

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeenten Bloemendaal, Heemstede, Haarlem en Zandvoort

Cc aan de raadsgriffie
van de gemeenten Bloemendaal, Heemstede, Haarlem en Zandvoort



Datum: 9 juli 2021

Contactpersoon: J. Stork

Ons kenmerk: PG/2021/392134

E-mail: agroot@haarlem.nl

Onderwerp: Voorstel aanpassing Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland

Geacht college,

Het bestuur van de GR biedt u bijgaand voorstel aan voor aanpassing van de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. We nodigen u uit om dit te voor te leggen aan uw raadscommissie ter bespreking. Dit voorstel tot aanpassing is gebaseerd op het feit dat de visie door twee raden reeds is vastgesteld en door twee raden wijzigingen gewenst zijn. Dat betekent dat de aanpassingen moeten passen binnen de reeds beschreven wens tot samenwerking. Het doel is op de aan te passen onderdelen de visie meer op hoofdlijnen te formuleren en de gezamenlijke uitgangpunten te benadrukken. Het bestuur van de GR vindt het belangrijk dat de raden van Heemstede en Zandvoort zich gehoord voelen in de aangedragen punten en tegelijk de raden van Bloemendaal en Haarlem zich blijven herkennen in de visie, waarin de besproken koers en gezamenlijk gedeelde ambities onverkort centraal zijn blijven staan.

In lijn met de wens van de vier raden wil het bestuur van de GR graag bereiken dat verbetering van de bereikbaarheid van onze regio als gedeeld belang in de visie goed tot uitdrukking komt. Dit past ook bij de governance-structuur die de 4 gemeenten samen hebben opgezet. Een gemeenschappelijke visie dient meerdere gezamenlijke belangen:

- inhoudelijke afstemming op gedeelde ambities en bestedingskeuzes voor ons Mobiliteitsfonds,
- om de positie van onze regio in de MRA te markeren
- en als onderbouwing bij subsidieaanvragen.

In bijgevoegd overzicht vindt u ons voorstel hoe de visie kan worden aangepast. In het inleidende deel wordt de hoofdlijn beschreven waar de visie ongewijzigd kan blijven en waar aanpassingen spelen. In de daaropvolgende toelichting wordt per punt aangegeven waar en hoe dit een plek in de visie krijgt. Een aantal reacties zijn van meer lokale aard of vergen nog afstemming en komen terug in de nog op te stellen actieagenda. Voor de volledigheid zijn als bijlage bijgevoegd de reacties van de raden van Heemstede (2021) en Zandvoort (2021) en de aangenomen motie van Haarlem (2020).

Wij hopen dat deze aanpassingen een goed overzicht geven hoe de visie vanuit de vastgestelde doelen (een economisch sterke regio, met een hoge leefomgevingskwaliteit en oog voor duurzaamheid) aangepast kan worden met genoemde punten. Het resultaat van uw bespreking met uw commissies zal het bestuur van de GR verwerken in de visie. De aangepaste visie zullen wij u vervolgens aanbieden om voor te leggen aan uw raden, ter bespreking en besluitvorming over vaststelling.

Tot slot geven wij graag inzicht in de verdere planning. In onze brief van 8 februari jl. hebben wij de raden geïnformeerd over het vervolgtraject voor vaststelling van de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland in 2021. Aan de hand daarvan zijn de raden geïnformeerd over het proces en de reden voor (her)agendering van de visie. Het vervolgtraject is in 5 processtappen ingericht. We liggen op schema en de stand van zaken is als volgt:

- Stap 1: voorbereidende besluiten om de conceptvisie aan te passen
Deze stap is afgerond met de gestuurde reacties van de raden Heemstede en Zandvoort aan de GR.
- Stap 2: opstellen overzicht voor inhoudelijke aanpassing van de visie
Dit betreft het bijgevoegd voorstel bij deze brief.
- Stap 3: in vier raden bespreken overzicht voor inhoudelijke aanpassing van de visie
De GR vraagt de 4 colleges dit voorstel voor inhoudelijke aanpassing van de visie met de raadscommissies kort na het zomerreces te bespreken. Tijdens de gezamenlijke bijeenkomst van raden op 15 september worden de kansen besproken die de Bereikbaarheidsvisie biedt.
- Stap 4: vaststelling visie
De GR stuurt aan op agendering in de raadsvergaderingen van Q4 2021.
- Stap 5: actieagenda in colleges
Na vaststelling van de visie wordt de actieagenda opgesteld en voorgelegd aan de colleges.

Met vriendelijke groet,
Namens het Bestuur van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland,



Robbert Berkhout,
Voorzitter Stuurgroep

AANPASSINGSVOORSTEL BEREIKBAARHEIDSVISIE ZUID-KENNEMERLAND

Juni 2021

1. Inleiding

De colleges van de vier gemeenten willen graag samenwerken op gedeelde regionale belangen. Dit gebeurt op diverse thema's, waaronder bereikbaarheid van onze regio. Als bijdrage daaraan heeft de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland begin 2020 de regionale Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland aan onze gemeenteraden aangeboden. De raden van Bloemendaal en Haarlem hebben de visie vastgesteld. Voor de gemeenten Heemstede en Zandvoort was er aanleiding om de visie nog niet vast te stellen en daarover een reactie aan de GR te sturen.

