

Oprachtgever	Provincie Noord-Holland, Gemeenschappelijke Regeling ZKL
Datum	29 november 2023
Auteur	Jeroen Loijen, Menno de Pater, Willem Goedhart, Merel Slangewal
Kenmerk	014497.20231020.N1.02
Status	Definitief

Eindnotitie fase 2 Onderzoek bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland

Om de kust van Zuid-Kennemerland nu en in de toekomst bereikbaar te houden onderzoeken Goudappel en Decisio de bereikbaarheid in opdracht van de Provincie Noord-Holland en de Gemeenschappelijke Regeling Zuid-Kennemerland. Het gaat om de bereikbaarheid te voet, met de fiets, bus, trein of auto of een mix hierin. Zodat bezoekers en bewoners veilig en comfortabel hun bestemming kunnen bereiken, bedrijven kunnen functioneren en de impact op de omgeving en leefbaarheid voor de inwoners van de regio acceptabel blijft.

In de voorliggende notitie staan we stil bij de uitkomsten van de zogenaamde 'fase 2' van het onderzoek: de verkenning met een feitelijke probleemanalyse, gevolgd door een inventarisatie van kansrijke oplossingsrichtingen. In de volgende fase – fase 3: ophalen van maatregelen – worden de oplossingsrichtingen verder uitgewerkt. In deze notitie staan we bij de volgende onderwerpen stil:

1. Aanpak en proces
2. Conclusies probleemanalyse
3. Kansrijke oplossingsrichtingen
4. Bestuurlijke besluitvorming en advies voor vervolgfase

1. Aanpak en proces

Deze fase is gestart met een probleemanalyse die is uitgevoerd met objectieve data uit verschillende bronnen. Dit betrof onder andere data over verkeersstromen, parkeren, bezoekersaantallen en de weersomstandigheden. Deze data is verzameld in een analyse- en ordeningskader. Daarmee is vastgesteld wat er op verschillende typen stranddagen (afhankelijk van weertype, weekend, vakantie) feitelijk gebeurt: hoeveel bezoekers komen er? Met welk vervoermiddel komen zij naar het strand? Tot welke problemen leidt dit? Hoe vaak komt dat voor?

Vervolgens is gezocht naar uitgangspunten en condities voor het vervolg. Op basis daarvan zijn oplossingsrichtingen vastgesteld die de problemen aan kunnen pakken, passen binnen de uitgangspunten en die op bestuurlijk draagvlak kunnen rekenen.

Tijdens dit onderzoeksproces is intensief samengewerkt tussen de onderzoekers en de ambtelijke kerngroep die het project heeft begeleid vanuit de provincie en gemeenten. Door de korte lijnen kon geregeld worden afgestemd en bijgestuurd. Bij het opstellen van uitgangspunten en condities en het zoeken naar oplossingsrichtingen kon daardoor goed rekening worden gehouden met vastgestelde beleidskaders, financieringsmogelijkheden en het bestuurlijk draagvlak.

In juni 2023 zijn de gemeenteraden van de betrokken gemeenten in een gemeenschappelijke sessie geïnformeerd over de aanpak van het onderzoek, waarbij ook een eerste ordening van de problematiek via het analysekader is gepresenteerd. Er heeft ook driemaal een overleg met de bestuurders plaatsgevonden. Voor de zomer is de conceptproblemanalyse gepresenteerd. Rond de zomer heeft tweemaal een overleg plaatsgevonden waarin is besproken wat de uitgangspunten en condities voor het vervolg zijn en welk samenhangend pakket aan oplossingsrichtingen daarbinnen past. Deze uitgangspunten, condities en het samenhangend pakket aan oplossingsrichtingen zijn in het overleg in september 2023 bestuurlijk vastgesteld.

2. Conclusies probleemanalyse

In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste conclusies van de probleemanalyse. De volledige analyse staat beschreven in de *Achtergrondrapportage Bereikbaarheid kustgebied Zuid-Kennemerland*.

