

# Naar een bereikbare kust

Eindrapportage project

Bereikbaarheid Kust – Fase 3

Oktober 2024



Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland en Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
Titel rapport	Naar een bereikbare kust Eindrapportage project Bereikbaarheid Kust – Fase 3
Kenmerk	016674.20240816.R1.04
Datum publicatie	23 oktober 2024
Kernteam Goudappel / Decisio / Democracy Agency	Jeroen Loijen (Goudappel), Menno de Pater, Willem Goedhart (Decisio), Jasper van Laar, Jochem de Groot (Democracy Agency)
Projectleiders opdrachtgever	Stefan Bakker (Provincie Noord-Holland), Kasper Janssen (Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland)
Status	Definitief
Foto voorblad	Haarlem105 © Copyright Goudappel BV 23-10-24

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>1. Aanleiding</b>	<b>9</b>
<b>2. Opbrengst participatie</b>	<b>11</b>
<b>3. Voorgestelde aanpak op hoofdlijnen</b>	<b>14</b>
<b>4. Basisaanpak</b>	<b>17</b>
<b>5. Maatregelpakket 'reguleren'</b>	<b>32</b>
<b>6. Maatregelpakket 'verleiden en geleiden'</b>	<b>37</b>
<b>7. Effectbeoordeling</b>	<b>44</b>
<b>8. Conclusie en advies</b>	<b>54</b>
<b>Bijlage 1 Samenvatting van ingebrachte ideeën tijdens participatie</b>	<b>57</b>
<b>Bijlage 2 Analyse realisatie doorfietsroute Voormalige Trambaan</b>	<b>62</b>
<b>Bijlage 3 benodigde afname autoverkeer voor goede doorstroming</b>	<b>71</b>

<b>Bijlage 4 Analyse tariefstelling P+R en parkeerplaatsen aan de kust</b>	<b>73</b>
<b>Bijlage 5 Uitwerking maatschappelijke effectbeoordelingen</b>	<b>77</b>
<b>Bijlage 6 Nader uit te werken ideeën</b>	<b>86</b>

# Samenvatting

## Aanleiding

De wegen en fietspaden naar Bloemendaal aan Zee en Zandvoort zijn verschillende keren per jaar overvol. Vooral tijdens zonnige dagen en zomerse evenementen. Op basis van data uit de probleemanalyse, de ingebrachte ideeën tijdens het participatieproces en expert judgement werken we aan maatregelenpakketten die nodig zijn om de problematiek op te lossen en die voldoen aan de vastgestelde uitgangspunten. Naast het verbeteren van de bereikbaarheid leveren deze maatregelen een bijdrage aan het sparen van de kwetsbare natuur en tot duurzame oplossingen voor de problematiek.

## Opbrengst participatie

Bewoners, ondernemers en bezoekers van de kust van Zuid-Kennemerland hebben in maart en april 2024 in totaal 205 ideeën ingebracht om de kust beter bereikbaar te maken. Dit is gebeurd via zowel een online platform als via offline bijeenkomsten en gesprekken. De ingediende ideeën zijn beoordeeld op hun bijdrage aan de doelstellingen van project Bereikbaarheid Kust en gebruikt om de maatregelenpakketten samen te stellen. Zodra de verantwoordelijk bestuurders zich hebben uitgesproken over de keuze uit deze pakketten, wordt aan de indieners van ideeën gecommuniceerd of hun idee wel of niet kan worden meegenomen in de uitwerking van het door de bestuurders gekozen pakket aan maatregelen.

## Voorgestelde aanpak op hoofdlijnen

In de uitwerking van maatregelen onderscheiden we een basisaanpak die bestaat uit maatregelen die bijdragen aan de projectdoelstellingen én onafhankelijk van de keuze voor andere maatregelen uitgevoerd kunnen worden. Dit gaat om het verbeteren van fietsroutes naar de kust, het verbeteren van fietsparkeren aan de kust en inzet op informeren en gedragsbeïnvloeding.

Uit berekeningen blijkt dat 20% tot 35% afname van autoverkeer op piekmomenten benodigd is om aan alle gestelde uitgangspunten te voldoen. Deze afnames kunnen niet enkel met de basisaanpak worden bereikt. Daarom moet aanvullend gekozen worden uit de volgende pakketten:

- Reguleren: actief weren of ontmoedigen van autoverkeer richting de kust om een goede doorstroming op het wegennet af te dwingen, middels een toelatingssysteem of verhoging van parkeertarieven aan de kust. Aanvullend op deze maatregelen kunnen P+R-oplossingen worden geboden voor kustbezoekers.
- Verleiden en geleiden: tussen P+R-locatie(s) en de kust wordt een route vrijgemaakt waarop pendelbussen en het ov goed kunnen doorstromen. Hierdoor ontstaat een aanvullende reismogelijkheid naar de kust, zonder ingrijpende maatregelen voor de autobereikbaarheid van de kust.

## **Basisaanpak**

De basisaanpak bestaat uit:

- *Verbetering van doorfietsroutes naar de kust:* voor de korte termijn adviseren we de beschikbare middelen in te zetten om de route via de Voormalige Trambaan te verbeteren. Deze route wordt veel gebruikt door kustbezoekers uit de regio voor wie de fiets een alternatief van de auto kan zijn, voldoet niet aan de gestelde infrastructurele kwaliteitseisen, komt ook hoog uit de prioritering van andere te verbeteren doorfietsroutes in Zuid-Kennemerland en is niet alleen voor kustbezoekers maar ook voor woon-werkverkeer een belangrijke route. De overige (door)fietsroutes naar de kust (Visscherspad, routes langs Zeeweg, mogelijke nieuwe route door Waterleidingduinen en recreatieve routes door de duinen) kennen elk hun eigen complexiteiten waardoor uitvoering op korte termijn niet haalbaar is. We adviseren om de mogelijkheden ter verbetering van deze overige routes uit te werken, gericht op de middellange of langere termijn. Wel kan op korte termijn gericht worden gecommuniceerd over (verbeterde) fietsroutes naar de kust, bijvoorbeeld middels bewegwijzering. Dit geldt onder andere voor de route vanuit Haarlemmermeer via de Voormalige Trambaan naar de kust.
- *Kwaliteitsimpuls voor fietsparkeren aan de kust:* zowel Bloemendaal als Zandvoort werkt aan realisatie van nieuwe fietsstallingen aan de kust. We adviseren te communiceren over de aanwezigheid van deze stallingen, te voorzien in duidelijke, consistente bebording naar de stallingsentrees vanaf de belangrijkste fietsroutes en ervoor te zorgen dat de zichtbaarheid van (nieuw gerealiseerde) stallingsentrees op orde is. We adviseren om bij de verdere uitwerking voor één of meerdere bewaakte stallingen in Zandvoort de optie mee te nemen om de stalling in Bloemendaal aan Zee daar ook in te betrekken. Daarnaast adviseren we de benodigde (al dan niet bewaakte) fietsparkeercapaciteit per doelgroep en per locatie aan de kust te onderzoeken en op basis daarvan een plan te maken voor eventuele aanvullende stallingsvoorzieningen.
- *Inzet op informeren en gedragsbeïnvloeding:* we adviseren om:
  1. met de provincie en betrokken gemeenten een gezamenlijke communicatiestrategie uit te werken voor de kust Zuid-Kennemerland;
  2. een centraal platform voor kustbezoekers op te richten;
  3. doelgerichte informatie via het centrale platform en social media te delen;
  4. de effectiviteit van de communicatiestrategie te monitoren.
- *Inzet op bereikbaarheid per spoor:* we adviseren om met NS en ProRail de inzet van meer en langere treinen op drukke kustdagen te bespreken en (het vergroten van) de inzet van P+R terreinen langs het spoor te verkennen.

## **Maatregelenpakket 'reguleren'**

Om op de piekmomenten de files op het wegennet tegen te gaan (één van de gestelde uitgangspunten) is 20% tot 35% afname van het autoverkeer van en naar de kust nodig. De infrastructurele (kruispunt)capaciteit dusdanig uitbreiden dat ook deze autostroom zonder doorstromingsproblemen verwerkt kan worden is niet mogelijk. Met de maatregelen uit de basisaanpak zullen de benodigde afnames van autoverkeer niet bereikt worden. Daarom zijn aanvullende regulerende maatregelen nodig voor autoverkeer. Hiervoor zijn twee opties uitgewerkt:

- Autoverkeer selectief toelaten met een toegangssysteem.
- Parkeertarieven (fors) verhogen.

