

Zuid-Kennemerland *op Groen*

BEREIKBAARHEIDSVISIE VOOR EEN AANTREKKELIJK
WOON- EN WERKKLIMAAT



NOVEMBER 2009



KAMER VAN KOOPHANDEL
AMSTERDAM

Opdrachtgever:	Dick Freling, Kamer van Koophandel Amsterdam
Tekst en uitvoering:	Dennis van Dijk, Kamer van Koophandel Amsterdam
Vormgeving:	Edwin Twigt, Kamer van Koophandel Amsterdam

Dit rapport is ook te downloaden op www.kvk.nl/zkopgroen



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	5
<i>Slechte bereikbaarheid belemmert bedrijvigheid</i>	5
<i>Adequaat netwerk noodzakelijk voor economische groei</i>	5
<i>Economische schets van de regio</i>	5
<i>Groeiende mobiliteit</i>	6
<i>Uitgangspunten visie</i>	6
2. Knelpunten in de bereikbaarheid	9
<i>Knelpunten op het hoofdwegennet</i>	9
<i>Knelpunten op de provinciale N-wegen</i>	9
<i>Knelpunten in het stedelijk wegennet</i>	9
3. Visie van Zuid-Kennemerland op Groen	11
4. Bestuurlijke organisatie (orgware)	13
<i>Een regionale verkeers- en vervoersorganisatie</i>	13
5. Woon-werkverkeer	15
<i>Eindbeeld infrastructuur</i>	19
6. Goederenvervoer en stedelijke distributie	21
7. Strandverkeer	23
8. Parkeren	23
Aanbevelingen	24



1. Inleiding



Slechte bereikbaarheid belemmert bedrijvigheid

Het bedrijfsleven in Zuid-Kennemerland heeft last van slechte bereikbaarheid. De infrastructuur in de regio heeft f essenhalzen en er ontbreken schakels. In de afgelopen dertig jaar zijn er nauwelijks nieuwe wegen aangelegd terwijl het autoverkeer enorm is gegroeid. Vooral de oost-west verbindingen zijn problematisch, maar ook in de dorpskernen en op de routes naar en van het strand en de duinen is veelvuldig sprake van opstoppen en verkeersoverlast. Dit komt niet alleen door een tekort aan wegen, maar ook door onvoldoende afstemming in het verkeersbeleid van de verschillende gemeenten. Voor het bedrijfsleven en het economisch functioneren van Zuid-Kennemerland vormen deze structurele bereikbaarheidsproblemen een ernstige belemmering.

EVO, de Kamer van Koophandel Amsterdam, MKB Haarlem, TLN en VNO-NCW Zuid-Kennemerland vinden dan ook dat dringend verbeteringen nodig zijn. Strategische investeringen in nieuwe wegvakken zijn noodzakelijk om het verkeersnetwerk als een logisch samenhangend geheel te laten functioneren. Verder is het zaak om zo snel mogelijk over te gaan tot actief dynamisch verkeersmanagement voor de gehele regio Zuid-Kennemerland. Daarvoor is goede bestuurlijk samenwerking een must. Op korte termijn zijn al quick wins te behalen. Deze kunnen bij wijze van spreken morgen worden opgepakt.

Een goed OV-netwerk is van belang voor de regio. Om dit te bereiken voert het bedrijfsleven een actieve lobby. Het OV is echter niet in staat om de toekomstige mobiliteitsgroei op te vangen. Om te voorkomen dat de bereikbaarheid verslechtert zal er ook aan de weginfrastructuur gewerkt moeten worden. Met 'Zuid-Kennemerland op Groen' biedt het bedrijfsleven oplossingen voor de autobereikbaarheid voor de korte, maar ook voor de langere termijn. Het bedrijfsleven doet een dringend beroep op de overheden om de problematiek te erkennen én aan oplossingen te werken. Met 'Zuid-Kennemerland op Groen' geeft het bedrijfsleven een voorzet aan de politiek voor de komende gemeenteraadsverkiezingen.

Adequaat netwerk noodzakelijk voor economische groei

Voor economische ontwikkeling is een goed functionerend verkeersnetwerk van het allergrootste belang. Het is een voorwaarde voor groei en maatschappelijke welvaart. Goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor het bereiken van klanten, de toelevering aan bedrijven, de afzet van producten en voor het goed functioneren van de arbeidsmarkt. Bedrijven trekken makkelijker personeel aan als zij goed bereikbaar zijn. Zonder een adequaat wegenetwerk kan de economische potentie van de regio niet worden benut.