2.1 Aard en omvang van problematiek verschilt per dagtype en komt bovenop andere dagelijkse knelpunten

Uit de probleemverkenning bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland blijkt dat door het jaar heen verschillende type piekdagen kunnen worden onderscheiden die elk hun eigen bereikbaarheidsproblemen kennen. In totaal gaat het om gemiddeld 45 dagen per jaar, waarvan de aard en ernst van de problematiek verschilt tussen de type dagen.

Uit de onderzochte data blijkt dat het systeem op vrijwel alle onderzochte aspecten onder druk staat tijdens de drukste dagen (gemiddeld 8 per jaar) met meer dan 100 duizend bezoekers richting de kust. Er zijn dan veel files richting de kust, de parkeerdruk bij de kust is hoog, het is druk op de fietspaden met veiligheidsproblemen tot gevolg, de zitplaatskansen

in trein en bus nemen af, de lucht- en geluidskwaliteit langs de toeleidende routes naar de kust nemen af en het is zeer druk op het strand zelf.

Tijdens de drukste piekdagen in het voor- en najaar met warm zonnig weer en de mooie (niet tropische) zomerweekenden met circa 75-80 duizend bezoekers (in totaal gemiddeld 6 dagen per jaar) treden deze knelpunten ook op, maar zijn ze minder groot dan tijdens de hiervoor genoemde drukste 8 dagen.

Op de dagen met topdrukke in de winter (circa 50 duizend bezoekers naar de kust) treden ook doorstromingsproblemen voor gemotoriseerd verkeer op. Dit zijn gemiddeld 6 dagen per jaar. De totale bezoekersaantallen zijn dan weliswaar lager dan op de hierboven genoemde dagen, maar het aandeel dat met de auto komt is veel hoger en bovendien is er ook veel autoverkeer op de weg met andere bestemmingen dan de kust (zoals bezoek aan de binnenstad van Haarlem). Hierdoor zijn de doorstromingsproblemen op de toeleidende wegen naar de kust door Heemstede en Haarlem op die dagen groter dan op de piekdagen in het voor- en najaar. Ten westen van de Westelijke Randweg op de Zandvoortselaan en de N200 richting de Zeeweg, is doorstroming op deze dagen geen groot probleem: het verkeer komt vrij gespreid over de dag.

Op de overige 25 piekdagen met circa 50 duizend bezoekers richting de kust (tijdens zonnig maar niet warm voor- en najaarsweekend, gemiddelde zomerdagen) zijn de onderzochte problemen nog minder groot en/of treden deze alleen bij enkele van de onderzochte aspecten/vervoersmiddelen op.

De probleemanalyse laat zien op welke dagen het verkeer van en naar de kust knelpunten veroorzaakt. Naast deze piekdagen voor kustbezoek is het ook op vrijwel alle werkdagen in de spitsuren druk door het reguliere woon-werkverkeer. Door extra woningbouw in de metropoolregio Amsterdam zal zowel het kustbezoek als het reguliere woon-werkverkeer toenemen. De geschetste problematiek zal bij ongewijzigd beleid toenemen in de komende jaren.

2.2 Een aantal dagen per jaar is er té veel aanbod van autoverkeer tegelijk

Een aantal dagen per jaar is de hoeveelheid autoverkeer dusdanig groot dat dit leidt tot files op routes en kruispunten richting kust. Deze files zorgen voor vertraging voor kustbezoekers die per auto én bus komen en leidt tot overlast voor omwonenden. Parkeerplaatsen aan de kust raken op die dagen vol wat leidt tot zoekverkeer dat de problematiek vergroot.

