

# Regionale Agenda Mobiliteit

## Zuid-Kennemerland/ IJmond

2024-2026



## Inhoud

<b>Voorwoord en introductie</b>	<b>3</b>
<b>Opgaven en ambities</b>	<b>4</b>
Opgaven en ontwikkelingen	4
Ambities	5
<b>Overzicht lopende trajecten</b>	<b>7</b>
<b>Regionale prioriteiten</b>	<b>8</b>
Overzicht	8
Toelichting	10
<b>Governance</b>	<b>14</b>
<b>Gebruikte regionale bronnen</b>	<b>14</b>

## → Voorwoord en introductie

Voor u ligt de actualisatie van de Regionale Agenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland/IJmond. Hierin staat waar we als gemeenten en Provincie Noord-Holland de komende jaren mee aan de slag gaan, waarom en hoe we dat organiseren. De scope van de acties in deze agenda verschilt. Soms gaat het om verkenningen of afstemmingen over bepaalde onderwerpen. Bij andere acties gaat het om lobbyactiviteiten richting het Rijk of het verder brengen van specifieke projecten. Door deze agenda met elkaar

vast te stellen, zorgen we ervoor dat we ons gezamenlijk focussen op activiteiten waarvan we regionaal gezien het meeste resultaat verwachten. Hiermee versterken we de regionale samenwerking en gaan we efficiënter om met de beschikbare mensen en middelen. De agenda heeft een adaptief karakter. Dat wil zeggen dat als er nieuwe ontwikkelingen zijn, de focus van de agenda in overleg kan worden aangepast.



**Eveline Stam**  
Gemeente Heemstede



**Martijn Hendriks**  
Gemeente Zandvoort



**Thessa van der Windt**  
Gemeente Bloemendaal



**Bram Diepstraten**  
Gemeente Velsen



**Ron Suanet**  
Gemeente Heemskerk



**Niek Wijmenga**  
Gemeente Beverwijk



**Bas van Leeuwen**  
Gemeente Haarlem



**Jeroen Olthof**  
Provincie Noord-Holland

## → Opgaven en ambities

### Opgaven en ontwikkelingen

Het provinciale mobiliteitsbeleid is weergegeven in het [Perspectief Mobiliteit](#). Elke deelregio binnen de provincie heeft andere opgaven en ook eigen beleid, ambities en wensen. Dit is weergegeven in regionale bereikbaarheidsvisies. Daarom willen we in regionaal verband aan de slag om uitwerking te geven aan het verder te ontwikkelen mobiliteitsbeleid. We willen de regionale samenwerking versterken en efficiënter maken door en strategische mobiliteitsagenda op te stellen, waarin we samen agenderen waar we mee aan de slag willen en afspraken maken over hoe we dat kunnen organiseren. De regionale opgaven waar we voor staan zijn de afgelopen jaren deels gelijk gebleven. Er is nog steeds sprake van een grote woningbouwopgave en de bedrijvigheid en het toerisme blijven groeien, wat een steeds grotere druk geeft op de regionale bereikbaarheid. Daarnaast ligt er vanuit het Klimaatakkoord de opgave om de CO<sub>2</sub> uitstoot van de totale mobiliteitssector flink te

verminderen. Verder is het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren helaas onverminderd hoog gebleven.

Naast deze opgaven die in de RAM van 2021 al werden genoemd, is er een aantal aandachtspunten bijgekomen. Zo wordt er momenteel meer aandacht gevraagd voor mobiliteitsrechtvaardigheid en is het duidelijker geworden dat er de komende jaren een zeer grote vervangings- en renovatieopgave op ons afkomt. Tegelijkertijd zijn de beschikbare capaciteit en middelen schaars, waardoor het extra belangrijk is om te prioriteren.

Bij het bedenken van oplossingen voor knelpunten in de bereikbaarheid is het combineren van de hierboven genoemde opgaven met elkaar en andere doelen, zoals op het gebied van klimaatadaptatie, gezondheid en biodiversiteit, een must. De focus ligt in deze agenda weliswaar op mobiliteit, maar we koppelen dit nadrukkelijk aan/met andere opgaven.

### Toelichting OPGAVEN EN ONTWIKKELINGEN

#### Woningbouw

Om in de regionale woningvraag te voorzien, is het doel om de komende jaren een groot aantal woningen te bouwen in de regio. In de hele MRA gaat het om ruim 175.000 woningen, waarvan een groot gedeelte aan de westkant van Amsterdam. De toename van woningbouw en inwoners leidt tot verdichting binnen de steden en geeft een grotere druk op de regionale bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio.