Economische schets van de regio

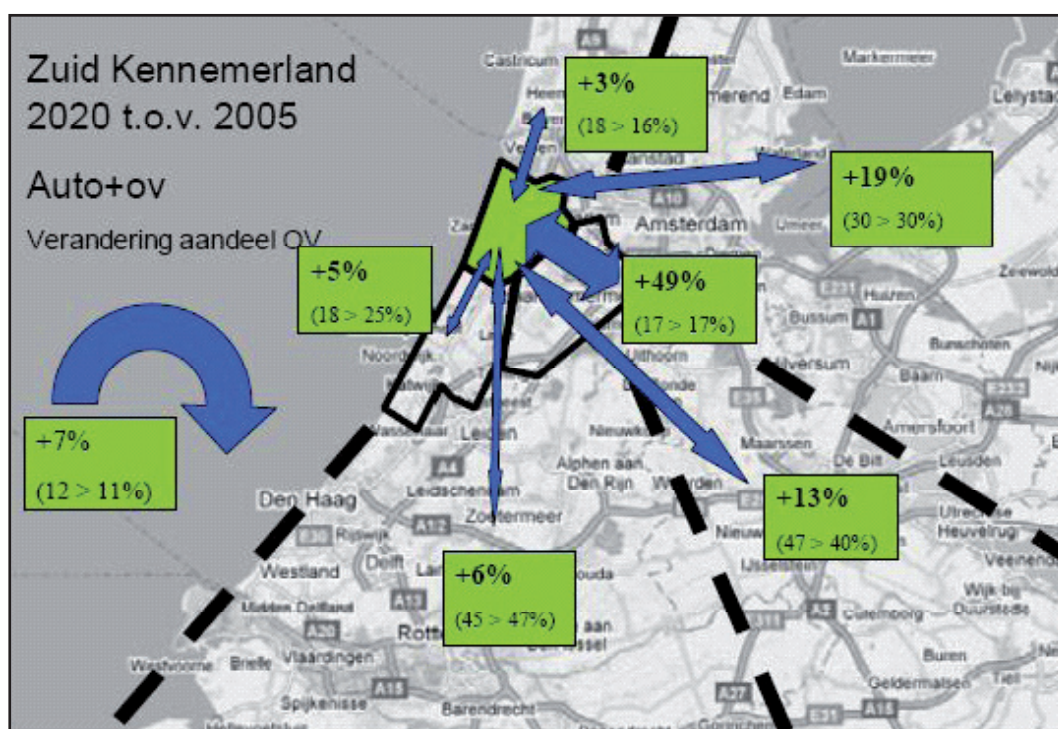
Zuid-Kennemerland biedt een aantrekkelijk en veelzijdig woonklimaat voor de ruim 210.000 inwoners, verdeeld over 100.000 huishoudens. Mogelijkheden voor ontspanning, cultuur en natuur zijn in ruime mate aanwezig. De regio heeft enkele grote werkconcentraties zoals de Waarderpolder, De Liede en Zandvoort en telt ruim 76.500 arbeidsplaatsen. Toch kampt Zuid-Kennemerland met een tekort aan ruimte voor bedrijven, waardoor veel inwoners werken in de aangrenzende regio's die behoren tot de motoren van de Nederlandse economie. Belangrijke werkgebieden zijn onder andere de Amsterdamse binnenstad, de IJmond, de havens, Schiphol, en zakencentra als Hoofddorp, de Zuidas en Amsterdam-Zuidoost.



Groeiende mobiliteit

Dagelijks pendelen duizenden forensen heen en weer tussen Zuid-Kennemerland en de omliggende werkgebieden. Iedere dag is er sprake van ruim 500.000 autoverplaatsingen binnen de regio. Omdat de economische centra voornamelijk ten oosten van Zuid-Kennemerland liggen, domineert de oost-west pendel. In de toekomst zal het aantal verplaatsingen nog sterk toenemen door een f inke groei van het aantal inwoners en van de werkgelegenheid in de regio. De regionale bevolking zal in 2020 ten opzichte van 2005 met bijna 10 procent zijn gegroeid, terwijl het aantal arbeidsplaatsen in deze periode zelfs toeneemt met 31 procent. Volgens de grensstudie van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland stijgt als gevolg hiervan in de periode 2005-2020 het aantal autoverplaatsingen tussen Zuid-Kennemerland en Amsterdam met 19 procent en tussen Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer zelfs met 49 procent. Het huidige verkeers- en vervoersnetwerk komt hierdoor nog meer onder druk te staan, wat ertoe leidt dat de economische ontwikkeling wordt belemmerd.

Figuur 1: Toename mobiliteit



Bron: Grensstudie Provincie Noord-Holland en Provincie Zuid-Holland (2008)

Uitgangspunten visie

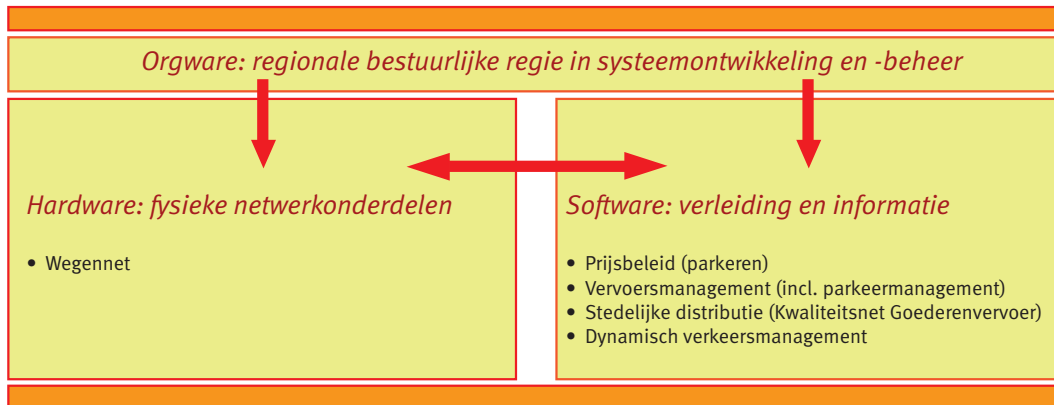
‘Zuid-Kennemerland op Groen’ biedt structurele oplossingen voor de verkeersproblematiek in Zuid-Kennemerland. Uitgangspunt hierbij is de realisering van de volgende maatregelen:

- Een sterk verbeterd OV-netwerk door realisatie van de verbindingen die op dit moment op de agenda staan: Zuidtangent van IJmond naar Haarlem CS en een Spaarnepassage voor de Zuidtangent (Lightrail).
- Uitbreiding van de A9. Zeer belangrijk aangezien de A9 de ruggengraat is voor de externe bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland.
- Invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit per 2015.

Deze visie schetst de huidige en toekomstige knelpunten voor het woon-werkverkeer,

goederenvervoer en recreatieverkeer in Zuid-Kennemerland. Voor alle drie draagt 'Zuid-Kennemerland op Groen' oplossingen aan op het gebied van 'orgware' (organisatie), 'software' (zoals parkeren en dynamisch verkeersmanagement) en 'hardware' (wegen).

Figuur 2: Organisatiestructuur voor verkeer en vervoer



Het uiteindelijke doel is een samenhangend, robuust mobiliteitsnetwerk dat garant staat voor een goede doorstroming van het verkeer, zodat de economische groei niet wordt belemmerd door bereikbaarheidsproblemen. Het spreekt vanzelf dat dit ook ten goede komt aan de leefbaarheid van de regio.