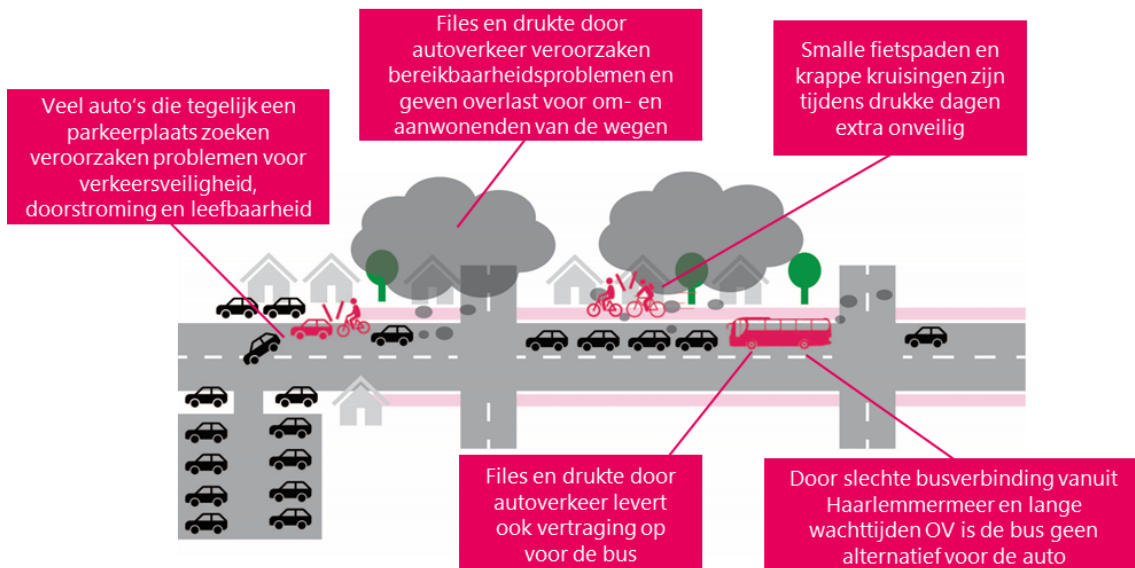
2.3 OV is nu niet voor alle kustbezoekers een aantrekkelijk alternatief

Uniek voor Zandvoort is dat veel bezoekers de mogelijkheid hebben om per trein naar de kust te gaan. De OV-verbinding per bus naar gebieden die niet over een treinverbinding beschikken is echter geen aantrekkelijk alternatief voor de auto. Met name vanuit de zuidflank (Haarlemmermeer, Amstelveen, Amsterdam Zuid) zijn de busreistijden naar de kust lang. Om een volwaardig alternatief voor de auto te zijn is een verkorting van de reistijd dan ook noodzakelijk. De bus rijdt op dit moment mee met het verkeer (en staat stil als er files optreden), dus om de bus te versnellen zullen files voor de auto aangepakt moeten worden. Een andere optie zijn busbanen of -stroken, maar aangezien de ruimte beperkt is zal dit ten kosten moeten gaan van de ruimte voor de auto.

2.4 Er liggen kansen om fietsgebruik verder te versterken

De fiets wordt in de zomer al veel gebruikt door inwoners uit de regio. Dat leidt door krappe fietspaden en kruispunten op sommige routes en locaties tot knelpunten. Om het fietsgebruik te bevorderen moeten deze knelpunten aangepakt worden. Ook voor nieuwe doelgroepen (bijvoorbeeld van iets verder weg gelegen kernen).

Onderstaande afbeelding geeft een samenvatting van de problematiek.



Figuur 2.1 Problematiek door te veel aanbod van autoverkeer op piekdagen

3. Kansrijke oplossingsrichtingen

De kust Zuid-Kennemerland is van groot economisch belang voor de kustgemeenten en om te voorzien in de recreatiebehoefte van Zuid-Kennemerland en de MRA. De verkeersdrukke op piekdagen leidt nu al tot de hiervoor geconstateerde problemen. De geplande woningbouw in de Metropoolregio Amsterdam tot 2040 zal tot extra kustbezoek en dus ook extra verkeersdrukke leiden waardoor deze problemen zullen toenemen. Gelet op de geconstateerde problemen is actie nodig om de kust bereikbaar en omgeving leefbaar te houden.