In lijn met de wens van de vier raden wil het bestuur van de GR graag bereiken dat de verbetering van de bereikbaarheid van onze regio als gedeeld belang in een visie tot uitdrukking komt, waar alle gemeenten zich achter kunnen scharen. Dit past ook bij de governance-structuur die de 4 gemeenten samen hebben opgezet. Het bestuur van de GR legt daarom, met inachtneming van de reacties van Heemstede en Zandvoort, een overzicht met voorgestelde aanpassingen aan de 4 colleges voor ter bespreking met de raden. Het resultaat van de bespreking met de commissies zal het bestuur van de GR verwerken in de visie. Vervolgens wordt de aangepaste visie aangeboden aan de colleges om voor te leggen aan de raden, ter bespreking en besluitvorming over vaststelling.

De hoofdlijn c.q. 3 doelen van de visie blijft centraal staan: een economisch sterke regio met een hoge leefomgevingskwaliteit en oog voor duurzaamheid. Om dat te bereiken is een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid een voorwaarde. Voor de ontwikkelperspectieven en oplossingsrichtingen in de visie wordt een aantal aanpassingen voorgesteld. Er wordt niet langer uitgegaan van prioriteren naar vervoerswijze (voorheen de 'piramide' in die visie) maar van een integrale afweging van nieuwe investeringen. Daarmee wordt bedoeld dat bij keuzes voor maatregelen in bereikbaarheid (zoals keuzeopties voor modaliteiten) deze worden getoetst aan de drie doelen van de visie en op het lokaal versus regionaal effect. Naast investeringen in en verkenningen naar de huidige knelpunten voor autoverkeer, is een inhaalslag voor OV en fiets nodig. Voor de kustzone wordt voortaan gesproken over oplossingsrichtingen voor een 'duurzaam bereikbare kust'. In onderstaande paragrafen en hoofdstuk 2 wordt verder toegelicht waar en hoe beoogde aanpassingen een plek in de visie kunnen krijgen.

1.1 Voortbouwen op de hoofdlijn van de visie

In dit aanpassingsvoorstel is als leidraad vastgehouden aan de **hoofdlijn van de visie: centraal blijft staan dat de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland dient om bij te dragen aan een economisch sterke regio met een hoge leefomgevingskwaliteit en oog voor duurzaamheid**. De kern van de visie is opgebouwd uit vier delen: de opgaven, de visie, de oplossingsrichtingen en het strategisch ontwikkelpad. Per deel wordt toegelicht of en in hoeverre het wordt aangepast.

In het **onderdeel 'opgaven'** (p. 8-13) zijn vier grote trends onderscheiden op het gebied van woningbouw, economie, landschap & recreatie en klimaat & energie. Het gaat hierbij om gezamenlijke opgaven, die als regio moeten worden benaderd om



zo de kracht van Zuid-Kennemerland verder te versterken. Zuid-Kennemerland heeft immers veel te bieden; de kwaliteit van leven is hoog. Tegelijkertijd stelt de toenemende aantrekkingskracht van de regio, zowel op het gebied van wonen, werken als recreëren, nieuwe eisen aan de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland. Daarom heeft de regio baat bij een goede en slimme organisatie van mobiliteit (Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland, p. 8).

De Bereikbaarheidsvisie heeft een bijzondere positie ten opzichte van deze vier thema's. Bereikbaarheid is een voorwaarde voor veel opgaven in de regio. Als we ook in de toekomst de hoge woonkwaliteit, het economisch kapitaal, het waardevolle landschap en het leefklimaat in stand willen houden, is het cruciaal om te beginnen bij het thema bereikbaarheid (Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland, p. 8).

Deze opgaven blijven ongewijzigd en geven aan wat de Zuid-Kennemerland gemeenten bindt en waar onze samenwerking sterk meerwaarde heeft o.a. op kansen op bijdragen van de hogere overheid en om de positie van onze regio in de MRA te markeren.

In het **onderdeel 'visie'** (p. 15-23) is eerst antwoord gegeven op de vraag 'Wat voor regio wil je zijn?' Het antwoord daarop is het gezamenlijk geformuleerde gewenste toekomstbeeld voor Zuid-Kennemerland: een economisch sterke regio met een hoge leefomgevingskwaliteit en oog voor duurzaamheid (Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland, p. 14). Om dat te bereiken is een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid een voorwaarde.

1.2 Aanpassingen

De hierboven beschreven hoofdlijn blijft als toekomstbeeld centraal staan. Aanpassingen in de vorm van een aantal nuanceringen vinden plaats in de uitwerking van de visie: de zeven ontwikkelperspectieven (p. 16-23). Daartoe behoren de ontwikkelperspectieven 'prioriteren van nieuwe investeringen', 'flexibiliteit verkeer kustzone' en 'bestaande capaciteit slim benutten'.