2. Knelpunten in de bereikbaarheid



De knelpunten in de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland zijn in kaart gebracht door de inbreng van het georganiseerde bedrijfsleven en verkeersambtenaren tijdens diverse bijeenkomsten en door Vialis, expert op het gebied van mobiliteit, op basis van een ritprofielanalyse. De knelpunten zijn onderverdeeld in knelpunten in het hoofdwegennet, het provinciale wegennet en het stedelijk wegennet.

Knelpunten op het hoofdwegennet

Alle rijkswegen zitten aan hun capaciteit in elke spitsperiode. Structurele oplossingen zijn wenselijk op de:

- ▶ A9
- ▶ A200 richting aansluiting A9 Rottepolderplein Noord en v.v.
- ▶ A205 richting aansluiting A9 Rottepolderplein Zuid en v.v.
- ▶ A208 richting Velsertunnel en v.v.

Knelpunten op de provinciale N wegen

De noord-zuidroutes door Zuid-Kennemerland, vooral de N206 en de N208 (zowel de Westelijke Randweg als de Herenweg), zijn overbelast in elke spitsperiode. De N206 heeft bovendien de functie van een gebiedsontsluitingsweg, maar is daar niet op ingericht. In de zomer is er veel strandverkeer naar Zandvoort en Bloemendaal aan Zee. Er zijn twee oost-west ontsluitingsroutes voor deze gebieden, de N200 en de N201, die het stedelijk gebied Haarlem/Overveen en Heemstede/Aerdenhout doorkruisen. Zij zijn voornamelijk in de zomerse dagen en evenementenweekenden zwaar overbelast. Ook diverse andere oost-west verbindingen zijn knelpunten en bereiken in de komende jaren hun maximale capaciteit. De volgende knelpunten in het provinciale wegennet dienen aangepakt te worden:

- ▶ N200 bij de passage Halfweg
- ▶ N201 richting Hoofddorp en v.v.
- ▶ N205 Schipholweg tot aansluiting A205 – A9 en v.v.
- ▶ N206
- ▶ N208

Knelpunten in het stedelijk wegennet

Op het stedelijk wegennet binnen de gemeenten van Zuid-Kennemerland zijn de belangrijkste knelpunten te vinden op de volgende verbindingen en kruispunten (in elke spitsperiode):

- ▶ Spaarndamseweg (oostkant Haarlem)
- ▶ Schalkwijkerstraat (naar centrum Haarlem)
- ▶ Zandvoortselaan
- ▶ Heemstedse Dreef
- ▶ Wilhelminastraat/Buitenrustlaan
- ▶ Cruquiusweg/Kruisweg N201
- ▶ Bolwerken
- ▶ Oudeweg/Gedempte Oudesingelgracht
- ▶ Prinsenbrug
- ▶ Kennemerplein
- ▶ Buitenrustbruggen



Figuur 3: Knelpuntenkaart



Knelpuntenkaart



- | | |
|---|---|
| 1. A208 - Velsertunnel | 13. Aansluiting N205 op A9 |
| 2. N208 - Jan Gijzenkade | 14. Kruispunt N201 - N208 |
| 3. Spaarndamseweg | 15. Heemsteedse Dreef |
| 4. Zeeweg (N200), voornamelijk tijdens stranddagen | 16. N201/Cruquiusweg |
| 5. N208 - Kleverlaan | 17. N206 (Vogelenzangseweg) |
| 6. Staten en Prinsen Bolwerk/Kennemerplein | 18. N208 Herenweg |
| 7. Prinsenbrug/Oudeweg/Gedempte Oudesingelgracht | 19. N201 Kruisweg - Hoofddorp |
| 8. Aansluiting A200 op A9 | 20. Aansluiting N205/N207/N208 (Leimuiderweg) |
| 9. A9 knooppunt Velsen, Brug over Zijkanaal C, Rottepolderplein, Raasdorp en Badhoevedorp | 21. Passage Halfweg - kruising N200 met Oranje Nassaustraat |
| 10. N201/Zandvoortselaan | |
| 11. Aansluiting Westelijke randweg richting Schipholweg | |
| 12. Buitenrustlaan (bruggen)/Wilhelminastraat/Schalwijkerstraat | |

3. Visie van Zuid-Kennemerland op Groen



De Metropoolregio Amsterdam bestaat uit Amsterdam, Almere en Lelystad, Amstelland en Meerlanden, de IJmond, de Zaanstreek en Zuid-Kennemerland en telt ruim twee miljoen inwoners en heeft ruim één miljoen arbeidsplaatsen. De concentratie van topvoorzieningen en markten voor arbeid, kennis, bedrijfshuisvesting en wonen, vormt een vruchtbare voedingsbodem voor kwaliteit, diversiteit en ontwikkelingskracht. Alle kernen in de regio dragen hieraan bij. De potentiële kracht van deze meerkernige metropool wordt echter onvoldoende benut, doordat zowel de verbindingen in de regio als de kwaliteit van het werk- en woonklimaat te wensen overlaten. Alleen door goed gekozen investeringen en ruimtelijke oplossingen kan de regio optimaal van haar mogelijkheden profiteren¹. Dit geldt voor de Metropoolregio als geheel, maar ook voor de onderdelen van het geheel en zeker voor Zuid-Kennemerland.

Zuid-Kennemerland zal dan ook vandaag al besluiten moeten nemen voor de noodzakelijke schaa sprong in het verkeers- en vervoerssysteem van morgen. Een schaa sprong is nodig, waarbij het verkeers- en vervoerssysteem als drager wordt beschouwd van bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Voor een effectief mobiliteitsbeleid is een integrale regionale benadering van ruimte, economie en bereikbaarheid een absolute voorwaarde. Faciliteren van nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen betekent dat moet worden ingezet op een kwalitatief hoogwaardig mobiliteitsnetwerk, waarbij benutting, uitbreiding en inrichting aansluiten bij de motieven en de daaruit volgende eisen en behoeften van de (toekomstige) gebruikers. Dit mobiliteitsnetwerk moet in staat zijn de toekomstige groei van inwoners, bezoekers, werkers en goederenverkeer op te vangen en te verwerken. Hierbij moet wel creatief worden omgegaan met de beschikbare ruimte, omdat de grenzen aan de ruimte voor infrastructuur in zicht zijn².