Om te komen tot een samenhangend pakket aan oplossingen gaan we uit van het volgende:

- Inzet op verbeteren van de fietsbereikbaarheid van de kust. Dit is no-regret en staat los van andere oplossingsrichtingen. Daarom ons advies om hier vol op in te zetten.
- Het tegengaan van files op de toegangswegen naar de kust, zodat het OV maximaal kan doorstromen en daarmee een aantrekkelijk alternatief voor de auto is. Hierdoor verbetert de leefbaarheid en wordt busvervoer (HOV, Pendel vanaf P+R) een aantrekkelijk alternatief.
- Het opvangen van de groei van dagrecreatie op piekdagen met OV, fiets en P+R.

Er zitten veel relaties tussen de verschillende onderzochte aspecten op het gebied van verkeer, leefomgeving en economie uit de probleemanalyse. De effectiviteit van de individuele maatregelen die mogelijk zijn per oplossingsrichting, is bovendien afhankelijk van de maatregelen uit andere oplossingsrichtingen. Daarom is een pakket nodig van **in samenhang** uit te werken oplossingsrichtingen. Dit hoofdstuk beschrijft deze oplossingsrichtingen met aandachtspunten voor de uitwerking en effectiviteit van deze oplossingsrichtingen.

3.1 Bezoekers informeren over drukte op de weg (files) en hen goede alternatieven aanbieden, zoals OV of fietsroutes

Op piekdagen zijn er files op de toegangswegen richting de kust en zorgt zoekverkeer voor problemen op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Door mensen te informeren over de actuele reistijd met verschillende vervoersmiddelen en de beschikbaarheid van parkeerplekken kunnen de files en het zoekverkeer worden verminderd. Deze informatie kan zowel voorafgaand aan als tijdens de rit worden verschaft.

Mobiliteitsmanagement, het informatie verschaffen voorafgaand aan de rit, heeft als doel om de keuze voor een vervoersmiddel en het tijdstip van de reis te beïnvloeden. Door informatie te verschaffen over de verschillende mogelijkheden kunnen automobilisten

bijvoorbeeld verleid worden om alternatieven te kiezen of op een ander moment de deur uit te gaan.

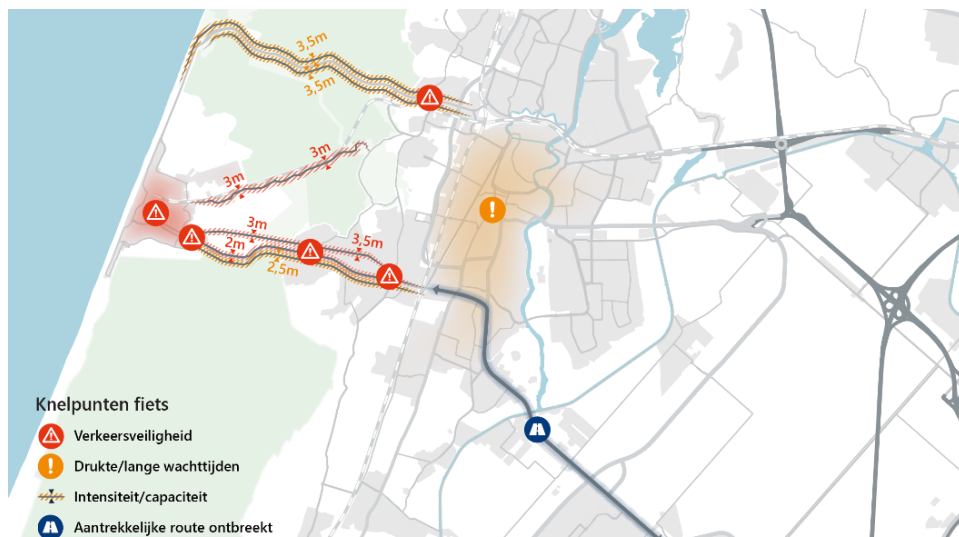
Verkeersmanagement, informatie verschaffen gedurende de reis, heeft als doel om de verkeersstromen te beïnvloeden. Doordat mensen weten waar ze naartoe moeten rijden voor een parkeerplek krijg je minder zoekverkeer en wordt er beter gebruik gemaakt van alle beschikbare plekken.