In de uitwerking is gebleken dat selectieve toegang van autoverkeer gelet op juridische, organisatorische en operationele complexiteiten niet of zeer lastig haalbaar is. De uitvoering ervan is pionieren, waarvoor aanvullende juridische advisering benodigd is, waarvoor veel kosten en inspanning van de betrokken partijen benodigd zijn. Het is zeer onzeker of de uitvoering daadwerkelijk mogelijk is. Advies is daarom om niet verder te gaan met deze uitwerking.

Verhoging van parkeertarieven – dusdanig dat het aantal bezoekers per auto in voldoende mate afneemt dat de doorstroming verbetert – is de andere mogelijkheid. Het is echter niet mogelijk om efficiënt en doelgericht te werken met flexibele parkeertarieven. Tarieven verhogen op alle dagen in het hoogseizoen, heeft te veel ongewenste effecten voor ondernemers en bezoekers van de kust op de rustigere dagen. Daarom adviseren we ook voor deze optie om dit niet verder uit te werken.

### **Maatregelenpakket ‘verleiden en geleiden’**

Het maatregelenpakket ‘verleiden en geleiden’ zet in op het creëren van een aanvullende reismogelijkheid met P+R-locatie(s) ten oosten van Heemstede en Haarlem vanaf waar kustbezoekers met pendelbussen naar de kust reizen. Om dit systeem te laten werken, gelden 4 randvoorwaarden:

1. Er moet een filevrije verbinding voor de pendelbussen tussen de P+R en de kust beschikbaar zijn. Ook de reguliere buslijnen naar de kust kunnen dan van deze verbinding gebruik maken. Hiervoor kunnen de bestaande busbanen door Heemstede en Haarlem worden benut. De Zeeweg moet (ook na herinrichting) dusdanig zijn ingericht dat de (pendel)bussen eventuele files kunnen passeren. Tussen het centrum van Haarlem en de Zeeweg moeten (waar en wanneer nodig) op de piekmomenten verkeersmaatregelen worden genomen om de (pendel)bussen door te laten stromen.
2. Inzet van een hoogfrequente pendeldienst: de overstaptijd tussen auto en pendeldienst moet zo klein mogelijk zijn om ervoor te zorgen dat de P+R een aantrekkelijke reisoptie voor kustbezoekers is.
3. De P+R is gratis en de parkeertarieven aan de kust moeten worden verhoogd naar minimaal € 25 per dag om de P+R voldoende aantrekkelijk te laten zijn ten opzichte van met de auto doorrijden naar de kust.
4. Goede reisinformatie over de ov- en P+R-mogelijkheden is cruciaal om het systeem te laten slagen.

Deze maatregel draagt direct bij aan een beter bereikbare kust: je biedt een aanvullende reisoptie waarmee je ook de groei van bezoekers kan faciliteren. Ideeën voor P+R oplossingen zijn ook in de participatie veel ingebracht. Nadeel van dit pakket is dat files en daarbij behorende overlast zullen blijven bestaan.

De maatregelen uit het pakket ‘reguleren’ zijn na uitwerking niet of zeer lastig haalbaar gebleken. Daarmee zijn de maatregelen uit dit pakket ‘verleiden en geleiden’ de manier waarmee maximaal effect op de projectdoelstellingen gehaald kan worden. Advies is daarom om – naast de maatregelen uit de basisaanpak – voor een duurzaam, betere bereikbaarheid van de kust voor de langere termijn in te zetten op dit pakket ‘verleiden en geleiden’. Op korte termijn kan de werking en effectiviteit van dit pakket in pilotvorm onderzocht worden, gecombineerd met monitoring en evaluatie. In deze pilot kan ook onderzocht worden of en

welke verhoging van parkeertarieven aan de kust noodzakelijk is om het P+R-systeem te laten slagen.

### **Effectbeoordeling**

De basisaanpak leidt tot een verbetering van de fietsbereikbaarheid van de kust. We verwachten beperkte leefbaarheidseffecten, aangezien de hoeveelheid autoverkeer nagenoeg gelijk blijft. Het pakket heeft een licht positief effect op de economie, omdat de fietsmaatregelen en inzet op communicatie kunnen leiden tot een kleine groei van bezoekers. De verbetering van de Voormalige Trambaan scoort positief in een quick scan MKBA door de baten in reiscomfort en verkeersveiligheid die jaarrond (ook voor woon-werkverkeer) behaald worden. Het pakket bestaat uit haalbare/werkbare oplossingen.

Met het pakket 'reguleren' kunnen op effectieve wijze de grootste positieve effecten op bereikbaarheid en leefbaarheid behaald worden. De maatschappelijke baten wegen in potentie op tegen de maatschappelijke kosten, mits het systeem gebruiksvriendelijk kan worden ingericht. Het pakket is echter juridisch, organisatorisch en operationeel zeer complex en daardoor niet op korte termijn uitvoerbaar.

De P+R in het pakket 'verleiden en geleiden' zorgt voor een aanvullende reismogelijkheid en draagt op die wijze bij aan een betere bereikbaarheid van de kust. Daarnaast leidt het pakket tot een verbeterde doorstroming van de bus. De P+R zal niet voor voldoende mensen een aantrekkelijk alternatief vormen om autofiles te voorkomen. Daardoor is het effect op de leefbaarheid en autobereikbaarheid van deze maatregel beperkt. Het pakket 'verleiden en geleiden' is haalbaar/werkbaar, maar vraagt nog uitwerking van organisatorische en operationele aspecten en kent uitdagingen wat betreft de benodigde verhoging van parkeertarieven aan de kust.

### **Conclusies en advies**

Concluderend en samenvattend is het advies aan de verantwoordelijk bestuurders:

1. Zet in op uitvoering van de basisaanpak, bestaande uit concrete en zichtbare maatregelen die op korte termijn, onafhankelijk van andere keuzes genomen kunnen worden.
2. Ga niet verder met de maatregelen uit pakket 'reguleren', gelet op de zeer onzekere haalbaarheid.
3. Zet voor de langere termijn in op een duurzaam bereikbare kust met pakket 'verleiden en geleiden'. Hoewel dit pakket niet optimaal is, biedt het de enige haalbare aanvullende mogelijkheid op de basisaanpak om te werken aan de projectdoelstellingen van Bereikbaarheid Kust. Om stapsgewijs te werken, adviseren we te starten met een pilot en deze te monitoren en evalueren gericht op de te nemen vervolgstappen.



# 1. Aanleiding

## 1.1 Problematiek bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland

De Zandvoortse en Bloemendaalse kust zijn al jaren populaire bestemmingen. Bij mooi weer of strandevenementen reizen veel mensen naar de kust. Op zonnige dagen is de toestroom van auto's naar Bloemendaal aan Zee en Zandvoort zo groot, dat de verkeersafwikkeling verstoord raakt en er files ontstaan. Hierdoor wordt de kust in Zuid-Kennemerland minder bereikbaar en ontstaan er problemen voor het dagelijkse woon-werkverkeer en bewoners.

Zuid-Kennemerland is een diverse regio met verschillende belangen. Bloemendaal aan Zee en Zandvoort zijn aantrekkelijke badplaatsen, waar ondernemers en inwoners voor een groot deel afhankelijk zijn van een goed draaiende kusteconomie. Een gastvrij imago en goede bereikbaarheid zijn voor hen van groot belang. Inwoners van Bloemendaal, Heemstede en Haarlem hebben deze prachtige kustzone in de achtertuin, veelal op fietsafstand. Het doorgaande kustverkeer vanuit de Metropoolregio Amsterdam en verder staat echter op gespannen voet met de leefbaarheid en verkeersveiligheid in die tussenliggende kernen. We zien de mogelijke voor- en nadelen voor elke gemeente bij verschillende maatregelen. We moeten daarom een balans vinden tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, respect voor natuur en een goed draaiende economie aan de kust.

We moeten ook rekening houden met de groei van de Metropoolregio Amsterdam. Er worden de komende jaren namelijk 175.000 woningen bijgebouwd in deze regio. Vanwege de aantrekkingskracht van de kust zal dat ook een groei van recreatie en toerisme betekenen in Zuid-Kennemerland. Hoe we op een duurzame manier met die groei omgaan is een belangrijke vraag waar we samen antwoorden op moeten vinden.