#### Economie

De economie in de MRA groeit met name rondom Amsterdam en Haarlemmermeer en veroorzaakt zo een extra druk op de bereikbaarheid, terwijl bereikbaarheid een voorwaarde is voor een sterke economie. Er is een groeiende pendel vanuit de regio richting Amsterdam, Schiphol en de Haarlemmermeer. Ook ontwikkelt de IJmond zich als logistiek transitiepunt en energieknooppunt.

#### Landschap & recreatie

De stroom toeristen en recreanten in de regio groeit, mede als gevolg van de grote woningbouwopgave in de hele metropoolregio. Het beleid is om toeristen meer te verspreiden over de regio in plaats van alleen Amsterdam. Dit veroorzaakt een toenemende druk op de bereikbaarheid van het landschap en de kust. De recreatie en toeristische sector kan alleen versterkt worden als er ook vervoersmogelijkheden zijn voor het groeiende aantal bezoekers.

#### Klimaat & energie

Vanuit het Klimaatakkoord ligt er landelijk de opgave om in 2030 het aantal zakelijke autokilometers met 8 miljard en de CO<sub>2</sub> uitstoot van de totale mobiliteitssector met minimaal 22% te verminderen. Tegelijkertijd is er de opgave vanuit de energietransitie, die zorgt voor een grote druk op het elektriciteitsnetwerk. De combinatie van deze twee opgaven vergroot de noodzaak voor een duurzaam mobiliteitssysteem; niet alleen schoon, maar ook slim, om de (extra) energievraag vanuit de mobiliteitssector zo beperkt mogelijk te houden.

### Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen en slachtoffers neemt landelijk (ook in Noord-Holland) toe, terwijl de ambitie juist is om dit aantal drastisch te verlagen. Om het aantal slachtoffers te laten afnemen is het van belang om als overheden beter samen te werken en meer proactief en risico gestuurd naar het verkeersveiligheidsvraagstuk te kijken.

### Mobiliteitsrechtvaardigheid

Mobiliteit is essentieel om mee te doen aan de maatschappij. Het stelt mensen in staat om te werken, te ontspannen, elkaar te ontmoeten en zichzelf te ontwikkelen. Helaas hebben niet alle inwoners van de MRA voldoende toegang tot mobiliteit. Factoren zoals inkomen, fysieke of cognitieve beperkingen, het ontbreken van reisopties en slechte bereikbaarheid kunnen mensen belemmeren in het bereiken van belangrijke bestemmingen en staan daarmee brede welvaart in de weg.

### Renovatie en vervangingsopgave

Noord-Holland heeft 14.500 infrastructurele kunstwerken (bruggen, viaducten, etc.) waarvan een groot deel is aangelegd in de jaren 50 en 60. De verwachting is dat dit de komende 20 jaar tot een enorme vervangings- en renovatieopgave zal leiden. Zo groot, dat deze eigenlijk niet te faciliteren is door de markt. Daarnaast is het een grote uitdaging om woningen, bedrijven en instellingen bereikbaar te houden, tijdens de uitvoering van de noodzakelijke werkzaamheden.

### Schaarse middelen en capaciteit

De beschikbare middelen en capaciteit bij gemeenten, provincie en partners zoals NS en regionale OV-bedrijven is schaars. Dit is een beperkende factor voor het realiseren van de ambities en maakt het extra belangrijk om samen, slimme keuzes te maken.

### Ambities

De regionale ambities die in de agenda van 2021 zijn geformuleerd, staan nog steeds. We blijven inzetten op:

1. Duurzame, slimme en veilige mobiliteit
2. Doorontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten
3. Completeren MRA fietsroutenetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen
4. Wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en kernen

In aanvulling hierop is een extra ambitie benoemd, namelijk 'Basis op orde'. Deze heeft te maken met de grote renovatie- en vervangingsopgave, maar bijvoorbeeld ook met de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De 'Basis op orde' ambitie gaat vooraf aan de bovenstaande ambities. Als de basis niet op orde is, is het immers lastig om verbeteringen door te voeren. Deze ambitie wordt daarom Ambitie 0 genoemd.



## Toelichting AMBITIES

### Basis op orde [nieuw]

De 'Basis op orde' ambitie gaat vooraf aan de overige ambities. Deze ambitie richt zich op het zo efficiënt mogelijk omgaan met de grote renovatie- en vervangingsopgave van de bestaande infrastructuur en op de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Zodat we gebruik kunnen blijven maken van wat er nu is. Als de basis niet op orde is, is het immers lastig om verbeteringen door te voeren.