Aandachtspunten:

- Informeren moet op de juiste plek en gericht op doelgroepen gebeuren, zodat mensen niet al vastzitten aan een bepaalde route wanneer ze zien dat er bijvoorbeeld geen parkeerplaatsen meer vrij zijn.
- Wanneer stop je met informeren en verleiden en ga je andere (meer sturende) maatregelen inzetten?

3.2 Verbeteren veiligheid, comfort en reistijd voor fiets

Krappe fietspaden in combinatie met hoge intensiteiten en het samengaan van verschillende snelheden en voertuigen (zoals elektrische fietsen, speedpedelecs, bakfietsen en wielrenfietsen) zorgen voor verkeersveiligheidsknelpunten op de fietspaden richting de kust.



Figuur 3.1 Knelpunten fiets

Om de reis met de fiets veiliger en aantrekkelijk te maken kunnen verschillende maatregelen genomen worden. Ten eerste kan de capaciteit van het fietspad verbeterd worden door de bestaande fietspaden te verbreden, comfortabeler te maken en de fiets meer ruimte te geven op kruispunten. Dit zorgt voor een verbeterde verkeersveiligheid en ruimte voor groei op deze fietspaden. Ten tweede kan gekeken worden naar de fietsroutes voor de langere afstand, om ook het fietsgebruik voor mensen die op grotere afstand wonen te verbeteren. Dit kan door het verbeteren van bestaande fietsroutes, maar ook door de aanleg van nieuwe routes. Specifiek richting Heemstede en Haarlemmermeer ontbreekt het aan kwalitatief goede fietsroutes. Ten derde kunnen de fietsenstallingen aan het strand worden verbeterd. Wanneer er geen goede parkeergelegenheid is zullen mensen het minder aantrekkelijk vinden om met de (steeds vaker dure elektrische) fiets naar het strand te gaan en ook geen gebruik maken van verbeterde fietsroutes.

Aandachtspunten:

- Met name het Visscherspad, de voormalige Trambaan en de Zandvoortselaan zijn erg smal voor de intensiteiten.
- De krappe vormgeving op kruispunten in combinatie met de hoge intensiteiten zijn een aandachtspunt op de Zeeweg en Zandvoortselaan.
- Volgens de Actieagenda wordt fietsen in het kader van Bereikbaarheid Kust tot een afstand van in ieder geval 15km van de kust gestimuleerd.
- Verbeteren van de doorfietsroutes zijn 'no-regret' maatregelen, maar zorgen maar beperkt voor een wissel van auto naar fiets. Het is vooral aantrekkelijk voor huidige fietsers en om nieuwe kustbezoekers per fiets aan te trekken.

3.3 Verbeteren doorstroming en verbinding van bussen en treinen

Het OV is voor bepaalde verbindingen geen aantrekkelijk alternatief voor de auto. Vanuit het gebied aan de zuidflank van Zuid-Kennemerland (Amsterdam Zuid, Amstelveen, Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn) duurt een reis met het openbaar vervoer meer dan twee keer zo lang als een reis met de auto. Daarnaast staat de bus richting de kust vaak vast door files op de toegangswegen.

De reistijd van de huidige busverbindingen kan worden verbeterd door de doorstroming van de bus op deze toegangswegen te verbeteren. Hiervoor zijn koppelkansen mogelijk met dynamische verkeersmanagement en infrastructurele ingrepen op kruispunten. De concurrentiepositie van de trein kan worden verbeterd door een hogere capaciteit te bieden. Voor de bereikbaarheid vanuit de zuidflank is een verbetering van busverbinding nodig om de reistijd met het OV te verkorten en de concurrentiepositie te verbeteren.