In het **onderdeel 'oplossingsrichtingen'** (p. 24-39) wordt getoond hoe de ontwikkelperspectieven kunnen landen in de regio Zuid-Kennemerland. Deze oplossingsrichtingen vormen de bouwstenen voor het strategisch ontwikkelpad. De nuanceringen in de ontwikkelperspectieven hebben ook gevolgen voor de omschrijving van de oplossingsrichtingen, bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de kustzone. **Deze aanpassingen worden hier doorgevoerd (zie verder 1.4).**

1.3 Actieagenda

In het **onderdeel 'strategisch ontwikkelpad'** (p. 40-45) worden de projecten en onderzoeken gedestilleerd uit de oplossingsrichtingen. Dit is vervolgens verwerkt in een opmaat voor het uitvoeringsprogramma. **Dit wordt gewijzigd in een actieplan en wordt aangevuld op basis van de gewenste wijzigingen.** Afgelopen tijd is in het GR-bestuur verkend op welke wijze de uitvoering vorm kan krijgen. Daarbij is gebleken dat sturen op uitvoering werkbaar is via een Actieagenda. De GR heeft geen eigen uitvoeringsorganisatie en is ook niet ingericht als programma. Daarom was dit een verwarrende term die mogelijk verkeerde verwachtingen wekt. Voor uitvoering is de GR afhankelijk van organisatorische borging in de staande organisaties van de gemeenten en partners als provincie, MRA en Rijk.

Na vaststelling van de visie wordt de actieagenda opgesteld en voorgelegd aan de colleges. Met de actieagenda wordt de inhoud van de visie verder uitgewerkt. De actieagenda bevat een prioritering en afspraken over borging van de uitvoering binnen de gemeentelijke organisaties. Projecten uit de actieagenda worden getoetst aan de visie. In de actieagenda kunnen tevens uitwerkingen worden

opgenomen om lokale verschillen of uitwerkingen ter hand te nemen, zonder afbreuk te doen aan de gezamenlijke ambities uit de visie.

Via de gebruikelijke jaarstukken wordt de raad geïnformeerd bij de uitvoering van de Actieagenda, met naast financiële kaders ook inhoudelijke beschrijving van de voortgang van de projecten.

1.4 Overzicht door raden van Heemstede en Zandvoort gewenste wijzigingen

De gewenste wijzigingen van de raden van Heemstede en Zandvoort hebben betrekking op de ontwikkel-perspectieven, de oplossingsrichtingen en het strategisch ontwikkelpad. Hieronder is beschreven hoe de belangrijkste punten een plek in de visie kunnen krijgen. In hoofdstuk 2 van dit voorstel (nadere toelichting) wordt gedetailleerder per punt beschreven waar en hoe dit in de visie wordt verwerkt. De volledige reacties van de raden van Heemstede en Zandvoort staan in de bijlage bij deze brief.

De belangrijkste punten zijn:

1. De 'prioritering van nieuwe investeringen' is door beide raden aangedragen:
 - a. **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** *alle vervoerwijzen (auto, OV en fiets) zijn van even groot belang. Daarmee vervalt de prioriteitsstelling. De vervoerwijze(n) die voor een maatregel het beste resultaat biedt of bieden, komen voor die maatregel in beeld. Dit wordt tot uitdrukking gebracht in de tekst van de Bereikbaarheidsvisie;*
 - b. **Gewenste aanpassing raad van Zandvoort:** *een andere aanduiding van de omgekeerde piramide. Benadrukt wordt dat alle verkeersmodaliteiten van groot belang zijn om de bereikbaarheid van de regio optimaal te houden.*

2. De 'bereikbaarheid van de kustzone' is door de **raad van Zandvoort** aangedragen:
Vervangen van de term 'autoluwe' kustzone door 'bereikbare kust' en aanpassen van de bijbehorende tekstpassage; zodanig dat duidelijk is dat alle verkeersmodaliteiten benut moeten worden om de regio en daarmee de kustzone goed bereikbaar te houden.

3. De 'aansluiting Zeeweg-Randweg' is door **beide raden** aangedragen:
 - a. **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** *De opties voor de verbinding Zeeweg-Randweg. Haalbaarheids- en alternatievenonderzoek opnemen in de Actieagenda.*
 - b. **Gewenste aanpassing raad van Zandvoort:** *Aansluiting Zeeweg-Randweg: het al lang bestaande voornemen voor een volwaardige verkeerskundige verkenning naar deze aansluiting moet dit jaar starten.*