### Duurzame, slimme en veilige mobiliteit

De combinatie van het bereiken van onze ambities op het gebied van wonen, werken, vrije tijd, klimaat, gezondheid, leefbaarheid, inclusiviteit en bereikbaarheid vraagt om een integrale benadering van het mobiliteitssysteem; duurzaam, slim en veilig. Dat is onze overkoepelende ambitie.

### Doorontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten

De ambities zijn het behouden en versterken van het bestaande spoorstelsel, het realiseren van een schaa sprong in het HOV systeem zoals vastgelegd in het regionale OV toekomstbeeld (ROVT) en het verbeteren van stedelijke bereikbaarheid via sterke regionale OV-knooppunten en bijbehorende ketenmobiliteit tot in de haarvaten van de rest van de regio.

### Complementeren MRA fietsroutenetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen

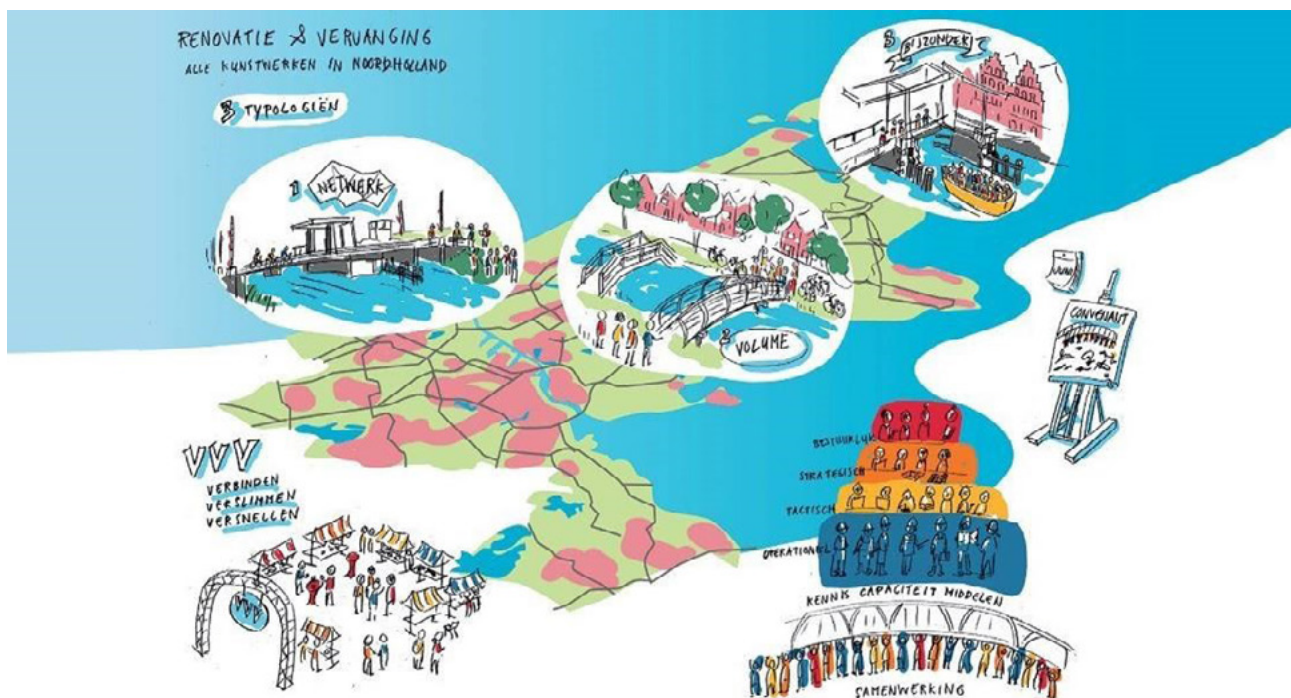
Een compleet regionaal fietsnetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen maakt fietsgebruik populairder bij zowel woon-werkverkeer als recreatief verkeer. Dat verbetert de bereikbaarheid van de regio, vermindert de CO<sub>2</sub>-uitstoot en moedigt mensen aan om meer te bewegen. Het is een no-regret maatregel.

### Wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en kernen

We zetten in op leefbare steden en kernen. Daarom willen we:

- Autoverkeer zoveel mogelijk buitenom leiden. Hierdoor krijgen de actieve, duurzame vormen van mobiliteit (voetganger en fietser) en het OV binnenstedelijk meer ruimte.
- Minder hoge snelheid in stedelijk gebied. Dit draagt bij aan de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

In het vervolg van de agenda worden de regio specifieke acties benoemd die deze ambities verder brengen.