Aandachtspunten:

- De concurrentiepositie van het OV is ten opzichte van andere kustplaatsen voor veel kustbezoekers al vrij goed door de treinverbinding naar Zandvoort. Het gaat om een aantal specifieke relaties (zoals zuidflank MRA) waar de concurrentiepositie van busverbindingen minder goed is.
- De concessie wordt medio 2027 vernieuwd, hiervoor kunnen medio 2024 uitgangspunten worden meegegeven.
- Doorstroming is zeer belangrijk voor de bussen (lijn 80 rijdt op drukke stranddagen nu al niet door naar Zandvoort maar keert om bij station Heemstede-Aerdenhout). Extra bussen hebben dus geen zin als de doorstroming niet wordt verbeterd.
- Flexibiliteit is een aandachtspunt. Chauffeursplanningen moeten volgens de CAO enkele dagen van tevoren al duidelijk zijn, dus is het lastig om kort van tevoren op bijvoorbeeld mooi weer in te spelen.

3.4 Groei van bezoekers opvangen met fiets, OV en P+R

Om de files op te toegangswegen te verminderen en de druk op de leefomgeving te verlagen kan een groei in de bezoekersaantallen opgevangen worden door andere vervoersmiddelen te faciliteren (zie oplossingsrichting 2 en 3) en een overstap aan te bieden via een P+R. Door bezoekers gebruik te laten maken van een P+R kan je autoverkeer op de toegangswegen afvangen. Voor het realiseren van P+R voorzieningen zijn twee mogelijke uitwerkingen: P+R voorzieningen ten oosten van Haarlem/Heemstede of P+R locaties vlak voor Zeeweg/Zandvoortselaan. Om het gebruik van een P+R aantrekkelijk te maken is wel ondersteunend parkeerbeleid nodig.



Figuur 3.2 Mogelijke P+R locaties (Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland, 2021)

Aandachtspunten:

- Wat betreft aanvullend transport is een pendeldienst het meest kansrijk.
- Men is bereid om zo'n 12-15 min te reizen met aanvullend transport in ruil voor een goedkoper parkeertarief (Onderzoek parkeren Zandvoort, 2021). P+R locaties ten oosten van Haarlem/Heemstede liggen verder weg dan deze reistijd.
- P+R locaties vlak voor de Zeeweg/Zandvoortselaan liggen wel binnen deze afstand, maar de inpassing hiervan is lastig.
- Kosten van P+R en pendeldienst zijn mogelijk hoog in relatie tot het aantal dagen dat er veel gebruik van gemaakt wordt.

3.5 Ondersteunend parkeerbeleid (bijvoorbeeld aantrekkelijke tarieven P+R, reserveren aan de kust)

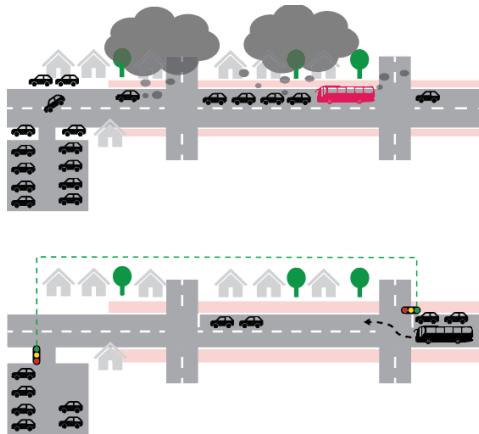
Parkeerbeleid kan helpen om zoekverkeer te verminderen, waardoor de druk op de leefomgeving weer wordt verminderd. Mogelijke knoppen waar aan gedraaid kan worden zijn de tariefstelling van verschillende parkeerterreinen en reserveringssystemen. Door gunstige tariefopties te bieden voor de P+R terreinen kan je het gebruik van deze faciliteiten stimuleren. Door de kosten van straatparkeren hoog te maken kan straatparkeren juist worden ontmoedigd. Het aanbieden van een reserveringssysteem voor parkeerplekken kan ook bijdragen aan een vermindering van het zoekverkeer én kan mogelijk bijdragen aan een betere doorstroming op de toelidende wegen als verkeer dat niet meer kan reserveren ook niet meer naar de kust komt (zie ook volgend punt).