4. De raad van Heemstede heeft om meerdere wijzigingen van beperkte omvang gevraagd, waarvan de verwachting is dat dit in lijn is met de Bereikbaarheidsvisie. In de bijlage is een voorstel opgenomen voor de doorvoering van deze wijzigingen. Voorbeelden zijn:
 - a. *Het station Heemstede-Aerdenhout behoudt de IC-status. Hieraan gekoppeld is de opwaardering tot regionale OV-hub. Dit staat vermeld in de visie, maar moet sterker geformuleerd.*
 - b. *Het pakket maatregelen zoals genoemd in het amendement "Bijdrage Mobiliteitsfonds spoorverbetering Haarlem - Zandvoort" van 31 oktober 2019 moet in een zelfstandig regionaal traject versneld worden opgepakt. Dit wordt opgenomen in het Jaarplan 2022.*
 - c. *Het aan- of verleggen van regionale verbindingswegen, snelfietsroutes en HOV-verbindingen waar deze een vermindering van doorgaand verkeer in Heemstede tot gevolg hebben.*

Verwerking gewenste aanpassingen

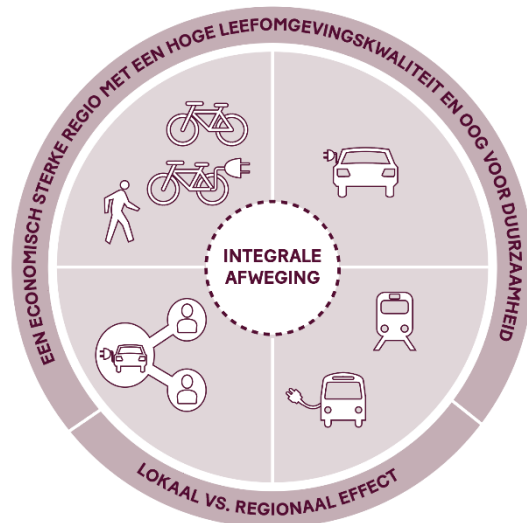
Welke aanpassingen worden doorgevoerd in de ontwikkelperspectieven en oplossingsrichtingen?

1. Ontwikkelperspectief 'prioriteren van nieuwe investeringen' wordt 'integrale afweging van nieuwe investeringen' (p. 17):

Met integrale afweging wordt bedoeld dat bij keuzes voor maatregelen in bereikbaarheid (zoals keuzeopties voor modaliteiten) deze worden getoetst aan:

- de drie doelen van de visie: een economisch sterke regio (1) met een hoge leefomgevingskwaliteit (2) en oog voor duurzaamheid (3);
- lokaal versus regionaal effect.

Door een goede benutting van alle verkeersmodaliteiten, waarbij maatregelen en investeringen worden verkend middels een integrale afweging, kan de bereikbaarheid van de regio structureel worden verbeterd. Dit voltrekt zich volgens een geleidelijk proces tussen nu en 2050. Hiermee blijft er ruimte voor maatwerk, maar de lokale en regionale effecten moeten worden afgewogen. Met name in bebouwd gebied is een integrale afweging van groot belang, omdat hier de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid het meest kwetsbaar is. Dit geldt overigens ook voor natuurgebieden (natura 2000) waarin bescherming van landschap en flora en fauna in het geding is (incl. uitstralingseffecten/deposities).



Bovenstaand diagram vervangt de 'piramide'.

De ligging van het bebouwd (woon)gebied ten opzichte van de aanwezige infrastructuur, betekent dat veel gebieden te maken hebben met doorgaand verkeer. In combinatie met de beperkte hoeveelheid ruimte in deze gebieden, is het van belang voor leefbaarheid én bereikbaarheid de verleidingskracht te vergroten van modaliteiten die weinig ruimte innemen: actieve vervoerswijzen en OV. De regio zet daarom tevens in op een inhaalslag voor fiets en OV, als keuzealternatief voor de auto. Ketenvoorzieningen zoals voldoende en goede fiets- en autoparkeervoorzieningen bij OV-hubs op logische en goed bereikbare locaties zijn hierbij essentieel. Voor de weginfrastructuur zetten we in op optimale benutting van de aanwezige infrastructuur en oplossing van evidente knooppunten. De integrale afweging (toetsen aan de drie doelen van de visie en toetsen welk eventueel effect lokaal beleid heeft op de regio) wordt waar nodig in de Actieagenda als methodiek verder uitgewerkt.

2. De oplossingsrichting 'Bereikbaarheid kustzone' wordt 'Duurzaam bereikbare kustzone'. Daarmee vervalt de term 'autoluwe kustzone' (p. 36):

De term 'autoluwe kustzone' wordt vervangen door 'duurzaam bereikbare kust'. Waar in de visie gesproken wordt over 'autoluwe kernen' wordt dit vervangen door 'leefbare kernen'. Voor de kustzone wordt opgenomen: "Om het gebied bereikbaar te houden, wordt ingezet op P+R locaties aan de randen van de regio, waar je de mogelijkheid krijgt om over te stappen op OV en fiets. Alle modaliteiten worden integraal afgewogen voor een duurzaam bereikbare kust. Daarvoor is een optimaal evenwicht nodig tussen openbaar vervoer, fiets en autobereikbaarheid."