Dit houdt niet in dat mobiliteit teruggedrongen moet worden, want mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel voor de economie.

Mobiliteit is niet alleen een drager van de economische groei, maar ook een maatschappelijke behoefte. Mobiliteit biedt mensen de kans zich te ontplooiën en te ontspannen. Bestrijden van mobiliteit zou dan ook betekenen het bestrijden van maatschappelijke behoeften. Dit is ongewenst en niet effectief.

Het is van belang om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden en onnodige mobiliteit te voorkomen. Bijvoorbeeld met slim ruimtelijk beleid, verkeersmanagement of ICT-toepassingen. Met ICT zijn logistieke processen optimaal in te richten, is reis- en route-informatie en thuiswerken volop mogelijk. Dynamisch verkeersmanagement maakt het mogelijk om de bestaande wegcapaciteit beter te benutten. Samen met de maatregelen, zoals betaald rijden en enkele wegverbredingen, kan de wegcapaciteit op deze manier aanzienlijk vergroot worden.

Tevens kan door de kwaliteit en het aanbod van het openbaar vervoer te verbeteren ertoe leiden dat mensen er voor kiezen om minder gebruik te maken van de auto. Het keuzeaspect is hierbij van groot belang. Bij de keuze van een transportmiddel is een betrouwbare reisduur een belangrijke factor.

¹ Global Gateway, KvK Amsterdam, september 2009

² Sporen naar de Netwerkregio, KvK Amsterdam, april 2002



Voor het OV is de rol van voor- en natransport daarin een belangrijke factor. Daarom moet worden ingezet op betere benutting van het bestaande netwerk, het verhogen van de frequenties en waar nodig aanvullingen en uitbreiding van het regionale net binnen de stedelijke regio en met de omliggende woon- en werkgebieden. In aansluiting hierop past ketenmobiliteit. Het comfortabel en makkelijk switchen tussen modaliteiten vraagt om een aantal ingrepen.

Maar zelfs wanneer er een hoogwaardig OV-systeem is binnen de regio zal de rol van de auto groot blijven. Daarom is het van belang voor de economische groei van de regio, dat er enkele noodzakelijke schakels worden toegevoegd om het autoverkeer te faciliteren en een betrouwbare reistijd te garanderen. Met name de oost-west verbindingen zijn problematisch terwijl de oost-west pendel domineert vanwege de ligging van economische centra ten oosten van Zuid-Kennemerland. Nieuwe oost-west verbindingen zijn dan ook nodig. Deze wegen zullen moeten aansluiten op noord-zuid verbindingen met voldoende capaciteit.



4. Bestuurlijke organisatie (orgware)



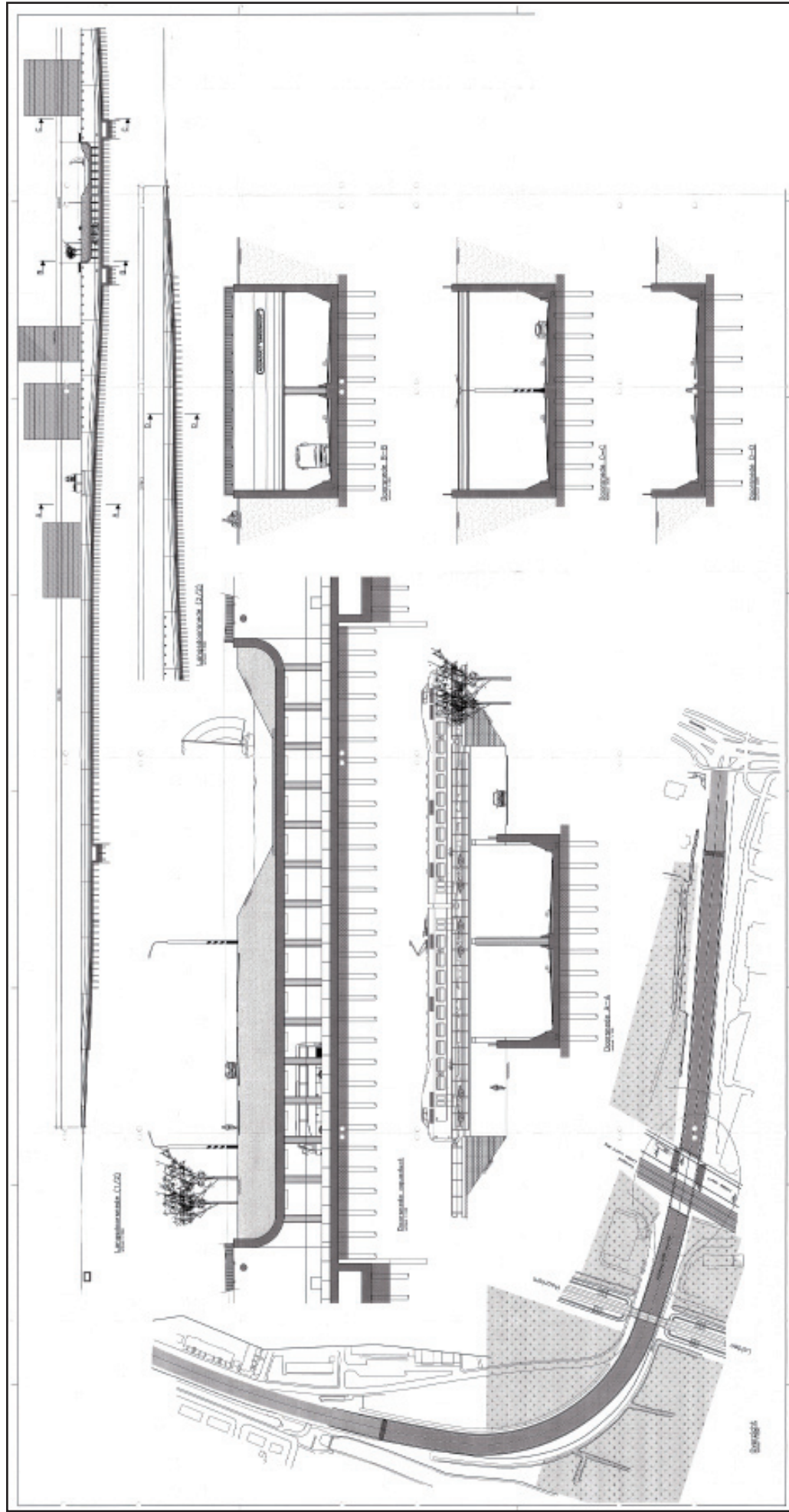
Het mobiliteitsvraagstuk vereist een integrale regionale aanpak. Het bedrijfsleven maakt zich zorgen over het versnipperde bestuur van de regio, dat gekenmerkt wordt door stroperige besluitvormingsprocessen en te weinig daadkracht. Plannen worden niet op elkaar afgestemd of aan elkaar gekoppeld. Wij zijn van mening dat gemeenten nodig zijn voor lokale belangen, maar dat voor het gezamenlijk oplossen van de toekomstige mobiliteitsvraag regie op regionale schaal noodzakelijk is. Mobiliteit is immers gemeentegrensoverschrijdend. Bij het bepalen van de mobiliteitsopgave en de bereikbaarheidsstrategie voor de toekomst mag in de regio niet verkokerd worden gewerkt. Het bedrijfsleven pleit daarom voor een integraal bestuur met regionale regie.