Aandachtspunten:

- Dag- en verblijfgasten verdiepen zich in alternatieve vervoerswijzen vanaf een parkeertarief van € 4,05 per uur of € 19,92 per dag (Onderzoek parkeren Zandvoort, 2021).
- Bij verplaatsing parkeer capaciteit vanuit woonwijken naar parkeerplaatsen aan rand Zandvoort, tarieven (of vergunningssystemen) in woonwijken dusdanig maken dat kustbezoekers daar niet meer parkeren.

3.6 Faciliteren autoverkeer naar kust koppelen aan beschikbaarheid parkeerplaatsen

Op het moment dat er geen parkeerplaatsen meer beschikbaar zijn op de parkeerterreinen aan de kust gaan bezoekers op zoek naar andere plekken om te parkeren. Dit zoekverkeer zorgt voor overlast in woongebieden en zorgt er ook voor dat verkeer op de toegangswegen ophoopt. Door een koppeling te maken tussen de beschikbare parkeerplaatsen en het aantal auto's dat richting de kust gaat kunnen deze problemen worden verminderd.



Dit kan op verschillende manieren. De minst dwingende manier is door mensen te informeren over de beschikbaarheid, waardoor ze op eigen initiatief niet verder rijden. Een stapje verder gaat het doseren van autoverkeer met verkeerslichten, waardoor er minder auto's tegelijk richting de kust gaan. Hierbij kan de keuze gemaakt worden om de bus voorrang te geven. De meest ingrijpende uitwerking is een afsluiting tot het kustgebied wanneer alle parkeerplaatsen vol zijn of verplichte

gereserveerde parkeerplaatsen om het kustgebied in te mogen.

Aandachtspunten:

- Doseren/afsluiten verkeer vlak voor de Zeeweg/ Zandvoortselaan betekent een mogelijke file in Haarlem/Heemstede.
- Doseren/afsluiten vanaf buiten Haarlem/Heemstede lastig doordat het hier gaat om veel meer dan alleen kustverkeer.
- Bij afsluiten rekening houden met toegang bewoners (eventueel werken met selectieve toegang)
- Bus in de voorrang vraagt om extra opstelruimte bus.

3.7 Inzet op relatief kleine infrastructurele optimalisaties.

Met 'kleine' infrastructurele optimalisaties worden kleine aanpassingen op kruispuntniveau bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren en (voor zover mogelijk) lokale knelpunten te verminderen door het beter benutten van bestaande wegen. Mogelijke uitwerkingen zijn het realiseren van opstelvakken of het optimaliseren van kruispunten en verbeteren van fietsoversteken.

Aandachtspunt:

Het uitvoeren van meerdere kleine infrastructurele optimalisaties kan flink oplopen in de kosten.

4. Bestuurlijke besluitvorming en advies voor de volgende fase

Op 13 september 2023 heeft een bestuurlijk overleg tussen de gedeputeerde en wethouders van de gemeenten uit de Gemeenschappelijke Regeling plaatsgevonden. In dat overleg zijn de probleemanalyse en de daaruit volgende 3 condities voor verdere uitwerking richting oplossingen vastgesteld. Ook is akkoord gegeven op uitwerking van de in het vorig hoofdstuk genoemde 7 oplossingsrichtingen.

Deze oplossingsrichtingen geven de kaders waar consensus over is en waarbinnen in de volgende fase van het onderzoek gezocht kan worden naar maatregelen. Een algemeen aandachtspunt zijn de beperkte financieringsmogelijkheden voor maatregelen. Met name voor fietsoplossingen zijn financiële meekoppelkansen binnen bestaande programma's van de provincie en de gemeenten te vinden. Voor overige oplossingen zal budget vrijgemaakt moeten worden.