## → Overzicht lopende trajecten

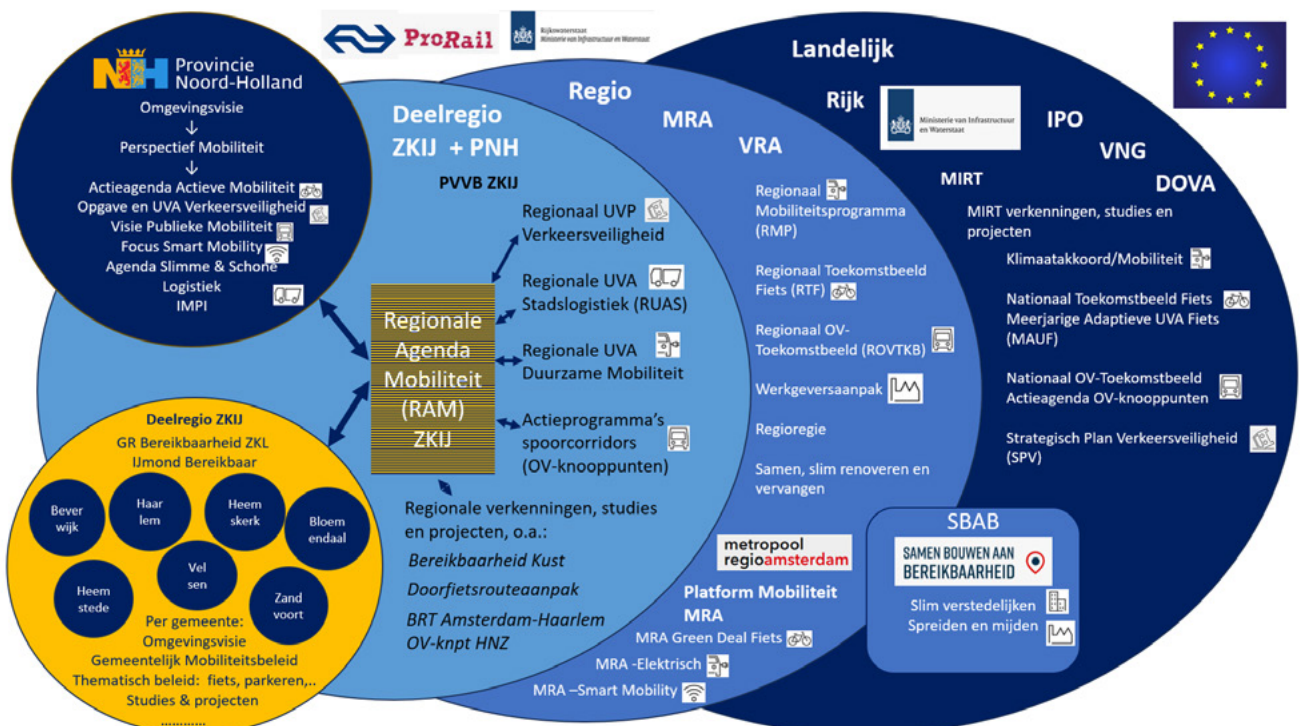
De Regionale Agenda Mobiliteit wordt niet opgesteld vanuit het niets en de meeste acties die erin staan zijn ook niet nieuw. Er lopen al veel trajecten en samenwerkingsverbanden. De kunst is vooral om gezamenlijk focus aan te brengen in wat we doen en zodoende meer te bereiken.

Het provinciale mobiliteitsbeleid is weergegeven in het [Perspectief Mobiliteit](#) en de deelregio en gemeenten hebben ook hun eigen visie en beleidsstukken. Meerdere mobiliteitsopgaven stijgen uit boven het lokale niveau van gemeenten en het deelregionale niveau van Zuid-Kennemerland en IJmond en spelen op het niveau van de provincie Noord-Holland, de Metropoolregio Amsterdam en/of zelfs op Rijks- of Europees niveau. Deze trajecten houden veelal verband met elkaar. Zo is de regionale Uitvoeringsagenda Duurzame Mobiliteit, die momenteel wordt opgesteld, een uitwerking van het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) en dit is op zijn beurt weer een uitwerking van het

Landelijke Klimaatakkoord en de afspraken die hierover zijn gemaakt in Europa.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de meest relevante overlegstructuren, beleidsstukken, programma's, uitvoeringsagenda's, etc. voor deze agenda en de onderlinge samenhang tussen de schaalniveaus.

Uiteraard zijn ook andere regionale visies en afspraken van belang, maar omwille van het overzicht zijn deze er hier buiten gelaten.