Een regionale verkeers- en vervoersorganisatie

Regionale mobiliteitsbureaus, naar het voorbeeld van het Duitse Verkehrsverbund, kunnen het verkeers- en vervoersbeleid meer samenhang geven en innovaties doorvoeren. Deze mobiliteitsbureaus moeten overheden, exploitanten en bedenkers van concepten voor personen- en goederenvervoer bij elkaar brengen. Het bedrijfsleven kan zich goed vinden in het opzetten van een mobiliteitsbureau, mits deze daadwerkelijk is verankerd als regionale verkeers- en vervoersorganisatie. Dit mobiliteitsbureau moet als ontwikkelaar en beheerder van het regionale mobiliteitsnetwerk in elk geval regie voeren over:

- ▶ een gemeenschappelijke visie- en planvorming op het verkeers-, personenvervoer- en goederenvervoerbeleid in de regio in nauwe afstemming met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen;
- ▶ het opdrachtgeverschap voor aanbesteding van infrastructuurbeheer en exploitatie.





5 Woon-werkverkeer



De verkeersproblematiek voor het woon-werkverkeer komt voor een belangrijk deel voort uit de specifieke kenmerken van de regionale hoofdinfrastructuur. Deze is van oudsher noord-zuid georiënteerd, terwijl in het forensenverkeer juist de oost-west pendel domineert. Nieuwe oost-west verbindingen zijn daarom noodzakelijk.

Mogelijke oplossingen voor de knelpunten zijn:

Oplossingen orgware

- ▶ Regionale regie en beheerorganisatie met daaronder een regionale verkeerscentrale

Oplossingen software

- ▶ Uitbreiden dynamisch parkeer- en routeverwijssystemen
- ▶ Uitbreiding P+R-terreinen met afstemming OV
- ▶ Optimalisatie verkeersregelinstallatie en groene golven
- ▶ OV-informatiesystemen

Oplossingen infrastructuur (hardware)

- ▶ Mariatunnel
- ▶ Weg Bezuiden Bennebroek
- ▶ Rondweg Vogelenzang
- ▶ Lus A208-A22-A9
- ▶ Capaciteitsvergroting N206 en N208
- ▶ Capaciteitsvergroting Leidsevaartweg
- ▶ Capaciteitsvergroting op probleemkruispunten
- ▶ Auto- en fietsverkeer scheiden op de Bolwerken
- ▶ Oostweg verlengen naar Spaarndamseweg
- ▶ Aansluiting op A9 waarborgen (A200, N205)
- ▶ A200 Halfweg, behouden huidige capaciteit



- 16

Quick wins

Oplossingen op het gebied van orgware, software en hardware kunnen niet van vandaag of morgen worden uitgevoerd. Daarom is het van belang dat diverse quick wins worden gerealiseerd, die direct uitgevoerd kunnen worden, zoals:

- VRI optimalisatie
- Dynamisch verkeerverwijssysteem
- Dynamisch parkeerverwijssysteem
- Groene golven verbeteren en uitbreiden
- Openingstijden bruggen afstemmen op spitsdrukte
- Een website opzetten waar bewoners en bedrijven verbeteringen en quick wins kunnen melden

Software

Het bedrijfsleven adviseert om aan te sturen op één regionaal, effectief dynamisch verkeersmanagementsysteem. Het verkeersmanagement in Zuid-Kennemerland is nu vooral gericht op de lokale verkeersproblematiek. De regelsystemen zijn meestal niet op elkaar afgestemd en ook onvoldoende voorbereid op samenwerking. Een effectief verkeersmanagementsysteem kent drie essentiële onderdelen: het inwinnen, verwerken en distribueren van informatie. Het opbouwen van een operationele verkeerscentrale met actieve en effectieve sturing op het regionale wegennet vraagt inspanning van alle overheden in de regio.

Hardware

De quickwins in combinatie met orgware en software oplossingen zorgen voor verbetering in de doorstroming op het wegennet in Zuid-Kennemerland. Maar de noodzaak blijft bestaan om naast deze oplossing ook oplossingen aan te dragen op het gebied van hardware.

Uit de mogelijke hardware oplossingen is een pakket samengesteld dat een optimaal antwoord biedt op de huidige (en verwachte) verkeersproblematiek.

Aanleg van drie nieuwe oost-west verbindingen:

- Mariatunnel (oplossing 1)
- Weg Bezuiden Bennebroek (oplossing 2)
- Lusverbinding tussen de A208-A22-A9 (oplossing 4)

Deze nieuwe infrastructuur moet worden uitgevoerd in combinatie met:

- Capaciteitsuitbreiding op de N208/Herenweg richting de Lanckhorstlaan (oplossing 6)
- Een verbeterde aansluiting van de N205 Drie Merenweg op de A9 (oplossing 8)
- Het creëren van een volledige Oostring om Haarlem-Noord (oplossing 9)
- Het direct verbinden van de N208 met de N200 (oplossing 10)
- Het vergroten van de capaciteit op de kruising N208/Lanckhorstlaan (oplossing 13)

Tevens is het van belang dat de huidige structuur van de A200 Halfweg (2x2) behouden blijft en de aansluiting op de A9 gewaarborgd wordt.