Duurzaamheid betekent in dit verband dat keuzes toekomstbestendig / voor de lange termijn zijn. Meer specifiek gaat het ook om de balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid in Zuid-Kennemerland. Dat vraagt om een groter aandeel voor mobiliteit met een lage CO₂-voetafdruk en een kleine ruimtelijke voetafdruk, zoals in de visie ook wordt toegelicht op p. 25. Daarmee wordt ook ingespeeld op de opgave 'klimaat en energie' (p. 13) en het ontwikkelperspectief 'verduurzaming mobiliteit' (p. 16), waarbij wordt verwezen naar het Klimaatakkoord en de doelstelling voor slimme, schone en andere mobiliteit. Gezien het huidige netwerk en de aanstaande groei, betekent oog voor duurzaamheid ook oog voor een toekomstbestendige regio.

Wanneer modaliteiten integraal en in samenhang worden afgewogen, moet dat leiden tot een betere spreiding van bezoekers, een optimaler gebruik van de verschillende modaliteiten, (behoud van) leefbare stads- en dorpskernen, betere doorstroming op de weg en betere bewegwijzering. Dit komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in de investeringen die de komende jaren moeten worden gedaan in verbeterd openbaar vervoer en aantrekkelijke fietsverbindingen als inhaalslag voor deze modaliteiten. Daarnaast wordt ingezet op het oplossen van evidente knooppunten voor het wegverkeer, zoals aanpassing van het Rottepolderplein, een Velserversbinding en een haalbaarheidsverkenning voor de aansluiting Zeeweg – Randweg.”

3. In opmaat actieplan (voorheen 'opmaat uitvoeringsprogramma') worden de volgende acties aanvullend opgenomen (p. 44/45):

- De haalbaarheidsverkenning voor de mogelijkheden voor een verbeterde aansluiting Zeeweg-Randweg.
- In regionaal traject uitvoering maatregelen volgens het amendement “Bijdrage Mobiliteitsfonds spoorverbetering Haarlem - Zandvoort” van 31 oktober 2019
- Het opstellen van een toetsingskader om de beoogde effecten te meten met betrekking tot een vermindering van doorgaand verkeer, door het aan- of verleggen van regionale verbindingswegen, snelfietsroutes en HOV- verbindingen.
- Verkenning naar haalbaarheid en de consequenties indien Zuid-Kennemerland in de VRA opgenomen wordt (juridisch, financieel, gevolgen voor de GR, etc.).
- Onderzoek naar distributiehubs en milieuzones op regionaal niveau.
- Gemeenten zullen hun lokale hoofdfietsnetwerk in samenspraak met de regio onderzoeken op veiligheid, doelmatigheid en specifiek op ontbrekende schakels en knelpunten.
- Onderzoek naar de haalbaarheid van het doortrekken van snelfietspaden naar Heemstede via Leyduin (voor de verbinding Zuid-Kennemerland-Schiphol).
- Voortvarende uitvoering van bewegwijzering, DVM en duurzame mobiliteit

2. Nadere toelichting aanpassingen

Onderstaand overzicht bevat per punt een voorstel voor doorvoering van wijzigingen in de Bereikbaarheidsvisie.

Prioriteren van nieuwe investeringen (p. 17)

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** *alle vervoerwijzen (auto, OV en fiets) zijn van even groot belang. Daarmee vervalt de prioriteitsstelling. De vervoerwijze(n) die voor een maatregel het beste resultaat biedt of bieden, komen voor die maatregel in beeld. Dit wordt tot uitdrukking gebracht in de tekst van de bereikbaarheidsvisie;*
- **Gewenste aanpassing raad van Zandvoort:** *een andere aanduiding van de omgekeerde piramide. Benadrukt wordt dat alle verkeersmodaliteiten van groot belang zijn om de bereikbaarheid van de regio optimaal te houden.*

Voorstel voor aanpassing:

- De prioriteitstelling vervalt. Het diagram met de 'omgekeerde piramide' wordt vervangen door een cirkelvormig diagram, zonder volgorde.
- Om het doel van de visie te waarborgen, wordt 'prioriteren van nieuwe investeringen' vervangen door 'integrale afweging van nieuwe investeringen' (incl. hernoeming op p. 14, 15 en 17). De integrale afweging heeft minimaal betrekking op:
 - o Het doel van de visie: een economisch sterke regio met een hoge leefomgevingskwaliteit en oog voor duurzaamheid, en
 - o lokale versus regionale effecten.
- De afweging tussen lokale en regionale impact verwijst naar de gewenste aanpassing door de raad van Heemstede: *"De vervoerwijze(n) die voor een maatregel het beste resultaat biedt of bieden, komen voor die maatregel in beeld."* Er is ruimte voor maatwerk, maar lokale én regionale effecten moeten worden afgewogen.
- De volgende tekst wordt opgenomen op p. 17: *"Door een goede benutting van alle verkeersmodaliteiten, waarbij maatregelen en investeringen worden verkend middels een integrale afweging, kan de bereikbaarheid van de regio structureel worden verbeterd. Dit voltrekt zich volgens een geleidelijk proces tussen nu en 2050. Naast investeringen in en verkenningen naar de huidige knelpunten voor autoverkeer, is een inhaalslag voor OV en fiets nodig." Gemeenten toetsen eerst of eigen beleid effecten heeft op de regio en zo ja, hoe die dan uitwerken op de gezamenlijke visie. Dit sluit aan bij de oorspronkelijke gedachte achter de GR, namelijk lokaal wat kan en regionaal wat moet.*
- De volgende tekst wordt opgenomen op p. 17: *"Met name in bebouwd gebied is een integrale afweging van groot belang, omdat hier de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid het meest kwetsbaar is. De ligging van het bebouwd (woon)gebied ten opzichte van de aanwezige infrastructuur, betekent dat veel gebieden te maken hebben met doorgaand verkeer. In combinatie met de beperkte hoeveelheid ruimte in deze gebieden, is het van belang voor leefbaarheid én bereikbaarheid om de verleidingskracht te vergroten van modaliteiten die weinig ruimte innemen: actieve vervoerswijzen en OV. Ketenvoorzieningen zoals voldoende en goede fiets- en autoparkeervoorzieningen bij OV-hubs op logische en goed bereikbare locaties zijn hierbij essentieel. Voor de weginfrastructuur zetten we in op optimale benutting van de aanwezige infrastructuur en oplossing van evidente knooppunten. De integrale afweging (toetsen aan de drie doelen van de visie en toetsen welke effect lokaal beleid heeft op de regio) wordt waar nodig in de Actieagenda als methodiek verder uitgewerkt."*

- Op p. 19 vindt de versterking van oost-westverbindingen plaats volgens de integrale afweging van modaliteiten, in plaats van de prioritering van modaliteiten.
- Op p. 44 worden de volgende tekstpassages verwijderd: “geordend op basis van de prioritering van modaliteiten” en “hoewel de auto onderaan staat bij de prioritering van modaliteiten”.
- Op overige pagina’s wordt de ‘prioritering van modaliteiten’ vervangen door de ‘integrale afweging van modaliteiten’ (bijvoorbeeld op p. 21).

Bereikbaarheid kustzone (p. 36)

- **Gewenste aanpassing raad van Zandvoort:** *Vervangen van de term ‘autoluwe’ kustzone door ‘bereikbare kust’ en aanpassen van de bijbehorende tekstpassage; zodanig dat duidelijk is dat alle verkeersmodaliteiten benut moeten worden om de regio en daarmee de kustzone goed bereikbaar te houden.*

Voorstel voor aanpassing:

- De term ‘autoluwe kustzone’ wordt vervangen door ‘duurzaam bereikbare kust’.
- Waar in het document gesproken wordt over ‘autoluwe kernen’ wordt dit vervangen door ‘leefbare kernen’.
- De volgende tekst wordt opgenomen als ondertitel op p. 36: “Voor een duurzaam bereikbare kustzone is een optimaal evenwicht tussen openbaar vervoer, fiets en autobereikbaarheid nodig.” In de tekst eronder wordt toegevoegd: “Wanneer modaliteiten integraal en in samenhang worden afgewogen, moet dat leiden tot een betere spreiding van bezoekers, een optimaler gebruik van de verschillende modaliteiten, (behoud van) leefbare stads- en dorpskernen, betere doorstroming op de weg en betere bewegwijzering. Dit komt vooral tot uitdrukking in de investeringen die de komende jaren moeten worden gedaan in verbeterd openbaar vervoer en aantrekkelijke fietsverbindingen. De unieke situatie dat Zandvoort als enige badplaats in Nederland een treinverbinding heeft is daarbij een optimale kans. Daarnaast wordt ingezet op het oplossen van evidente knooppunten voor het wegverkeer, zoals aanpassing van het Rottepolderplein, een Velserversbinding en een haalbaarheidsverkenning voor de verbinding Zeeweg – Randweg.”
- De volgende tekst wordt opgenomen op p. 36: “Om het gebied bereikbaar te houden, wordt onder meer ingezet op P+R locaties aan de randen van de regio, waar je de mogelijkheid krijgt om over te stappen op OV en fiets. Alle modaliteiten worden integraal afgewogen voor een duurzaam bereikbare kust.”
- Op p. 20 wordt het *economisch* belang van goede bereikbaarheid van Zandvoort benadrukt in de tekst middels het toevoegen van de volgende passage: “De bereikbaarheid van de kustzone is daarmee van economisch groot belang voor Zandvoort.”
- Op p. 20 wordt toegevoegd dat wordt ingezet op versterken van oost-westverbindingen, gericht op een inhaalslag voor openbaar vervoer en fiets en investeringen in en verkenningen naar de huidige knelpunten voor autoverkeer.