Om effectief aan de slag te kunnen gaan met het verbeteren van de bereikbaarheid én om de overlast van verkeer te beperken, is het nodig dat we weten wat er gedurende het jaar daadwerkelijk aan de hand is. Om die vraag te beantwoorden is in 2023 in opdracht van de provincie Noord-Holland en de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland een uitgebreide [problemanalyse](#) uitgevoerd. Wat uit de analyse komt is dat er gemiddeld 45 piekdagen zijn waarop knelpunten in het verkeerssysteem optreden door het kustverkeer. Er zijn verschillende type piekdagen, waarvan de aard en ernst van de knelpunten verschilt.

## 1.2 Vastgestelde uitgangspunten en oplossingsrichtingen

De wethouders mobiliteit van de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort en de gedeputeerde mobiliteit van de provincie Noord-Holland hebben in september 2023 op basis van de geconstateerde knelpunten drie uitgangspunten vastgesteld:

1. We verbeteren de fietsbereikbaarheid van de kust;
2. We streven naar minder files en drukte op autowegen, zodat de bus goed doorrijdt;

3. We faciliteren de groei van bezoekers aan de kust met openbaar vervoer, fiets en P+R.

Daarnaast zijn 7 oplossingsrichtingen vastgesteld die in samenhang uitgewerkt moeten worden:

1. Bezoekers informeren over drukte op de weg (files) en hen goede alternatieven aanbieden, zoals ov of fietsroutes;
2. Verbeteren veiligheid, comfort en reistijd voor fiets;
3. Verbeteren doorstroming en verbinding van bussen en treinen;
4. Groei van bezoekers opvangen met fiets, ov en P+R;
5. Ondersteunend parkeerbeleid;
6. Faciliteren autoverkeer naar kust koppelen aan beschikbaarheid parkeerplaatsen;
7. Inzet op relatief kleine infrastructurele optimalisaties.

Met deze drie uitgangspunten en 7 oplossingsrichtingen hebben de bestuurders besloten om het gesprek met de omgeving op te starten. Hoe kijken de bewoners, ondernemers en bezoekers van de kustzone en aangrenzende gemeenten naar de knelpunten en welke oplossingen zien zij?

### **1.3 Stand van zaken en leeswijzer rapportage**

In hoofdstuk 2 is de opbrengst van het participatieproces met de omgeving beschreven dat van medio maart tot medio april 2024 is doorlopen.

Op basis van data uit de probleemanalyse, de ingebrachte ideeën tijdens het participatieproces en expert judgement werken we aan maatregelenpakketten die nodig zijn om de problematiek op te lossen en die voldoen aan de vastgestelde uitgangspunten. Naast het verbeteren van de bereikbaarheid leveren deze maatregelen een bijdrage aan het sparen van de kwetsbare natuur en tot duurzame oplossingen voor de problematiek. Hierin maken we onderscheid tussen:

1. Een basisaanpak, bestaande uit maatregelen die onafhankelijk van andere keuzes genomen kunnen worden.
2. Twee daarop aanvullende maatregelenpakketten met cruciale maatregelen om aan de uitgangspunten te kunnen voldoen. Deze vragen om een principekeuze van de verantwoordelijk bestuurders.

In hoofdstuk 3 zijn deze basisaanpak en te maken principekeuze voor de aanvullende maatregelenpakketten op hoofdlijnen toegelicht. Hoofdstuk 4 gaat nader in op maatregelen uit de basisaanpak – inclusief een aantal maatregelen waar op korte termijn mee gestart kan worden. In hoofdstuk 5 en 6 zijn de twee aanvullende maatregelenpakketten uiteen gezet. Hoofdstuk 7 geeft inzicht in de effectiviteit van de basisaanpak en de twee aanvullende maatregelenpakketten op de aanpak van de problematiek.

Tot slot beschrijft hoofdstuk 8 de conclusie van de analyses en het advies op basis van het doorlopen proces.

## 2. Opbrengst participatie

### 2.1 Participatieproces Samen slim naar zee

Om tot gedragen oplossingen te komen zijn bewoners, ondernemers en bezoekers tussen 18 maart 2024 en 15 april 2024 gevraagd naar hun oplossingen voor de bereikbaarheid van de kust. In dit participatietraject is aangegeven dat we specifiek zochten naar ideeën die vallen binnen de drie uitgangspunten (zie paragraaf 1.2) en een aantal thema's (zie onder). Ook is uitgelegd aan welke randvoorwaarden een idee moest voldoen en op welke wijze we ingediende ideeën beoordelen. Daarmee zijn de aanpak en het speelveld vooraf transparant gemaakt.

In het participatieproces hebben we twee lijnen bewandeld, fysiek en online. Tijdens het wandelevent 30 van Zandvoort en tijdens 2 momenten op 3 april j.l. zijn we in gesprek gegaan met bezoekers van de kust en inwoners van de regio. Daarnaast zijn 9 gesprekken gevoerd met belangrijke stakeholders, waaronder de Fietsersbond, ondernemers uit Zandvoort en Bloemendaal, bewonersorganisaties en natuurpartijen. De tijdens deze sessies en gesprekken opgehaalde ideeën zijn samengevat vastgelegd op het online platform [samenslimnaarzee](#).

Dit online platform bood informatie over doelstelling en achtergrond, een beschrijving van de aanpak en tijdslijn en de genoemde randvoorwaarden en spelregels. Samen met de input van participanten die liever online meededen was [samenslimnaarzee](#) dé centrale plek waarop alle (online en offline) input is verzameld. Ieders inbreng is daarmee gelijk en is op een gelijke manier beoordeeld.

### 2.2 Ingediende ideeën

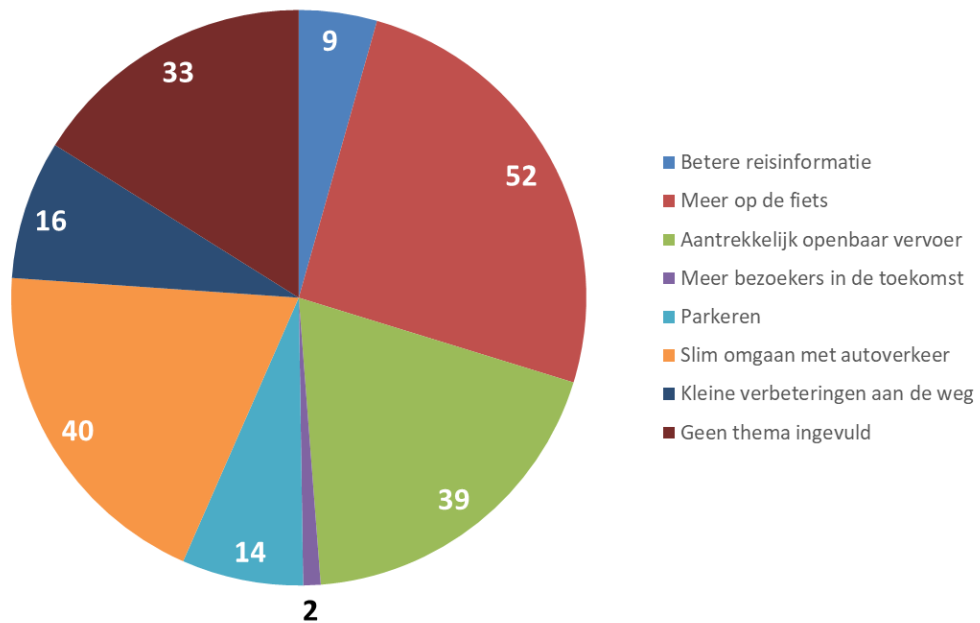
In totaal zijn er 205 ideeën ingediend (inclusief 16 ideeën die eerder binnenkwamen bij het project Zeeweg) waarbij meerdere indieners met (min of meer) hetzelfde idee zijn gekomen.

De ideeën zijn ingediend aan de hand van zeven thema's (die gekoppeld zijn aan de 7 oplossingsrichtingen die in paragraaf 1.2 zijn benoemd):

1. Betere reisinformatie
2. Meer op de fiets
3. Aantrekkelijk openbaar vervoer
4. Meer bezoekers in de toekomst
5. Parkeren
6. Slim omgaan met autoverkeer
7. Kleine verbeteringen aan de weg

De indiener van een idee kon zelf aangeven bij welk van bovengenoemde thema's het idee het beste aansluit. In figuur 2.1 zijn de ingebrachte ideeën gerangschikt naar deze thema's.