Legend:

- Nieuwe infrastructuur (Green dashed line with double arrow)
- Upgraden bestaande infrastructuur (Green solid line with double arrow)
- Kruispunt wijziging/ VRI optimalisatie/ capaciteitsvergroting (Green star with cross)
- Informerend en sturen op keuzemomenten (DRIP) (Green star)
- Afname verkeer (Blue arrow with percentage)
- Toename verkeer (Red arrow with percentage)

Map Details:

- Locations:** Velsersbroek, Spaarndam, Haarlem, Aerdenhout, Heemstede, Bennebroek, Vogelenzang, Hillegom, Zandvoort, Santpoort-Zuid, Bloemendaal, Zwanenburg, Vijfhuizen, Hoofddorp.
- Infrastructure:**
 - New Infrastructure (Green dashed line):** A9, N201, N208, N232, A200, A5.
 - Upgrade Existing Infrastructure (Green solid line):** A9, N201, N208, N232, A200, A5.
 - Intersection Change / VRI Optimization / Capacity Increase (Green star with cross):** Velsersbroek, Haarlem, Aerdenhout, Heemstede, Bennebroek, Vogelenzang, Hillegom.
 - Informing and steering on choice moments (DRIP) (Green star):** Velsersbroek, Haarlem, Aerdenhout, Heemstede, Bennebroek, Vogelenzang, Hillegom.
- Traffic Volume Changes:**
 - Decrease (Blue arrows):** -15%, -10%, -20%, -50%, -15-20%, -15%, -10%.
 - Increase (Red arrows):** +10%, +15%, +15%, +10%, +30%, +10%, +10%.

Bij de aanleg van deze nieuwe verbindingen zijn aanvullende maatregelen nodig. De aanleg van de Mariatunnel zal tot meer verkeer leiden aan de tunnelmonden (N208 Westelijke Randweg en N205 Schipholweg). Ook zal de N208 Herenweg op het stuk vanaf de Lanckhorstlaan naar verwachting meer verkeer aantrekken. Daarom is het noodzakelijk dat de capaciteit van de Herenweg vergroot wordt en dat de capaciteit op het kruispunt N208/Lanckhorstlaan wordt vergroot. Door de aanleg van de Weg Bezuiden Bennebroek zien we wel een afname van verkeer op de N208 bij Bennebroek, maar niet op de Herenweg vanaf de Lanckhorstlaan. Tegenover de toename van verkeer aan de tunnelmonden staat een grote afname van het verkeer op de Buitenrustenlaan en de Prinsen

Bolwerk. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid en de veiligheid.

De aanleg van de drie nieuwe verbindingen met de aanvullende oplossingen maakt het minder noodzakelijk om:

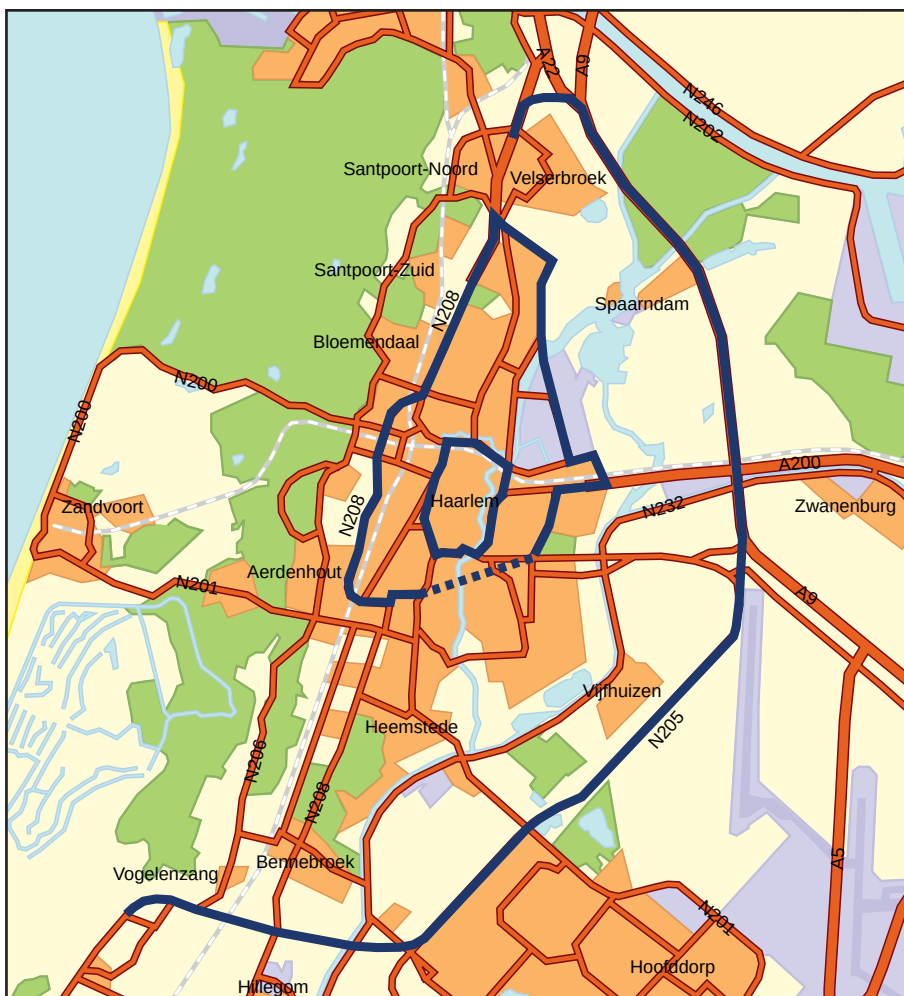
- ▶ een rondweg om Vogelenzang aan te leggen (oplossing 3)
- ▶ de N206/Vogelenzangseweg te upgraden (oplossing 5)
- ▶ het fietsverkeer te scheiden op de Bolwerken (oplossing 7)
- ▶ de capaciteit van kruispunt bij de Prinsenbrug uit te breiden (oplossing 12)
- ▶ upgraden Leidsevaartweg (oplossing 15)

Eindbeeld infrastructuur

Met bovenstaande oplossingen ontstaat een wegenstructuur in de regio Zuid-Kennemerland bestaande uit drie ringen.