Aansluiting Zeeweg-Randweg (p. 36 en p. 44/45)

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** De opties voor de verbinding Zeeweg-Randweg. Haalbaarheids- en alternatievenonderzoek opnemen in de Actieagenda.
- **Gewenste aanpassing raad van Zandvoort:** Aansluiting Zeeweg-Randweg: het al lang bestaande voornemen voor een volwaardige verkeerskundige verkenning naar deze aansluiting moet dit jaar starten.

Voorstel voor aanpassing:

- Op p. 36 wordt de aansluiting Zeeweg-Randweg geïntroduceerd met de volgende teksttoevoeging: voor een duurzaam bereikbare kust wordt ook gekeken naar mogelijkheden voor een verbeterde aansluiting Zeeweg – Randweg, waarvoor een haalbaarheidsverkenning wordt gestart.
- Op p. 44/45 wordt in de actieagenda bij nr. 7 (verbeteren doorstroming onderliggend wegennet) op regionaal niveau het haalbaarheidsverkenning toegevoegd.

IC-status (p.20 e.v.)

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** Het station Heemstede-Aerdenhout behoudt de IC-status. Hieraan gekoppeld is de opwaardering tot regionale OV-hub. Dit staat vermeld in de visie, maar moet sterker geformuleerd. Dit komt tot uitdrukking door de expliciete vermelding van de IC-status en verbetering van de bereikbaarheid van auto (met name P+R), bus, fiets, R-netbus, trein en voetgangers (in alfabetische volgorde). De inzet op de HOV-as Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp, biedt kansen voor een rechtstreekse verbinding met Schiphol;

Voorstel voor aanpassing:

- Op p. 20 staat nu: "Op korte termijn kan de OV-capaciteit – onder meer bij Heemstede-Aerdenhout – vergroot worden." Dit wordt vervangen door: "Op korte termijn kan de duurzame bereikbaarheid – onder meer dankzij behoud van de IC-status voor station Heemstede-Aerdenhout in combinatie met de opwaardering tot regionale OV-hub – vergroot worden. De inzet op de HOV-as Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp, biedt kansen voor een rechtstreekse verbinding met Schiphol."
- Op p. 30 wordt het aantal in- en uitstappers per station vermeld. Hier wordt het vermelden van de IC-status voor station Heemstede-Aerdenhout aan toegevoegd.
- Op p. 30 wordt toegevoegd dat station Heemstede-Aerdenhout kan worden uitgebouwd tot regionale hub.
- Op p. 31 wordt 'Heemstede-Aerdenhout' vervangen door 'IC-station Heemstede-Aerdenhout'.
- Op p. 36 wordt 'Heemstede-Aerdenhout' vervangen door 'IC-station Heemstede-Aerdenhout en de uitbouw van een regionale OV-hub'.

Amendement (p. 44/45)

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** Het pakket maatregelen zoals genoemd in het amendement "Bijdrage Mobiliteitsfonds spoorverbetering Haarlem - Zandvoort" van 31 oktober 2019 en dat bestaat uit:
 - o het behoud van de IC-status van station Heemstede-Aerdenhout;
 - o de regionale bewegwijzering; dynamische verkeerssystemen;
 - o OV- en fietshubs;
 - o Structurele P+R,moet in een zelfstandig regionaal traject versneld worden opgepakt. Dit wordt opgenomen in het Jaarplan 2022;

Voorstel voor aanpassing:

- Dit amendement wordt opgenomen op p. 30.
- In de actieagenda op p. 44/45 wordt toegevoegd aan nr. 2 (benutten OV-capaciteiten) en toegevoegd op regionaal niveau.

Aan- of verleggen van regionale verbindingswegen (p.26/27, 44/45)

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** Het aan- of verleggen van regionale verbindingswegen, snelfietsroutes en HOV- verbindingen waar deze een vermindering van doorgaand verkeer in Heemstede tot gevolg hebben. Deze verbindingen moeten dan ook ingetekend worden op de Visiekaart (de verbinding Haarlem Schalkwijk naar N205 ontbreekt). De effecten voor Heemstede expliciet opnemen in de Actieagenda;

Voorstel voor aanpassing:

- Op p. 26/27 wordt de verbinding Heemstede Schalkwijk naar de N205 ingetekend.
- Het opstellen van een toetsingskader om beoogde effecten te meten wordt opgenomen in de actieagenda.

Extra oost-westverbinding

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** De paragraaf “Versterken O-W verbindingen” uitbreiden met een (extra) oost-west verbinding, bijvoorbeeld van N201, als auto-, snelbus- en fietsverbinding op Zuidtangent tracé, alsmede het doortrekken van snelfietspaden naar Heemstede. Het onderzoek naar de haalbaarheid opnemen in de Actieagenda. Dit is ook onderdeel van de Samenwerkingsagenda met de gemeente Haarlemmermeer;

Voorstel voor aanpassing:

- Het voorbeeld is nog te specifiek voor de hoofdlijnen van de visie. Als mogelijke oplossingsrichting wordt dit besproken in de GR, voor een eerste verkenning op haalbaarheid via de Actieagenda.
- De fietsroute van Zuid-Kennemerland naar Schiphol wordt opgenomen, waarbij onderzocht wordt hoe deze route via Leyduin kan worden doorgetrokken naar Heemstede.