## Ingediende ideeën Samen slim naar zee



Figuur 2.1: Overzicht ingediende ideeën per thema

Het totale overzicht aan ingediende ideeën is te vinden op het online platform [samenslimnaarzee](#). Een samenvatting hiervan is opgenomen in bijlage 1 van dit rapport. In deze paragraaf beschrijven we de opbrengst op hoofdlijnen.

Een groot aantal (52) reacties bevat ideeën die fietsgebruik stimuleren. Waarbij 31% van de ideeën uit de categorie 'kleine verbeteringen aan de weg' ook over fietsinfra gaan. Ideeën die zoal zijn ingebracht gaan over het fietspad op de Voormalige Trambaan, groene fietsersgolf, deelfietsen, bredere fietspaden, doorfietsroutes, snelle/langzame fietsers scheiden, fietsgarages of een directe fietsverbinding met IJmuiden.

48 ideeën gaan over verbeteren/stimuleren van ov en het verbeteren van informatievoorziening, met als onderliggend doel bezoekers naar het ov te leiden. Voorbeelden van ideeën die zijn genoemd zijn een vrije baan voor de bus op de Zeeweg, actuele en dynamische (online) reisinformatie, transferium/ park en ride vanaf de A9, een shuttlebus om de bezoekers beter over stranden te verdelen, extra inzet trein en bus op piekmomenten, verlengen busroutes of een voordelig combiticket parkeren/ov.

Deze ideeën werken het beste in combinatie met slimme maatregelen voor het autoverkeer en parkeren. Hiervoor zijn in totaal 54 ideeën ingebracht. Hierbij zijn onder meer genoemd: carpoolen, afsluiting wegen zoals bij Formule 1, het vergroenen van parkeerplaatsen, reserveren van je parkeerplek, dynamische tarieven voor parkeren (piek/dal), tijdslots voor toegang met de auto en bewaakte fietsenstallingen.

Opvallend was dat regelmatig, zowel in gesprekken met stakeholders als online, is genoemd dat specifieke maatregelen alleen goed werken als er integraal naar het probleem gekeken

wordt. Bijvoorbeeld: P+R locaties en meer bussen werkt alleen als de (pendel)bussen vrij kunnen doorstromen. Of: fietsgebruik stimuleren (meer fietsverkeer) kan alleen veilig en efficiënt als snel en langzaam fietsverkeer wordt gescheiden. Of het ontmoedigen van autoverkeer kan alleen als er efficiënte ov/deelvervoer alternatieven zijn.

## 2.3 Beoordeling ingebrachte ideeën

Alle 205 ingediende ideeën zijn beoordeeld. Hierbij is gebruik gemaakt van de eerder genoemde randvoorwaarden. 32 ingediende ideeën zijn in deze fase als niet haalbaar geacht. De redenen hiervoor liepen uiteen. Verschillende ideeën waren inhoudelijk interessant, zoals degenen die ingingen op veiligheid van verkeersstromen. Hoewel later bij *uitvoering* van maatregelen mogelijk toepasbaar, zijn deze voor sec een bereikbare kust nu als mogelijke maatregel niet relevant. Alle indieners van ideeën die niet door de haalbaarheidstoets zijn gekomen, hebben hier een specifieke terugkoppeling op gehad. Deze terugkoppeling is bij de ingediende ideeën voor iedereen zichtbaar op het online platform [samenslimnaarzee](#).

De overige 172 ideeën zijn, individueel en in samenhang, beoordeeld op hun potentiële bijdrage aan een beter bereikbare kust bij het opstellen van maatregelpakketten. Deze rapportage legt de focus op enkele concrete maatregelen waar op korte termijn mee kan worden gestart (onderdeel van de basisaanpak). En daarnaast op twee pakketten met enkele cruciale maatregelen die nodig zijn om aan de vastgestelde uitgangspunten voor oplossingen te kunnen voldoen. Zodra de verantwoordelijk bestuurders zich hebben uitgesproken over de keuze uit deze pakketten, beoordelen we welke ingebrachte ideeën een goede aanvulling op dat pakket bieden en welke alsnog afvallen. De indieners van de ideeën krijgen hier vervolgens een terugkoppeling van. Verschillende ingediende ideeën leveren naar verwachting geen directe of substantiële bijdrage aan de doelstellingen van project Bereikbaarheid Kust en vallen daarmee buiten de scope van dit project. Wanneer deze ideeën wel op lokaal niveau een verbetering voor bijvoorbeeld de openbare ruimte of verkeersveiligheid kunnen zijn, geven we deze door aan de betreffende gemeente of wegbeheerder.

### Samenvatting:

Bewoners, ondernemers en bezoekers van de kust van Zuid-Kennemerland hebben in maart en april 2024 in totaal 205 ideeën ingebracht om de kust beter bereikbaar te maken. Dit is gebeurd via zowel een online platform als via offline bijeenkomsten en gesprekken. De ingediende ideeën zijn beoordeeld op hun bijdrage aan de doelstellingen van project Bereikbaarheid Kust en gebruikt om de maatregelpakketten samen te stellen. Zodra de verantwoordelijk bestuurders zich hebben uitgesproken over de keuze uit deze pakketten, wordt aan de indieners van ideeën gecommuniceerd of hun idee wel of niet kan worden meegenomen in de uitwerking van het door de bestuurders gekozen pakket aan maatregelen.

# 3. Voorgestelde aanpak op hoofdlijnen

Tijdens het participatieproces zijn 172 ideeën opgehaald die passen binnen de 7 oplossingsrichtingen om te werken aan een beter bereikbare kust. Sommige van deze ideeën kunnen worden uitgevoerd, onafhankelijk van wat aan andere maatregelen gekozen wordt. Deze ideeën werken we uit tot een set maatregelen die de basisaanpak vormen voor de beter bereikbare kust. Een aantal van deze ideeën uit de basisaanpak zijn in hoofdstuk 4 van deze rapportage verder uitgewerkt. Dat gaat om het verbeteren van de fietsroute over N201/Voormalige Trambaan, het verbeteren van de stallingsvoorzieningen aan de kust en om het verbeteren van reisinformatie en daarmee inzet op gedragsbeïnvloeding. Advies is om deze zaken sowieso op te pakken, omdat deze naar verwachting op korte termijn, projectmatig, onafhankelijk van andere keuzes voor maatregelen en binnen beschikbare budgetten uit te voeren zijn. Met deze projecten uit de basisaanpak wordt direct bijgedragen aan het uitgangspunt om te zorgen voor een betere fietsbereikbaarheid en ze dragen bij aan het uitgangspunt om de groei van bezoekers op te vangen met fiets (en ov).

Met de data die is verzameld tijdens de probleemanalyse hebben we berekeningen uitgevoerd naar de benodigde afname van autoverkeer op piekmomenten van en naar de kust om ook op die momenten tot een goede doorstroming te komen (zie bijlage 3). Hiervoor is een reductie van ca. 20% van het verkeer op piekmomenten nodig op de N201 en ca. 35% van het verkeer op piekmomenten op de N200. Dergelijke reducties kunnen niet worden bereikt met de maatregelen uit de basisaanpak. Een aantal bezoekers dat nu met de auto komt zal met betere fietsvoorzieningen en reisinformatie mogelijk voor fiets of ov kiezen. Maar aangezien zij deze mogelijkheid nu ook al hebben en desondanks in de file van en naar de kust reizen, zal dat zeker niet leiden tot grote afnames van 20% tot 35% autoverkeer.

## **Doorstroming autoverkeer verbeteren op piekdagen lukt niet met infrastructuur**

Uit de probleemanalyse is een aantal knelpunten naar voren gekomen voor het autoverkeer op de N200 en de N201 (en de kruising met de N208) tijdens piekdagen. Geen van deze knelpunten is eenvoudig op te lossen met kleine infrastructurele maatregelen, zoals kruispuntaanpassingen. Zelfs grote infrastructurele maatregelen – zoals een nieuwe Zeeweg-Randwegverbinding bleken weinig effectief. Ook uit het participatietraject zijn geen kleine infrastructurele maatregelen naar voren gekomen die knelpunten op piekdagen significant kunnen verlichten. Dat neemt niet weg dat het zinvol blijft om in te zetten op optimalisatie van verkeerslichten, maar dat is geen maatregel specifiek voor de bereikbaarheid van de kust.