- Rondweg om de regio Zuid-Kennemerland. Deze bestaat uit de A9 (geüpgraded en uitgebreid), de Drie Merenweg (met vloeiende aansluiting op A9) en de Weg Bezuiden Bennebroek. Deze regioweg heeft een verdeelfunctie naar de verschillende radialen als de A200 en de N201.
- Regionale binnenring. Deze omvat naast de Westelijke Randweg ook de Oostweg met aansluitingen van voldoende capaciteit aan de noord- en zuidzijde, zodat een echte ringverbinding met verdeelfunctie binnen de stad Haarlem ontstaat (dus Mariatunnel c.a. en Vondelweg met verbinding van de diverse wijken en randgemeenten).
- Stadsring. De stadsring van Haarlem heeft een verdeelfunctie naar het onderliggend fijnmazige stedelijke wegennet en bestaat uit de Bolwerken, Wilhelminastraat etc.

Figuur 6: Eindbeeld ringenstructuur



Impressie: Kruising N208 en N201



Impressie: Leidsevaartweg station Heemstede - Aerdenhout





6. Goederenvervoer en stedelijke distributie

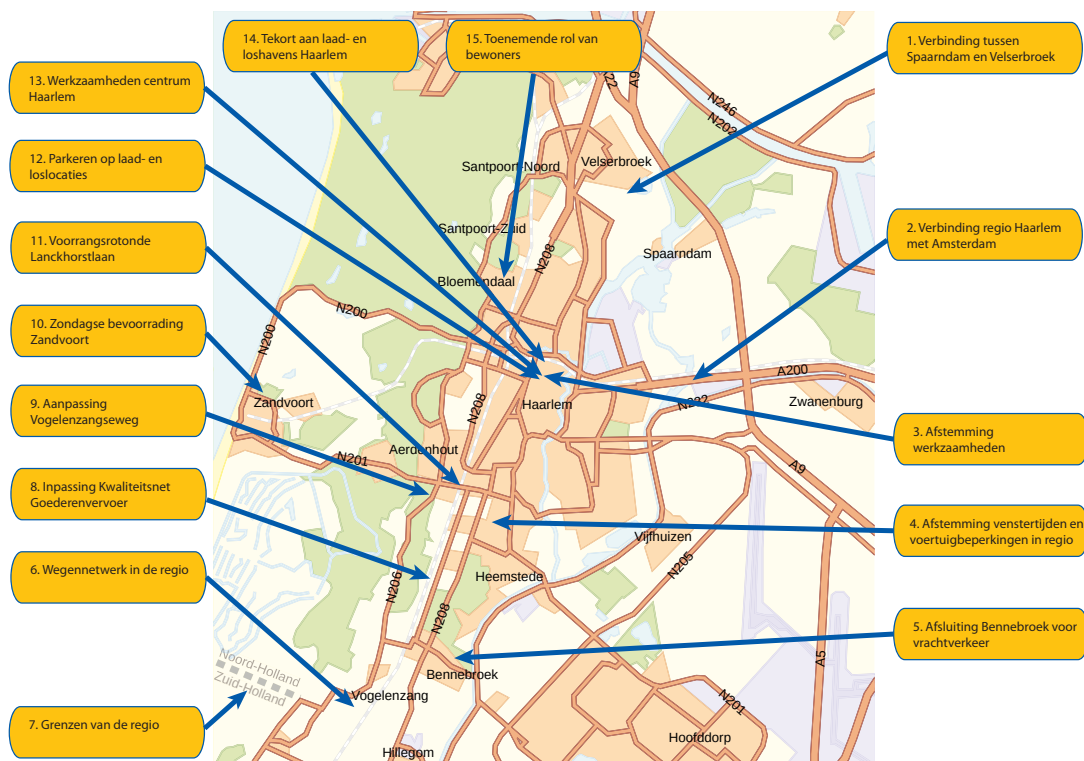
De doorstroming op het hoofd- en onderliggend wegennet vormt een probleem voor het goederenvervoer en stedelijke distributiebedrijven. De aanleg van nieuwe oost-west verbindingen zal vanzelfsprekend ten goede komen aan het goederenvervoer en de stedelijke distributie. De stedelijke distributiepraktijk ervaart problemen in de centrumgebieden. Stedelijke distributiebedrijven ervaren hinder van de slechte bereikbaarheid van centrumgebieden, de negatieve effecten van venstertijden en daarvan afwijkende openingstijden van winkelbedrijven. Tevens ontbreken er voldoende en beschikbare laad- en losplaatsen.

Voor de knelpunten in de stedelijke bevoorrading wordt van oudsher gezocht naar lokale oplossingen. Gemeenten hebben hun eigen beleid met maatregelen als venstertijden, milieuzones en beperkingen voor grotere voertuigen. De laatste jaren wordt steeds vaker de meerwaarde erkend van een regionale benadering van verkeersproblemen. In 2008 heeft BCI in opdracht van GOVERA (waarin EVO, TLN en de KvK Amsterdam participeren) geadviseerd om in Zuid-Kennemerland op bovengemeentelijk niveau knelpunten in de stedelijke distributie aan te pakken. Door een dergelijke aanpak is de distributie efficiënter te regelen en het vrachtvervoer in gemeenten te verminderen.

Knelpunten voor het goederenvervoer

De studie heeft de belangrijkste knelpunten voor het goederenvervoer in de regio Zuid-Kennemerland in kaart gebracht op basis van informatie van de brancheorganisaties en de lokale overheden.