## → Regionale prioriteiten

### Overzicht

Zoals gezegd is de kunst vooral om gezamenlijk focus aan te brengen in wat we doen. In dit hoofdstuk staat deze gezamenlijke focus. We richten ons op onderstaande activiteiten, zodat we deze ook daadwerkelijk verder kunnen brengen.

	Fase	Trekker	Partners	Planning
Bereikbaarheid kust ZKL	Studie Realisatie	Provincie	ZKL-gemeenten	Q2 2025
Verkeersveiligheid: infra en gedrag	Studie Realisatie	Provincie en gemeenten	Alle gemeenten	jaarprogramma's
Doorfietsrouteaanpak	Studie Realisatie	Provincie en gemeenten	Betrokken partijen per project	Q2 2025
2e elektrische pont Velsen	Uitvoering	Velsen	Provincie Heemskerk Beverwijk	2026
Ontbrekende schakel Nzo8	Studie	Provincie	Haarlem en Velsen	Q3 2025
Fietsonderdoorgang Nzo8 (Leidse Vaart)	Verkenning	Provincie Haarlem	Bloemendaal en Heemstede	2026
Velsertraverse/Wijkerpoort	Uitvoering	Provincie	Velsen en Beverwijk	Q3 2025
Werkgeversaankpak	Realisatie	OD IJmond en ZKL samen	Provincie en gemeenten	jaarprogramma's
OV knooppunt Haarlem NZ	Studie Realisatie	Haarlem	Provincie en ZKL-gemeenten	Q2 2025
Metrobus (BRT) Haarlem – Amsterdam	Studie fase 4	VRA Haarlem (uitwaaiering)	Haarlem ZKL-gemeenten Velsen Provincie Amsterdam Rijkswaterstaat Haarlemmermeer	Q4 2025
Kennemerlijn (concrete acties)	Studie Realisatie	Provincie	Alle gemeenten	jaarprogramma's
Kennemerlijn spoorse ontwikkelingen	Studie	Provincie Haarlem Beverwijk	Alle gemeenten	2026
Samen slimmer renoveren en vervangen	Studie	Provincie	Alle gemeenten	2025
Velserversbinding	Studie	Velsen en ZKL	Alle gemeenten	Q4 2024
Maatregelen regionale UVA duurzame mobiliteit	Studie realisatie	Provincie	Alle gemeenten	2025





## Toelichting

Hieronder voor iedere prioriteit kort een stand van zaken en een toelichting naar welk volgend product wordt toegewerkt.

### - Bereikbaarheid kust

Het project Bereikbaarheid Kust is in volle gang. Het afgelopen jaar is een probleemanalyse uitgevoerd en is geparticipeerd met inwoners, ondernemers en bezoekers over mogelijke maatregelen. De volgende fase is het verder uitwerken van het samenhangende maatregelenpakket dat is opgesteld. De GR Bereikbaarheid ZKL draagt financieel bij aan de probleemverkenning en de inventarisatie van maatregelen, maar sorteert ook voor op financiële bijdragen aan projecten en vervolgonderzoeken die voortvloeien uit de latere fasen van het project. In 2025 maken de ZKL-gemeenten en de provincie afspraken over de uitvoering. Raden en staten worden daarom ook direct betrokken bij het vaststellen van het definitieve maatregelenpakket.

### - Verkeersveiligheid

In Zuid-Kennemerland en de IJmond wordt gezamenlijk gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. In 2023 is het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid door provincie, gemeenten en partners ondertekend. Hierin staan prioritaire maatregelen op het gebied van infra, gedrag en handhaving. Wat betreft de inframaatregelen wordt de aanpak van risicolocaties gecombineerd met de aanpak rondom de doorfietsroutes en de manier waarop de Provincie van plan is hiervoor subsidies toe te kennen. De nieuwe manier van subsidie verlenen per 2025 gaat uit van een van tevoren met de regio afgestemde lijst van effectieve verkeersveiligheids- en/of doorfietsrouteprojecten, waarvoor subsidie kan worden aangevraagd. Deze projecten worden onderdeel van de actielijst voor deze RAM. Daarnaast wordt in regionaal verband blijvend ingezet op gedrag, zoals verkeerseducatie voor basis en middelbare scholen en het project Doortrappen voor senioren.

### - Aanpak doorfietsroutes

In 2023 heeft de GR Bereikbaarheid ZKL samen met de provincie Noord-Holland de Aanpak Doorfietsroutes ZKL opgestart<sup>1</sup>. Sinds februari 2024 is een coördinator aangesteld die de proces voortgang aanjaagt. Deze coördinator wordt door de GR bekostigd. Over de looptijd van 1½ jaar wordt toegewerkt naar bestuurlijke overeenkomst(en), gesloten tussen de relevante wegbeheerders, waarin duidelijk is wat er inhoudelijk, verkeerskundig en financieel van partijen wordt verwacht om op de korte- en middellange termijn (tot 2026 en tot 2031) de belangrijkste knelpunten in het doorfietsroutenetwerk weg te nemen.