Aanvullend op de basisaanpak zijn extra maatregelen nodig om aan de uitgangspunten te kunnen voldoen om (1) de doorstroming van autoverkeer te verbeteren, zodat ook de bus doorstroomt en (2) om de groei van bezoekers met ov en fiets op te kunnen vangen. Uit

analyse op basis van alle ingediende ideeën, de probleemanalyse en ons expert judgement onderscheiden we twee mogelijke pakketten die aanvullend op de basisaanpak gekozen kunnen worden om aan de uitgangspunten te voldoen:

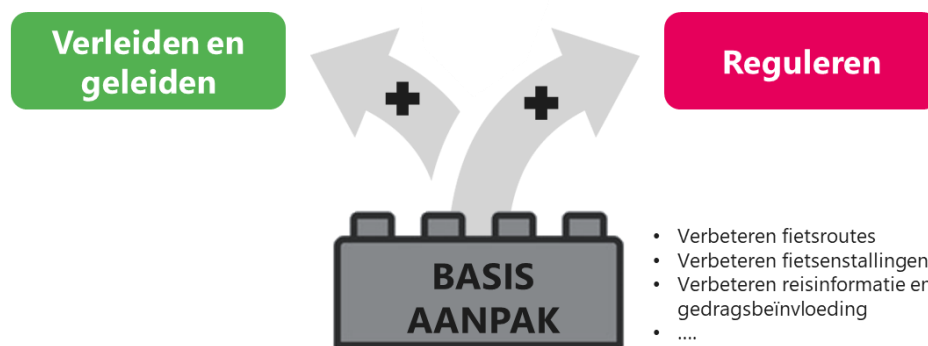
1. Maatregelenpakket 'reguleren'
2. Maatregelenpakket 'verleiden en geleiden'

Maximaal automobilisten verleiden andere keuze te maken door:

- Route met goede doorstroming beschikbaar stellen voor openbaar vervoer en pendeldiensten tussen P+R en kust
- Aanbod van gratis P+R en frequente pendeldiensten
- Goede reisinformatie specifiek over deze reisopties
- ....

Voor goede doorstroming benodigde afname autoverkeer op piekmomenten realiseren met:

- Regulerende automaatregelen:
  - Optie 1: toelatingssysteem
  - Optie 2: hoge parkeertarieven
- Met OV en P+R kust voor iedereen bereikbaar houden
- Goede reisinformatie specifiek over deze maatregelen
- ....



*Figuur 3.1: Kern van de in te zetten maatregelen, bestaande uit een basisaanpak met de benodigde keuze uit de aanvullende maatregelenpakketten.*

Bovenstaande figuur vat de kern van de te nemen maatregelen om aan de uitgangspunten te kunnen voldoen samen.

Kern van de aanpak 'reguleren' is het actief weren of ontmoedigen van autoverkeer richting de kust om op die manier de benodigde reductie voor een goede doorstroming op het wegennet af te dwingen. Dit kan door het maximaleren van de hoeveelheid toegelaten autoverkeer richting de kust met een toelatingssysteem of door het instellen van relatief hoge tarieven voor parkeren aan de kust. Dit pakket is nader toegelicht in hoofdstuk 5.

Kern van de aanpak van 'verleiden en geleiden' is dat (op piekmomenten) een route wordt vrijgemaakt waarop het ov goed kan doorstromen. Deze route ligt tussen P+R-locatie(s) en de kust en de reguliere buslijnen kunnen van deze route gebruik maken. Op die manier kunnen nieuwe, aantrekkelijke alternatieven voor vervoer van en naar de kust worden aangeboden. Zonder dat het pakket sterk ingrijpt op de autobereikbaarheid van de kust. Dit pakket is nader toegelicht in hoofdstuk 6. Het creëren van P+R-mogelijkheden zoals in hoofdstuk 6 beschreven vormt een logische aanvulling op het pakket 'reguleren'. In die situatie is het echter niet nodig om een route vrij te maken voor ov, aangezien de doorstroming door de regulerende maatregelen al op peil blijft.

Voor beide pakketten is het zorgen voor goede reisinformatie over deze specifieke maatregelen aan de kustbezoekers van groot belang om ze te laten werken.

Zodra de principiële keuze is gemaakt tussen deze pakketten, moeten de kernmaatregelen uit die pakketten worden aangevuld met maatregelen uit het brede palet aan oplossingsrichtingen. De tijdens de participatiefase ingediende ideeën dienen hiervoor als input.

**Samenvatting:**

In de uitwerking van maatregelen onderscheiden we een basisaanpak die bestaat uit maatregelen die bijdragen aan de projectdoelstellingen én onafhankelijk van de keuze voor andere maatregelen uitgevoerd kunnen worden. Dit gaat om het verbeteren van fietsroutes naar de kust, het verbeteren van fietsparkeren aan de kust en inzet op informeren en gedragsbeïnvloeding.

Uit berekeningen blijkt dat 20% tot 35% afname van autoverkeer op piekmomenten benodigd is om aan de gestelde uitgangspunten te voldoen. Deze afnames kunnen niet enkel met de basisaanpak worden bereikt. Daarom moet aanvullend gekozen worden uit de volgende pakketten:

- **Reguleren:** actief weren of ontmoedigen van autoverkeer richting de kust om een goede doorstroming op het wegennet af te dwingen, middels een toelatingssysteem of verhoging van parkeertarieven aan de kust. Aanvullend op deze maatregelen kunnen P+R-oplossingen worden geboden voor kustbezoekers.
- **Verleiden en geleiden:** tussen P+R-locatie(s) en de kust wordt een route vrijgemaakt waarop pendelbussen en het ov goed kunnen doorstromen. Hierdoor ontstaat een aanvullende reismogelijkheid naar de kust, zonder ingrijpende maatregelen voor de autobereikbaarheid van de kust.



## 4. Basisaanpak

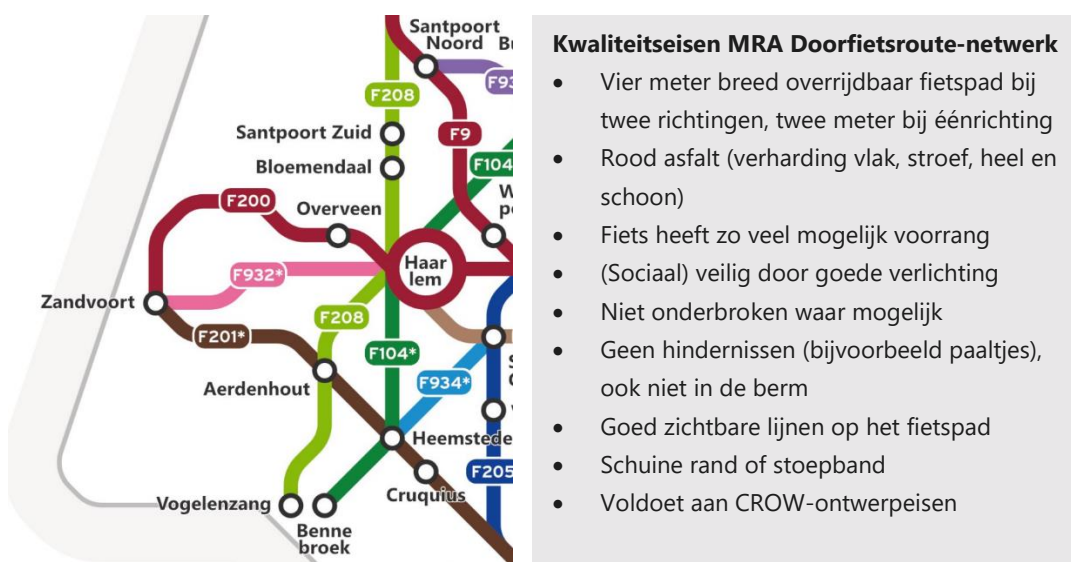
De basisaanpak bestaat uit maatregelen die genomen kunnen worden, onafhankelijk van de te maken keuzes uit aanvullende maatregelen(pakketten). Op dit moment hebben we hiervoor in ieder geval in beeld:

1. Realisatie van doorfietsroutes – en meer concreet voor de kortere termijn: het verbeteren van fietsroute N201 / Voormalige Trambaan (uitgewerkt in paragraaf 4.1);
2. Kwaliteitsimpuls fietsparkeren (uitgewerkt in paragraaf 4.2);
3. Informeren en gedragsmaatregelen (uitgewerkt in paragraaf 4.3).

Advies is om deze maatregelen in ieder geval uit te voeren. In de nadere uitwerking van het totaalpakket aan maatregelen in het kader van Bereikbaarheid Kust kan deze basisaanpak nog verder worden aangevuld, zie hiervoor paragraaf 4.4.