Figuur 7: Verkeersknelpunten goederenvervoer regio Zuid-Kennemerland



Bron: Regionale aanpak stedelijke distributie: innovaties en mogelijkheden, BCI (2008)



Deze knelpunten kunnen worden aangepakt met maatregelen op het gebied van orgware, software en hardware.

Orgware

- Opstellen van een bevoorradingsprofiel voor alle gemeentes in Zuid-Kennemerland (dagranddistributie, binnenstadsmanagement)
- Regionale afstemming venstertijden
- Benutting busbanen door vrachtwagens
- Afspraken over doorstroming in winkelstraten (parkeren aan dezelfde kant, terrassen, luifels, etc.)

Software

- Afstemming verkeerslichtinstallaties: een groene zone (een groene golf die rekening houdt met de hoeveelheid verkeer) en tovergroen (voorrang voor vrachtauto's bij verkeerslichten)
- Voldoende bewegwijzering voor de voorkeursroutes voor het bevoorradend verkeer

Hardware

- Aanpassingen aan de infrastructuur voor Kwaliteitsnet Goederenvervoer
- Voldoende goede voorzieningen voor parkeren van vrachtauto's

Met de oplossingen uit 'Zuid-Kennemerland *op Groen*' worden de volgende knelpunten voor het goederenvervoer opgelost:

- ▶ Verbinding tussen Spaarndam en Velsbroek (1)
- ▶ Verbinding regio Haarlem met Amsterdam (2)
- ▶ Afstemming wegwerkzaamheden (3)
- ▶ Afstemming venstertijden en voertuigbeperkingen in de regio (4)
- ▶ Afsluiting Bennebroek voor het vrachtverkeer (5)
- ▶ Inpassing Kwaliteitsnet Goederenvervoer (8)
- ▶ Werkzaamheden centrum Haarlem (13)
- ▶ Tekort aan laad- en loshavens Haarlem (14)

7. Strandverkeer

Enkele dagen per jaar staan er op de Zeeweg/N200 en de Zandvoortweg/N201 enorme files van en naar het strand. Op normale werkdagen is de capaciteit op beide wegen voldoende, maar deze schiet tekort op mooie zomerse dagen wanneer tienduizenden naar het strand trekken. Wij vinden het niet verantwoord om voor enkele dagen per jaar nieuwe infrastructuur aan te leggen die de rest van het jaar overbodig is. Oplossingen moeten eerder worden gezocht in de software en orgware.

Mogelijke oplossingen voor de files naar en van de kust:

Orgware

- Meer en flexibel inzetbaar OV op piekdagen
- Regie over dynamisch verkeersmanagement, P+R en OV

Software

- Actief sturen op voorkeursroutes met dynamisch verkeersmanagement aan rand van de regio
- Bezoekers sturen om te parkeren op belangrijke P+R-locaties in combinatie met OV naar het strand
- Groene golven op routes van en naar de kust

Hardware

- Aanleg nieuwe P+R-terreinen
- Completeren vrije busbaan naar Zandvoort en Bloemendaal

8. Parkeren

Parkeren is het sluitstuk van automobiliteit: een auto die je niet kunt parkeren, levert overlast voor de omgeving en biedt geen economisch voordeel. Bij woningen horen parkeerplaatsen voor bewoners, bij bedrijven voor bezoekers, klanten en personeel. Voldoende parkeercapaciteit is van essentieel belang voor het economisch en cultureel functioneren van de regio. Het bedrijfsleven hanteert de volgende uitgangspunten voor het parkeerbeleid:

- In het centrum geldt overal betaald parkeren. Tarieven en tariefdifferentiatie worden gebruikt om het parkeerareaal optimaal te benutten. De inkomsten uit parkeren moeten volledig beschikbaar zijn voor aanleg en exploitatie van parkeervoorzieningen.
- Het bedrijfsleven verzet zich niet tegen bewonersvergunningen voor het parkeren op straat, maar voor de deuren van bedrijven moeten overdag parkeerplaatsen zijn voor kort parkerende klanten en bezoekers.
- Betalende (parkeer-)klanten en bezoekers moeten niet zijn aangewezen op de 'restcapaciteit' op straat, maar hun auto ook kwijt kunnen in openbare parkeergarages tegen kostendekkend tarief.



Aanbevelingen

Orgware

- ▶ Een mobiliteitsbureau als ontwikkelaar en beheerder van het regionale mobiliteitsnetwerk en voert regie over:
 - ▶ een gemeenschappelijke visie- en planvorming op het verkeers-, personenvervoer- en goederenvervoerbeleid in de regio in nauwe afstemming met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen;
 - ▶ het opdrachtgeverschap voor aanbesteding van infrastructuurbeheer en exploitatie.

Quick wins

- ▶ MRI optimalisatie
- ▶ Optimalisatie dynamisch verkeerverwijssysteem
- ▶ Optimalisatie dynamisch parkeerverwijssysteem
- ▶ Groene golven verbeteren en uitbreiden
- ▶ Openingstijden bruggen beter afstemmen op spitsdrukke
- ▶ Een website opzetten waar bewoners en bedrijven verbeteringen en quick wins kunnen aangeven

Software

- ▶ Uitbreiden dynamisch parkeer- en routeverwijssystemen
- ▶ Uitbreiding P+R-terreinen met afstemming OV
- ▶ OV-informatiesystemen

Hardware

- ▶ Mariatunnel
- ▶ Weg Bezuiden Bennebroek
- ▶ LUSverbinding tussen de A208-A22-A9
- ▶ Capaciteitsuitbreiding op de N208/Herenweg tot en met de kruising met de Lanckhorstlaan
- ▶ Een verbeterde aansluiting van de N205 Drie Merenweg op de A9
- ▶ Het creëren van een volledige Oostring om Haarlem-Noord
- ▶ Het direct verbinden van de N208 met de N200



Meer informatie:

Dick Freling (020) 531 4643
dfreling@amsterdam.kvk.nl

Kamer van Koophandel
De Ruyterkade 5
1013 AA Amsterdam

www.kvk.nl



KAMER VAN KOOPHANDEL
AMSTERDAM