In de IJmond is een Agenda fiets voor de komende jaren opgezet, waarin de aanpak van de verschillende onderdelen is gefaseerd. Komende periode wordt gezamenlijk een lijst met projecten gemaakt, die prioriteit hebben. In het begin van 2025 zal hier meer duidelijkheid over zijn. De uitkomst van de doorfietsrouteaanpak in ZKL en de IJmond wordt onderdeel van de actielijst voor deze RAM en input voor het brede traject van prioritering binnen de subsidieregeling voor doorfietsroutes en verkeersveiligheid binnen de Provincie.

Een aantal grote prioritaire doorfietsrouteprojecten in de regio wordt hieronder uitgelicht:

#### o 2<sup>e</sup> elektrische Pont Velsen

Sinds juli 2023 is de tweede pont bij Velsen uit de vaart, waardoor op dit moment een 20 minuten dienstregeling wordt geboden over het Noordzeekanaal. Daarvoor heeft de pont echter jaren gevaren per 10 minuten. Dit zorgde voor een hoogwaardige verbinding als schakel in de regionale doorfietsroute. Bovendien waren ook steeds meer werkgevers, waaronder TATA steel bezig om hun personeel te motiveren met de fiets naar werk te komen. Ook voor scholieren is de pont essentieel. Vanuit Velsen en de bredere regio is het de vurige wens weer tot een 10 minuten dienstregeling te komen. De provincie heeft vorig jaar een subsidie van 1,8 miljoen overgemaakt en het project wordt verder gefinancierd vanuit het programma netten op zee. Op dit moment lopen de onderhandelingen met gemeente Amsterdam over aanschaf en exploitatie van een extra pont. Inzet is om in 2025 tot aanschaf te komen.

<sup>1</sup> Colleges en raden hebben begin 2023 aangegeven te willen versnellen bij de realisatie van doorfietsroutes in de regio. Dit is benoemd als een van de focuspunten voor de Zuid-Kennemer Agenda (2024 – 2026). De GR heeft hierdoor het initiatief genomen tot het opstarten van een aanpak.

**o Ontbrekende schakel N2o8 (Jan Gijzenkade – Slaperdijk)**

Momenteel loopt een studie van de provincie naar de ontbrekende schakel langs de N2o8 van de doorfietsroute Velsen-Haarlem. Het studiegebied ligt tussen de tunnel bij de Jan Gijzenkade (Haarlem) en de tunnel bij de Slaperdijk (Velsen). In afstemming met de gemeenten en andere partners, zoals het waterschap, worden diverse varianten onderzocht. In 2025 wordt een verder uitgewerkte voorkeursvariant gemaakt richting realisatiefase.

**o Fietsonderdoorgang N2o8 (Leidsevaart)**

Als schakel in de regionale doorfietsroute tussen Heemstede noordwaarts langs de randweg Haarlem (N2o8) is een verkenning geweest naar een tunnel onder de N2o8 ter hoogte van de Leidsevaart. Door deze ondertunneling kan een gevaarlijk kruispunt aangepakt worden, evenals het mogelijk maken van de regionale fietsverbinding. De woningbouw in Haarlem Zuidwest maakt een dergelijke (veiliger) verbinding richting station Heemstede-Aerdenhout extra noodzakelijk. Het plan maakt daarom ook deel uit van het Masterplan ZuidWest. De volgende stap is een gezamenlijke studie. Het project ligt echter al enige tijd stil door personeelstekort. Planning is om de studie in 2025 te starten.

**o Velsertraverse/Wijkerpoort**

Op de route tussen de pont Velsen en station Beverwijk passeert de fietsroute de Velsertraverse N197 en daar is een ongelijkvloerse kruising met deze drukke verkeersader voorzien. Deze wordt uitgevoerd als onderdeel van de realisatie van de busbaan Wijkerpoort/Wijkermolen in hetzelfde gebied. Het voornemen is om in de tweede helft van 2025 te starten met de aanleg.