### 4.1 Realisatie doorfietsroutes

Er zijn drie belangrijke directe fietsroutes van en naar de kust. Deze zijn ook als doorfietsroutes gedefinieerd in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets 2040 van o.a. Provincie Noord-Holland. Dit betreft de route langs de Zeeweg (F200), de route via het Visscherspad (F932) en de route langs de Zandvoortselaan/Voormalige Trambaan (F201)<sup>1</sup>. Om de fietser op deze verbindingen ook echt comfort en veiligheid te bieden zijn diverse kwaliteitseisen verbonden aan deze routes (figuur 4.1). Om aan deze eisen te voldoen zijn op elk van de routes verschillende maatregelen nodig.



Figuur 4.1: Links: Doorfietsroutekaart eindbeeld 2040 cf. regionaal toekomstbeeld fiets  
Rechts: Kwaliteitseisen MRA Doorfietsroute-netwerk

<sup>1</sup> De termen F201 en F932 zijn werktitels.

Bij het versterken van het ZKL-fietsnetwerk in het kader van het project Bereikbaarheid kust zijn er koppelkansen met regionale-(GR Bereikbaarheid ZKL) en provinciale subsidies. De hier gepresenteerde fietsmaatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van de kust zijn in lijn met de bereikbaarheidsvisie GR ZKL en passen ook in het provinciale beleid ten aanzien van doorfietsroutes. Een koppeling met de hiervoor beschikbare regionale en provinciale budgetten ligt daarmee voor de hand. Hiermee kan het voor uitvoering Bereikbaarheid kust beschikbare budget van € 2,5 miljoen mogelijk substantieel worden vergroot.

### **VOORWAARDEN VOOR REALISATIE DOORFIETSRUTES**

Om succesvol deze koppeling te kunnen maken moet wel aan drie voorwaarden worden voldaan:

1. Er moet sprake zijn van een op korte termijn te concretiseren project. Zowel logisch voortvloeiend uit de bestuurlijk vastgestelde uitgangspunten en oplossingsrichtingen ten aanzien van 'Bereikbaarheid Kust', als passend in het bredere regionale en provinciale doorfietsroutebeleid.
2. Er moeten (op korte termijn beschikbare of te benutten) financieringsmogelijkheden voorhanden zijn.
3. Er moet een procesaanpak worden georganiseerd, gericht op samenwerking, draagvlak en bestuurlijk commitment bij de verantwoordelijke wegbeheerders.

Hieronder worden deze zaken nader geduid.

#### *Ad 1: op korte termijn te concretiseren projecten*

Van de drie doorfietsroutes die in het kader van het project Bereikbaarheid kust van belang zijn, lijkt alleen de route langs de Zandvoortselaan/Voormalige Trambaan (F201) een op korte termijn te starten project te zijn.

De optimalisatie van de fietsroute langs de N200 en de Zeeweg wordt meegenomen in het Groot Onderhoud van de Provincie Noord-Holland (PNH) gepland voor 2028-2029. In dit project zullen maatregelen worden getroffen om de route te verbeteren, waarbij zowel éénrichtingsfietspaden als de verbreding van de fietspaden worden overwogen.

Op korte termijn lijkt een volledige opwaardering van het Visscherspad niet haalbaar. Het Visscherspad wordt voornamelijk gebruikt tijdens de zomermaanden. Op de piekdagen in de zomer is het dusdanig druk dat het pad te smal is voor de hoeveelheid fietsers die er gebruik van maakt. Een verbreding van het pad is dan ook nodig om beter te kunnen voldoen aan de intensiteit van het gebruik. Het realiseren van deze verbreding stuit echter op verschillende obstakels. Het pad doorkruist divers grondeigendom, waarvan een deel privaat is. Dit maakt het verkrijgen van de benodigde toestemmingen en het coördineren van verbeteringswerkzaamheden complex. Daarnaast heeft het gebied waar het Visscherspad doorheen loopt een belangrijke natuurwaarde. PWN is beheerder van het pad en ziet het als recreatieve verbinding waar beleving centraal staat. Ook technische complicaties, zoals de aanwezigheid van kabels en leidingen langs het pad, maken een snelle opwaardering lastig.

Het optimaliseren van de doorfietsroute langs de Zandvoortselaan/Voormalige Trambaan biedt wel op relatief korte termijn een mogelijkheid om de fietsbereikbaarheid naar de kust te verbeteren. Een geoptimaliseerde route zou fietsen naar de kust veiliger en aantrekkelijker maken. Dit kan de verkeersoverlast in Heemstede en Zandvoort verminderen, aangezien

deze fietsroutes als direct alternatief voor autoverkeer op dit traject fungeren. Deze fietsroute is niet alleen van belang voor de toegang tot de kustgebieden, maar ook als een cruciale verbindingsweg op reguliere dagen. Tellingen tonen aan dat deze route aanzienlijke verkeersvolumes heeft en met de voortgaande ontwikkelingen in de regio ook potentie heeft voor verdere groei. Daarmee past hij ook in (een prioritering ten aanzien van) het bredere regionale en provinciale doorfietsroutebeleid. Echter, de huidige staat van het wegdek en de verkeersveiligheid voldoen niet aan de normen van doorfietsroutes. De noodzaak om deze route aan te pakken blijkt ook uit de data-analyse die Witteveen+Bos in opdracht van Regio Zuid-Kennemerland heeft uitgevoerd voor de doorfietsroutes in de regio. Uit die analyse komt de route via Voormalige Trambaan als een van de hoogst geprioriteerde routes naar voren: een route met relatief hoge intensiteiten en lage kwaliteit. Dit benadrukt de noodzaak om deze route te verbeteren en te voldoen aan de groeiende behoeften van fietsers naar de kust.

Heemstede start de planvorming aan een gedeelte van deze route in 2025. De noodzakelijke verbeteringen aan deze route (nader beschreven in bijlage 2) zijn zodanig dat ook de andere betrokken wegbeheerders in relatief korte termijn de gewenste aanpassingen dusdanig kunnen uitwerken en concretiseren, dat een project snel van start kan gaan.

*Ad 2: Op korte termijn beschikbare of te benutten financieringsmogelijkheden.*

De breed gedragen wens van de ZKL-raden en colleges om de realisatie van doorfietsroutes te versnellen heeft in 2023 geleid tot de Aanpak doorfietsroutes ZKL, samen met de provincie Noord-Holland. De aanpak maakt potentie en kosten van opwaarderen naar doorfietsrouteniveau en een prioritering inzichtelijk. Het is de bedoeling dat deze prioritering een rol gaat spelen bij het beschikbaar stellen van beschikbare provinciale subsidiegelden op dit gebied. Op basis hiervan kan effectiever worden 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. De provincie Noord-Holland en gemeenten maken hier bestuurlijke afspraken over. Concreet zouden, op korte termijn, de volgende regionale en provinciale financiële bronnen benut kunnen worden.

Regionaal: GR Bereikbaarheid ZKL heeft in het jaarplan 2025 een reservering opgenomen van € 800.000 onder het projectdeel 'Versterken netwerk van fietspaden'. Elke deelnemer kan op basis van een concreet voorstel een aanvraag doen voor een regionale bijdrage, mits het project op het regionale fietsnetwerk ligt en voldoet aan de criteria die landelijk worden gehanteerd voor veilige en toekomstbestendige fietsinfrastructuur.

Provinciaal: De provincie heeft onder dezelfde voorwaarden jaarlijks subsidiebedragen beschikbaar voor verbetering van het doorfietsroutenetwerk. In het kader van de Aanpak doorfietsroutes wordt nu gekeken naar een programmatische aanpak voor de komende drie jaar (2025-2027), doorfietsroutes en verkeersveiligheid, verdeling van € 35 miljoen voor heel de provincie Noord-Holland op basis van prioritering.

Uit een eerste globale verkenning (zie bijlage 2) blijkt dat aanleg van een doorfietsroute die zo veel mogelijk voldoet aan de kwaliteitseisen via het tracé van de Voormalige Trambaan een investering vereist van circa € 4 miljoen tot € 6 miljoen. Op basis van schetsontwerpen en SSK-ramingen wordt dit nader uitgewerkt in de aanpak Doorfietsroutes.

Vanuit een goede onderbouwing en procesaanpak zou dit voor een aanzienlijk deel vanuit genoemde subsidiemogelijkheden gefinancierd kunnen worden.

