen te geven. Dit betekent dat we in het vervolgtraject als eerste afspraken moeten maken over de hoogte van de eigen bijdragen, de verdeelsleutel en het beheer. Aanvullend moeten tegelijkertijd alle mogelijke subsidiestromen - en niet alleen de bekende op het gebied van verkeer en vervoer- in beeld worden gebracht. Dit laatste is van wezenlijk belang. We moeten ernaar streven dat maatregelen niet alleen sectoraal een verkeersprobleem oplossen, maar dat de winst breder ligt. Denk aan kansen op het gebied van leefbaarheid, kwaliteit openbare ruimte, toevoegen groen, verdienend vermogen door bebouwing. Bij welke maatregelen dit mogelijk is, moet bij de uitwerking blijken. Zo’n aanpak betekent dat het logisch is om waar mogelijk ook geldstromen aan te boren die op andere terreinen dan verkeer en vervoer liggen.





Lobby

Om succes te boeken moeten we niet alleen met één mond spreken, maar ook via een gezamenlijke lobby optrekken naar andere overheden. Dit betekent dat afspraken nodig zijn over het organiseren van onze lobby en hoe deze eruit gaat zien. Helder moet zijn wat het doel is, op welke geldstromen wordt ingezet, wie de te benaderen partijen zijn en of we het lobbywerk al dan niet uitbesteden. Hier geldt hetzelfde als in de paragraaf hierboven. Een aanpak die ook winst nastreeft buiten het sectorale belang van verkeer en vervoer betekent een lobby die zich eveneens tot buiten dat terrein uitstrekt.

Communicatie

Draagvlak is essentieel om succes te kunnen boeken. Dit betekent dat we het verhaal van de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland goed moeten vertellen door in woord en beeld de ernst van de situatie te laten zien, overigens zonder de indruk te wekken dat onze regio of onderdelen daarvan nu al volkomen onbereikbaar zijn. Belangrijkste doelgroepen zijn voorals-nog onze gemeenteraden, bewoners en potentiële partners binnen zowel het bedrijfsleven als de MRA en het Rijk, waarbij de boodschap op onderdelen kan verschillen.

Zo is het ten aanzien van onze gemeenteraden zaak hen bij onze afspraken te betrekken. Aan onze inwoners moet duidelijk worden gemaakt dat een betere bereikbaarheid fysieke maatregelen vraagt, die soms ingrijpen in de onmiddellijke woon- en werkomgeving. Naar onze partners is het juist de uitdaging om hen te laten zien waarom een betere bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland een gezamenlijk belang is.

Tot slot

Het mag duidelijk dat het verbeteren van onze regionale bereikbaarheid een grote, veelkoppige opgave is. Om deze te onderbouwen is ten behoeve van deze visie ook een uitgebreidere achtergrondnotitie gemaakt die op aanvraag beschikbaar is. Verder hoeven we niet alle genoemde stappen meteen helemaal tot achter de komma uit te werken. Wel is het zaak om vanaf nu het momentum vast te houden. Dit betekent dat wij daadwerkelijk op korte termijn middelen moeten vrijmaken om de noodzakelijke eerste vervolgstappen te zetten.