**- Werkgeversaanpak**

In 2024 is gestart met de werkgeversaanpak Waarderpolder (Waarderpolder Reist Duurzaam). Het doel van deze werkgeversaanpak is bijdragen aan minder files in de spits en vermindering van CO<sub>2</sub> uitstoot van woon-werkverkeer. De aanpak loopt tot 2026 en wordt deels bekostigd door de GR Bereikbaarheid ZKL. Vanuit de IJmond wordt gewerkt aan de werkgeversaanpak IJmond. Getrokken door de omgevingsdienst IJmond. Vanuit beide werkgeversaanpakken worden bedrijven geholpen met mobiliteitsscans en adviezen over maatregelen waarmee men de mobiliteit kan verduurzamen. Dit bespaart CO<sub>2</sub>, reistijd en kosten. Deze aanpak wordt gecontinueerd.

**- OV Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid**

Het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt voor de regio Zuid-Kennemerland de belangrijkste basis om naast het bestaande spoor Haarlem-Amsterdam, te komen tot een hoogwaardig stelsel van openbaar vervoer. Dit OV-knooppunt maakt het mogelijk om de ontwikkeling van HOV van en naar de MRA, met uitwaaiering in de regio verder vorm te geven. Op 24 september is het VO (voorlopig ontwerp) afgerond en is er gestart met de aanbesteding van het project. De aannemer zal dan aan de slag gaan met een definitief ontwerp en vervolgens de uitvoering. Bedoeling is om voor de zomer 2025 de aanbesteding af te ronden en in het voorjaar 2026 een DO (definitief ontwerp) vast te stellen. Dit knooppunt verbindt de regio met de rest van de MRA middels hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). De GR Bereikbaarheid ZKL, Haarlem en de Provincie hebben reserveringen gemaakt en daarmee is 50% van de investering gedekt door de regiopartijen. Met het Rijk wordt gesproken voor dekking van de resterende middelen. Het Rijk gaf eerder ook al een subsidie van 37,5 mln.

**- Metrobus (BRT) Haarlem – Amsterdam**

Dit project richt zich op het verbeteren van het OV-product. Hierbij wordt de doorontwikkeling naar Metrobus (de regionale naam voor Bus Rapid Transit (BRT)) als volgende stap gezien in het creëren van een hoogwaardige ov-verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Zuid/Schiphol. In eerdere fasen (1 tot 3) is onder trekkerschap van de Provincie gestudeerd op de potentie en een lange termijn perspectief. Nu is gestart met fase 4 onder trekkerschap van de Vervoerregio Amsterdam. In deze fase wordt gezocht naar potentiële maatregelen en oplossingen om het OV-product op de korte en middellange termijn te verbeteren en wordt een eindbeeld vastgesteld. Fase 4 loopt tot eind 2025. Eerst worden knelpunten van deeltrajecten in kaart gebracht. Vervolgens vindt een analyse van maatregelen plaats en worden nadere afspraken gemaakt voor vervolg (te nemen kortetermijnmaatregelen, incl. bekostiging) en het verdere tijdpad en afspraken over realisatie van het eindbeeld. Daarnaast worden twee pilots gerealiseerd – die mede bekostigd worden door het Rijk. Dit loopt tot en met Q1 2027. Een belangrijk onderdeel is ook de 'uitwaaiering' van de BRT in de regio (richting Heemstede/Zandvoort en IJmond), waarin samen met de regio wordt gekeken hoe buslijnen verder kunnen lopen na de mobiliteitshub Haarlem Nieuw Zuid.



#### - Kennemerlijn actieprogramma

Vanuit de Provincie is gezamenlijk met de spoorsector en de aanliggende gemeenten een actieprogramma opgesteld. Dit actieprogramma werd vastgesteld in 2021 en bestaat uit 14 acties die door de verschillende overheden worden uitgewerkt. De voortgang hiervan zal voortaan regulier besproken worden in het PVVB (Provinciaal verkeer en vervoer-beraad) Zuid-Kennemerland IJmond. Afzonderlijke producten komen na vaststelling beschikbaar binnen de regio.

#### - Kennemerlijn spoorse ontwikkelingen

Afgelopen jaar is vanuit het landelijke programma hoogfrequent spoor (PHS) een tracébesluit genomen voor verbeteringen aan het spoor tussen Alkmaar en Amsterdam. Met dit besluit wordt het mogelijk om met 6 intercity's van Alkmaar naar Amsterdam te rijden en ook om met 6 sprinters van Uitgeest naar Amsterdam te rijden. Dit tracébesluit hangt samen met meerdere andere projecten binnen Noord-Holland, zoals de aanpak van Amsterdam Centraal en het project Guisweg in Zaanstad. Een knelpunt dat niet is opgenomen in het tracébesluit is de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg in Castricum. Het belang wordt door zowel het Rijk als de provincie onderschreven, alleen is het project op dit moment niet uitvoerbaar (vanuit stikstof en financieel). Hierdoor zal de groei van het aantal intercity's tussen Alkmaar en Amsterdam zorgen voor minder treinen tussen Alkmaar en Haarlem. Er blijft slechts ruimte voor 1 halfuursdienst tussen Alkmaar en Haarlem. Vanuit Uitgeest kunnen wel meer treinen rijden op de Kennemerlijn. Verwachting is dat rond 2030 alle maatregelen uitgevoerd zijn. Vanaf dat moment zal dan gekeken moeten worden welke dienstregeling gewenst is en of deze uitvoerbaar is. Gezien het belang voor de regio, is de actie voor deze RAM om dit onderwerp actief op de regionale agenda te houden.