*Ad 3: Een procesaanpak, gericht op samenwerking, draagvlak en bestuurlijk commitment bij de verantwoordelijke wegbeheerders.*

De provincie heeft in de actieagenda actieve mobiliteit de stappen beschreven waaraan een procesaanpak voor doorfietsroutes moet voldoen. Deze is niet in beton gegoten, maar geeft wel de hoofdelementen weer. De kern wordt wel gevormd door een procesaanpak, gericht op samenwerking, draagvlak en bestuurlijk commitment bij de verantwoordelijke wegbeheerders. Genoemd worden o.a.:

- a. Bestuurlijke intentieverklaring: met betrokken wegbeheerders wordt door middel van een intentieverklaring de intentie uitgesproken om te werken aan een doorfietsroute en een gezamenlijke communicatieboodschap ontwikkeld.
- b. Bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst: uitvoeringsplanning van tracés en wie is daarvoor verantwoordelijk?

M.b.t. de fietsroute Zandvoortselaan/Voormalige Trambaan worden (en zijn) een aantal 'concretiserings-stappen' voor een groot deel doorlopen via de projecten Bereikbaarheid Kust en de Aanpak doorfietsroutes ZKL. Op punten is nadere uitwerking en concretisering nog nodig, maar dat lijkt relatief snel te kunnen worden uitgevoerd. Daartoe moeten gemeenten Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal (samen met de provincie/GR) snel de handen ineen slaan en een gezamenlijk project definiëren waaraan op korte termijn verder uitvoering kan worden gegeven. Zo kan het huidige momentum, ook qua cofinancieringsmogelijkheden, optimaal benut worden.

Een doorfietsroute zal, afhankelijk van het uiteindelijk te kiezen tracé, uiteraard inpassing en draagvlak issues oproepen, met name in Bloemendaal en Heemstede. Aan de andere kant kan deze fietsroute een bijdrage leveren aan verbetering van de leefbaarheid in die gemeenten, via terugdringen van het autoverkeer naar de kust. Uiteraard moet het dan wel bezien worden als onderdeel van het totaalpakket aan maatregelen Bereikbaarheid kust, zoals in dit rapport gepresenteerd.

Het nodige wordt op dit moment uitgewerkt in de Aanpak doorfietsroutes ZKL, inclusief nader onderzoek naar (ruimtelijke) inpassing, technische uitwerking en financiering. Het project Bereikbaarheid Kust sluit daar perfect op aan en biedt daarvoor nu ook momentum voor een bestuurlijk besluit. Alle bij deze doorfietsroute betrokken bestuurders zijn ook betrokken bij het project Bereikbaarheid Kust.

Een voorstel met betrekking tot de prioritering van de doorfietsroutes ZKL en een voorstel tot planuitwerking staan geprogrammeerd voor het Portefeuillehoudersoverleg ZKL eind september. Aansluitend kan afstemming met de provincie plaatsvinden en kunnen de diverse raden meegenomen worden. Eind 2024 kan dan in het PVVB ZKL besluitvorming plaatsvinden én een voorstel subsidieverordening Doorfietsroutes PNH 2025-2027.

#### *Planuitwerking geselecteerde routes*

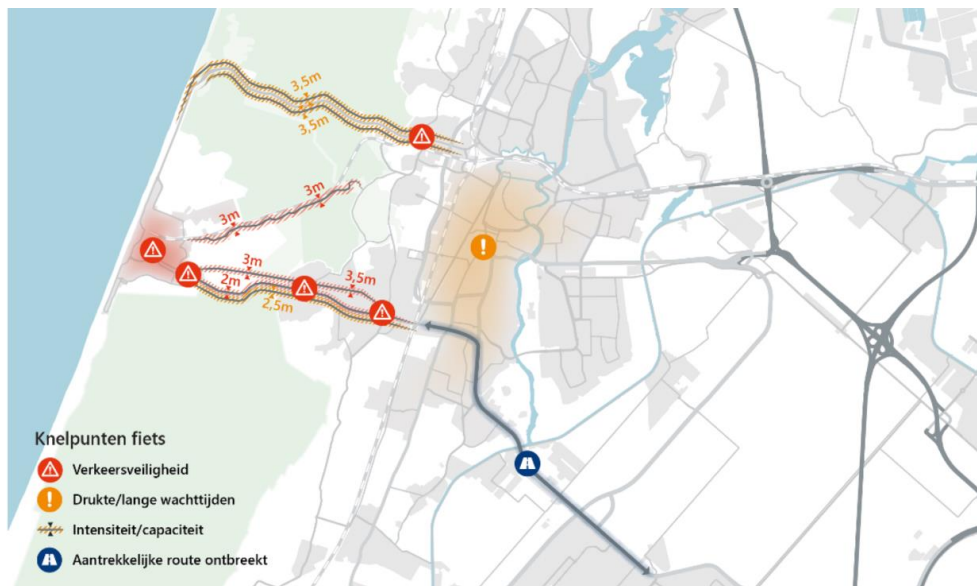
In de eerste helft van 2025 kunnen dan bestuursovereenkomsten en een voorstel voor programmatische aanpak inclusief bekostiging doorfietsroutes ZKL vastgesteld worden door colleges én GS.

Nadere onderzoeken en een concrete uitwerking van de doorfietsroute Zandvoortselaan/Voormalige Trambaan kunnen op deze wijze vanaf de 2<sup>e</sup> helft van 2024 plaatsvinden, en de verdere realisatie in de periode 2025-2029, rekening houdend met doorlooptijd van mogelijke procedures en uitvoeringstermijnen.

## FIETSRUTE HAARLEMMERMEER

Als onderdeel van de basisaanpak adviseren we om in het verlengde van de aanpak van de route via Voormalige Trambaan / Zandvoortselaan in te zetten op het in de nabije toekomst verbeteren van de doorfietsroute tussen Haarlemmermeer en de kust van Zuid-Kennemerland. Vanuit Hoofddorp zijn momenteel weinig aantrekkelijke alternatieven voor de auto richting de kust beschikbaar. Met het inzetten op deze fietsroute kunnen inwoners van Haarlemmermeer verleid worden om met de fiets naar de kust te gaan.

Uit zowel de probleemanalyse Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland als de data-analyse naar doorfietsroutes in de regio Zuid-Kennemerland van Witteveen+Bos komt dit fietspad naar voren als een aandachtspunt. Zie ook onderstaande kaart uit de probleemanalyse bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland waarbij deze route is aangemerkt als ontbrekende aantrekkelijke route.



Figuur 4.2: kaartbeeld uit de probleemanalyse Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland (fase 2) waarop het ontbreken van een aantrekkelijke fietsroute richting Haarlemmermeer te zien is.

De ontbrekende fietsroute richting Hoofddorp sluit aan op de doorfietsroute over de Zandvoortselaan / Voormalige Trambaan. Om deze route te stimuleren moeten de knelpunten op de route opgelost worden.

Uit het onderzoek van Witteveen+Bos, dat zich uitsluitend op het deel van de fietsroute binnen de grenzen van Zuid-Kennemerland richt, komt naar voren dat de fietsroute richting Haarlemmermeer qua breedte niet voldoet aan de eisen van een doorfietsroute. Langs de Heemsteedse Dreef ligt bijvoorbeeld een te smalle fietsstrook. Ook bestaat een deel van de

route uit open verharding zoals op de ventweg langs de N201 in Heemstede, wat niet wenselijk is voor een doorfietsroute. In Haarlemmermeer lijkt de verharding van de fietspaden een minder groot probleem te vormen, maar zijn grote stukken fietspaden te smal om te voldoen aan de eisen van een doorfietsroute.

Het verbeteren van deze fietsroute tussen de kust en Hoofddorp zal in samenspraak tussen gemeente Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland opgepakt moeten worden. Gelet op deze nog te maken afspraken en de langere fietsafstand tussen Haarlemmermeer en de kust adviseren we om vanuit Bereikbaarheid Kust op de kortere termijn in te zetten op het tracé Zandvoortselaan / Voormalige Trambaan. En om voor de middellange termijn het verbeteren van het verlengde van die route richting Haarlemmermeer te agenderen. Wel kan al op kortere termijn worden ingezet op het stimuleren van fietsgebruik vanuit Haarlemmermeer richting de kust door het specifiek bij de inwoners van Haarlemmermeer onder de aandacht brengen van de beschikbare fietsroutes richting de kust (waaronder de te verbeteren route via Zandvoortselaan / Voormalige Trambaan).

## 4.2 Kwaliteitsimpuls fietsparkeren

Elke fietsrit eindigt met het parkeren van je fiets. Dit aspect is een onlosmakelijk onderdeel van de fietsrit als geheel en daarom van groot belang in het verbeteren van de bereikbaarheid van de kust per fiets.