Bijlagen

Bijlage 1. Maatregelenmatrix

Bijlage 2. MRAnet

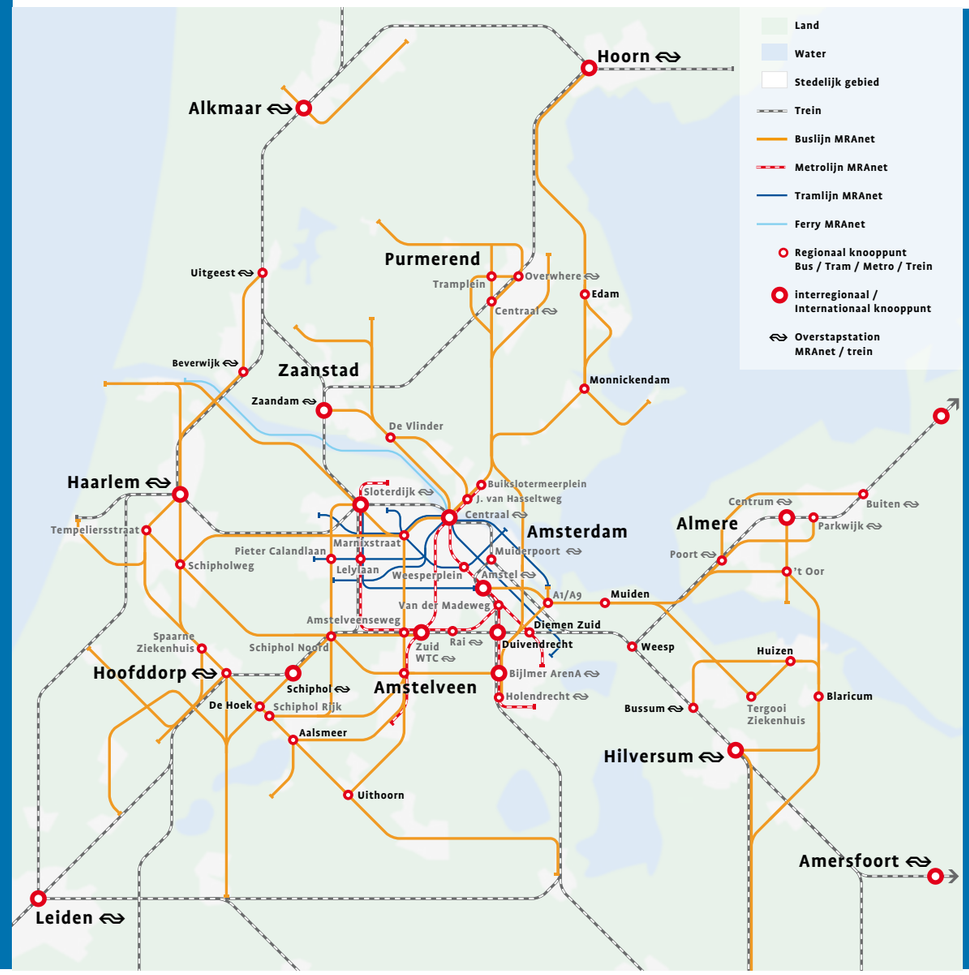
Bijlage 1. Maatregelenmatrix

In onderstaande matrix staan de voorgestelde projecten en maatregelen op een rij. In de kolom ‘Realisatie door regio?’ is alleen iets aangegeven als de regio het project of de maatregel geheel of grotendeels zelf kan realiseren (‘R’). Verder is zeer indicatief een kolom met kosten toegevoegd, waarbij slechts gekeken is naar grootteklassen qua kosten: boven € 100 miljoen tussen € 100 en € 10 miljoen en onder € 10 miljoen..

Project/maatregel	Realisatie binnen 10 jaar?	Realisatie door regio?	Primair in deelopgave	Ook in deelopgave	Indicatie kosten
A9-corridor (mn. HOV)	Ja		Aansluiting bij landelijk netwerk.	Inspelen op dynamiek in de omgeving, aantakkingen HOV op orde	10-100
‘Weg bezuiden Bennebroek’	Ja (mits steun SRA / provincies)		Ringstructuur auto	Inspelen op dynamiek in de omgeving, bevorderen leefbaarheid, aanhaken aan landelijk netwerk	>100
Doorgetrokken Prins Bernhardlaan	Ja		Ringstructuur auto	Bevorderen leefbaarheid	<10
Verbeteren verbinding Zeeweg-Westelijke Randweg			Ringstructuur auto	Bevorderen leefbaarheid, aanhaken aan landelijk netwerk	Afhankelijk van ambitieniveau
Mariatunnel			Ringstructuur auto	Inspelen op dynamiek in de omgeving, bevorderen leefbaarheid	>100
Vervolgonderzoek N201 nabij Cruquius	Ja		Ringstructuur auto	Bevorderen leefbaarheid, aanhaken aan landelijk netwerk	Afhankelijk van ambitieniveau
MRAnet als echt HOV in binnenstad Haarlem			HOV dieper de stad in	Inspelen op dynamiek in de omgeving	>100
MRAnet Haarlem-Heemstede-Haarlemmeer-west			Aantakkingen HOV op orde	Inspelen op dynamiek in de omgeving	10-100
DVM	Ja	R	Benutten netwerk	Bevorderen leefbaarheid	<10
Aanpakken meest acute knelpunten op toekomstig ringstructuur	Ja	R	Ringstructuur auto	Bevorderen leefbaarheid	<10
Doorstroming lijnen toekomstig MRAnet	Ja	R			10-100
Fiets	Ja	R	Benutten netwerk	Bevorderen leefbaarheid	<10
N200 Halfweg	Ja (v.w.b.Quick Wins)		Bevorderen leefbaarheid	Aansluiting bij landelijk netwerk	<10
MRAnet richting IJmond			HOV dieper de stad in		10-100
Beter aansluiten op landelijk spoornet	Ja (mits geen infra)		Aansluiting bij landelijk netwerk		Mits geen infra: eerder lobby
Beter benutten stations	Ja	R	Aansluiting bij landelijk netwerk		Afhankelijk van ambitieniveau

Bijlage 2. MRAnet

Onderstaande kaart geeft een eerste indruk van de voorgestelde lijnvoering van MRA-net weer. MRAnet gaat echter niet alleen over lijnvoering. Het betreft evenzeer een productformule, met elementen als het uiterlijk van het materieel, halte-inrichting en reisinformatie. MRAnet zal begin 2011worden gelanceerd, waarbij de Zuidtangent één van de eerste lijnen is die aan de specificaties voor MRAnet moet voldoen. In de jaren daarna zal MRAnet over de Metropoolregio worden uitgerold, waarbij de aanwezigheid van infrastructuur om de beoogde reiskwaliteit en reissnelheid mogelijk te maken een voorwaarde is. Het ambitieniveau is een samenhangend, eenduidig, hoogwaardig netwerk, dat via lijnsgewijze invoering ingevuld wordt.



Conceptkaart MRAnet, april 2010. Bron: Platform Bereikbaarheid Metropoolregio

Colofon

Begeleiding: Schouten Consult
Tekst en productie: De Graaf Communicatie
Fotografie: Wim Salis, iStock
Kaarten: Droogh Trommelen en Partners
Vormgeving: MadeinHaarlem
Drukwerk: Druno en Dekker

Informatie

Pau Tjioe Kho, beleidsmedewerker gemeente Haarlem
ptkho@haarlem.nl, 023-5113391

Datum: november 2010