Bewegwijzering, DVM en duurzame mobiliteit (p. 44/45)

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** De specifiek Heemstedse onderdelen daarvan expliciet opnemen in de Actieagenda en deze met voortvarendheid uitvoeren;

Voorstel voor aanpassing:

- Dit wordt in de uitwerking van de actieagenda opgenomen (na vaststelling van de visie).

Vervoerregio Amsterdam (p. 44/45)

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** Verkenning naar haalbaarheid en de consequenties indien Zuid-Kennemerland, en daarmee Heemstede, in de VRA opgenomen wordt (juridisch, financieel, gevolgen voor de GR, etc.).

Voorstel voor aanpassing:

- Op. pp 44/45 kan in de actieagenda bij nr. 4 (versterken MRA OV-netwerk) de verkenning worden opgenomen op MRA-schaalniveau.

Zwaar verkeer in Heemstede:

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** Dit gaat deels om lokaal beleid, maar wij willen in samenwerking met de regiogemeenten bijvoorbeeld onderzoek naar distributiehubs en milieuzones oppakken. In dit kader heeft de raad op 6 november 2020 de aangenomen motie “Milieuzone vrachtverkeer”, waarin gevraagd wordt om onderzoek naar mogelijke invoering van een milieuzone voor vrachtverkeer in het centrum van Heemstede in 2022;

Voorstel voor aanpassing:

- Op p. 21 kan de behoefte van een onderzoek naar distributiehubs en milieuzones worden vermeld. Op deze pagina wordt de problematiek van lokale kernen al benoemd en wordt aangegeven dat het regionale opgave is, omdat de drukte op het onderliggend wegennet veroorzaakt wordt door de grotere kernen, de werkgebieden en de kustzone in de omgeving.
- Op p. 44/45 kan bij nr. 7 (verbeteren doorstroming onderliggend wegennet) een onderzoek naar distributiehubs en milieuzones worden opgenomen op regionaal niveau.

Fijnmazigheid van het OV (p. 18)

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** Fijnmazigheid van het OV (en toegankelijkheid en bediening kleine wijken) is een onderdeel van het jaarlijks overleg met de concessiehouder Connexion. Hier openbaart zich een tegenstelling tussen het belang van efficiency dat de vervoerder (moet) hebben en de wens van de terugkeer naar een meer sociale functie van het onderliggend OV. Dit zou op termijn moeten leiden tot innovatieve nieuwe vervoersmogelijkheden, waarbij een regionale uitvoering een grotere kans op succes biedt;

Voorstel voor aanpassing:

- Op p. 18 (Sterke ketenpositie voor het OV) wordt al vermeld dat ketenmobiliteit maatwerk mogelijk maakt. Hier kan aan worden toegevoegd dat ketenmobiliteit ook de mogelijkheid biedt om de fijnmazigheid van het OV te vergroten door meer hiërarchie aan te brengen in het netwerk en hubs van verschillende omvang te faciliteren. Door dit op regionaal niveau te bekijken, is er een grotere kans op succes

Aandacht voor fietsers (p. 28, 44/45)

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** In grotere lijnen is fietsen een zeer belangrijk onderdeel van de visie en het regionale beleid. Maar ook op lokaal niveau is de fiets van steeds groter belang. Heemstede erkent dit van harte en wil het lokale hoofdfietsnetwerk in samenspraak met de regio onderzoeken op veiligheid, doelmatigheid en specifiek op ontbrekende schakels en knelpunten;

Voorstel voor aanpassing:

- Op p. 28 kan de volgende tekst worden toegevoegd: "Het lokale hoofdfietsnetwerk moet in samenspraak met de regio worden onderzocht op veiligheid, doelmatigheid en specifiek op ontbrekende schakels en knelpunten."
- Op p. 44/45 kan het onderzoek worden toegevoegd bij nr. 1 (versterken netwerk van fietspaden) op regionaal niveau.

Slechte doorstroming

- **Gewenste aanpassing raad van Heemstede:** wegverkeer in Heemstede. Is in de inbreng van de commissie "lokaal" genoemd, maar staat zeker ook regionaal op de agenda. In de bereikbaarheidsvisie staat het belang van met name de oost-westverbindingen genoemd. Naast traditionele infrastructuurgerichte maatregelen is er ook aandacht voor alternatieve vervoerwijzen.

Voorstel voor aanpassing:

- Op p. 21 wordt al benadrukt dat dit een regionaal probleem is. Hier kan aan worden toegevoegd dat er naast traditionele infrastructuurgerichte maatregelen ook aandacht voor alternatieve vervoerswijzen is, middels de integrale afweging van modaliteiten.