#### - Samen, slimmer renoveren en vervangen

Vanuit de Provincie is een initiatief gestart om te komen tot samenwerking in het renoveren en vervangen van 'kunstwerken' (bruggen, viaducten, enz) in Noord-Holland. Door de grote opgave gezamenlijk aan te pakken in plaats van per overheidsinstantie is de hoop dat dit tot schaalvoordelen en standaardisatie leidt. Vanuit de regio ZKIJ maakt Haarlem actief deel uit van de alliantie en de ambitie is dat meer gemeenten zich hierbij aansluiten. Daarnaast wordt in regionaal verband gekeken naar het verder op elkaar afstemmen van de noodzakelijke werkzaamheden in het netwerk van doorgaande wegen zodat de regio bereikbaar blijft (RegioRegie). Hier zijn meerdere gemeenten bij aangesloten. Deze samenwerking wordt gezien de opgave steeds belangrijker, waarbij het verzamelen en delen van data cruciaal is.

#### - Velserversbinding

Sinds de aanleg van de Wijkertunnel wordt er gekeken naar de mogelijkheid om ook de westelijke randweg van Haarlem (N208) te koppelen. Nu is het alleen mogelijk om door de Velsertunnel te rijden. Daarnaast is er de wens de N208 ook zuidwaarts met de A9 te koppelen. Dit zou een route 'om Haarlem' creëren. Verder heeft de Wijkertunnel nu een reservering voor een derde rijstrook, die op dit moment niet wordt benut. Er zou dus extra capaciteit geboden kunnen worden om de stedelijke agglomeraties heen, in plaats van op wegen die nu door de steden lopen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid in de steden en kernen. Op dit moment wordt gewerkt aan een studie naar kansrijke oplossingsrichtingen. Na afronding zal moeten blijken welke vervolgstappen realistisch zijn.

#### - Maatregelen regionale UVA Duurzame Mobiliteit

Eind 2024 is gestart met het opstellen van de regionale uitvoeringsagenda Duurzame Mobiliteit voor ZKIJ. Hierin worden afspraken gemaakt over maatregelpakketten voor mobiliteit om te voldoen aan de afspraken uit het Klimaat-akkoord. De maatregelpakketten die hieruit komen, worden onderdeel van deze RAM. Diverse maatregelen lopen al. Zo heeft de gemeente Haarlem een milieuzone voor vrachtverkeer ingesteld sinds 2022. Nu wordt de invoering van een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens voorbereid. Intentie is deze in te stellen op 1 juni 2025. Over de invoering van de zone en de effecten vindt afstemming plaats binnen de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (GR). Binnen de GR is afgesproken de effecten van de nul-emissiezone te monitoren. In juli 2024 heeft hiervoor een nulmeting plaatsgevonden. In 2028 en 2030 wordt deze meting herhaald. Daarnaast zijn er in alle gemeenten activiteiten voor de elektrificatie van gemotoriseerd verkeer. De ambitie is om hier in regionaal verband beter over af te stemmen en van elkaar te leren.

## → Governance

De te nemen besluiten door de colleges, gemeenteraden en Provinciale Staten worden ter advisering voorgelegd aan het regionale Provinciale Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB). In het PVVB worden de mobiliteitsonderwerpen besproken met de wethouders mobiliteit/bereikbaarheid en de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland voor mobiliteit en bereikbaarheid.

## → Gebruikte regionale bronnen

Perspectief Mobiliteit, Provincie Noord-Holland 2021  
Coalitieakkoord Provincie Noord Holland, 2023  
OV Knooppunten/ Actieprogramma's spoorcorridors  
Regionaal Mobiliteitsprogramma 2030 (RMP)  
Regionaal Toekomstbeeld Fiets 2040, 2022  
Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030, 2023  
MRA agenda 2020-2024  
Multimodaal Toekomstbeeld MRA, 2022  
Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland, 2021