### HUIDIGE SITUATIE

Momenteel staan fietsen verspreid over de gehele boulevard: soms geclusterd middels fietsenrekken of fietsnietjes, maar ook vaak los geplaatst tegen hekken of op voetpaden nabij strandopgangen. De vrije inrichting van het fietsparkeren heeft als kracht dat fietsers dicht bij de eindbestemming kunnen parkeren. Het nadeel is dat voetpaden hierdoor minder toegankelijk worden, de aantrekkelijkheid van de boulevard vermindert en strandopgangen en inritten richting strandtenten niet altijd meer goed toegankelijk zijn voor nood- en hulpdiensten. Dit vraagt om een andere kijk op het fietsparkeren aan de kust.



*Figuur 4.3: Fietsparkeren bij strandopgang*

Hier komt bij dat met de toename van dure (elektrische) fietsen er een groeiende behoefte is aan goede, veilige stallingsvoorzieningen. Deze ontbreken momenteel in het kustgebied.

### WAT ER NODIG IS VOOR HOOGWAARDIGE FIETSPARKEERVOORZIENINGEN

Om tot hoogwaardige fietsparkeeroplossingen te komen die bijdragen aan een prettige fietsrit, inclusief het parkeren, zijn diverse zaken van belang. Dit betreft aanwezigheid van voldoende capaciteit, aanbod op geschikte locaties, een passend serviceniveau van de stallingen, sluitende exploitatiekosten en voldoende handhaving. Elk van deze aspecten lichten we nader toe.

### **Voldoende capaciteit**

Goed georganiseerd fietsparkeren begint bij voldoende aanbod van stallingsvoorzieningen, passend bij de stallingsbehoefte. Op dit moment ontbreekt het echter aan inzicht in de stallingsbehoefte van kustbezoekers. Een telling en/of enquête kan hiervoor de benodigde informatie opleveren: hoeveel mensen komen er per fiets naar het strand op een reguliere en op een piekdag? Wat zijn de meest bezochte locaties aan de kust? Om welke doelgroepen gaat het en welk type fiets gebruiken zij voornamelijk? Hoe groot is de behoefte om fietsen bewaakt te kunnen stallen en hoe groot is de bereidwilligheid hier ook voor te betalen?

Met deze informatie is het mogelijk concrete uitspraken te doen hoe groot de stallingsbehoefte is op verschillende locaties langs de kust en dit in verhouding te zien tot reguliere dagen buiten de piekmomenten. In deze fase kennen we enkel algemene bezoekersaantallen dat per fiets komt op piekdagen (tabel 4.1). Hierbij is het van belang rekening te houden met de spreiding van de bezoekers over de verschillende momenten van de dag: de in de tabel opgenomen aantallen fietsen staan niet tegelijkertijd aan de kust geparkeerd. Het is kansrijk bij invulling van fietsparkeercapaciteit in te zetten op flexibiliteit. Denk bijvoorbeeld aan het toepassen van een bewaakte, inpandige fietsenstalling in combinatie met een onbewaakte stalling daarnaast die op piekdagen aanvullend ook bewaakt kan worden. Zo voorkomen we overdimensionering van fietsparkeren en daarmee onnodig hoge exploitatiekosten.

Type piekdag	Aantal bezoekers per fiets*
Topdrukte winter	<1.000
Zonnig voor- en najaarsweekend	>1.000
Gemiddelde zomerdag	4.000
Piekdag (voor/najaar/zomer)	15.000
Topdrukte zomer	30.000

\*Aantal bezoekers alleen bekend van Zandvoort. Aanname is dat Bloemendaal aan Zee aanvullend ca. 25% van deze bezoekersaantallen trekt.

Tabel 4.1: Schatting aantal bezoekers per fiets Zandvoort o.b.v. modal split (bron: achtergrondrapportage probleemverkenning)

### **Geschikte locaties**

De locatie van stallingscapaciteit is van groot belang voor succesvol fietsparkeren. Fietsers hebben baat bij een toegankelijke stallingslocatie zo dicht mogelijk bij de eindbestemming. Dit vraagt om een goede spreiding van stallingslocaties langs de gehele kuststrook. Bovendien is het van belang deze locaties gunstiger te positioneren ten opzichte van het strand dan het autoparkeren, zodat reizen per fiets qua loopafstand naar de eindbestemming ook daadwerkelijk een aantrekkelijker alternatief is dan reizen per auto.

Nader onderzoek moet uitwijzen wat door het jaar heen voor bezoekers de 'hotspots' langs de kuststrook zijn. Op deze locaties is het aanbieden van bewaakte stallingen het meest nuttig en kansrijk. Het is te verwachten dat deze locaties zich in ieder geval bevinden in het hart van Zandvoort (bijv. Boulevard de Favauge) en Bloemendaal aan Zee. Dit zijn ook de locaties waar globaal de belangrijkste fietsroutes (Zandvoortselaan/Voormalige Trambaan, Visscherspad en Zeeweg) op uitkomen. Een goede aansluiting van de stallingslocaties op de fietsroutes komt de vindbaarheid ten goede. Belangrijk daarbij is de toepassing van duidelijke, consistente bebording naar en zichtbaarheid van de stallingsentrees vanaf deze routes. Ook helpt het om elke stalling op dezelfde wijze vorm te geven zodat de

herkenbaarheid (ook vanaf afstand) wordt vergroot. Uiteraard zijn ook grondposities van de gemeentes Zandvoort en Bloemendaal bepalend in de mogelijkheden om aantrekkelijke stallingen te realiseren.

### **Passend serviceniveau**

Verskillende doelgroepen hebben verschillende behoeften bij het stallen van de fiets. Sommige bezoekers hebben genoeg aan een klein vrij plekje in een rek nabij een strandtent terwijl andere bezoekers behoefte hebben aan een beveiligde stalling waar de race- of bakfiets een hele dag veilig kan staan, of een plek om hun elektrische fiets op te laden. Om tegemoet te komen aan deze diverse behoeften is een mix van stallingsvoorzieningen de beste oplossing. Daarin is onderscheid te maken in een hoog en laag serviceniveau: van een inpandige, bewaakte fietsstalling (bijvoorbeeld op een beperkt aantal plekken langs de kust) tot een rek/fietsnietje in de openbare ruimte (zoals nu al op meerder plekken wordt toegepast). Deze serviceniveaus vragen ieder hun eigen vormen van beheer en verschillen dan ook sterk in realisatie- en exploitatiekosten.

### **Exploitatiekosten**

Om een indruk te geven van de investerings- en exploitatiekosten zijn op basis van kentallen (CROW-Fietsberaad) de kosten van een stalling inzichtelijk gemaakt voor zowel een inpandige, bewaakte fietsstalling als een onbewaakte fietsstalling met fietsnietjes in de openbare ruimte. Beide gaan uit van een stallingscapaciteit van 1.000 fietsparkeerplekken per stalling (tabel 4.2).

<b>Beschrijving</b>	<b>Eenmalig: Investerings- kosten/ huur/ afschrijving</b>	<b>Jaarlijks: Beheer en onderhoud (per jaar)</b>	<b>Exploitatie</b>	<b>Openbare ruimte</b>
<b>Inpandige, bewaakte stalling</b>	€350.000,-	€65.000,-	€300.000,-	-
<b>Rek/nietje in openbare ruimte</b>	€25.000,-	€15.000,-	-	€20.000,-

*Tabel 4.2 Kosten voor een fietsstalling van ca. 1.000 fietsparkeerplekken. Kosten zijn niet geïndexeerd. (Bron: CROW-Fietsberaad Kosten en financiering fietsparkeren, juni 2020).*

Een hoog serviceniveau komt met een prijs. Gemiddeld kost de realisatie van een inpandige, bewaakte stalling van deze grootte ca. €350.000,-. Daarnaast kost de instandhouding van de stalling jaarlijks in totaal ca. €365.000,- voor exploitatie en beheer en onderhoud. Hieronder vallen onder andere de loonkosten van de stallingsmedewerkers (verreweg de grootste post), en schoonmaakkosten. De loonkosten zijn uiteraard sterk afhankelijk van de openingstijden van de stalling.

Tegenwoordig worden steeds vaker bewaakte fietsstallingen toegepast die minder arbeidsintensief zijn. Dit zijn een zogenaamde 'toezichtstalling' en 'stalling met automatische toegangscontrole'. Een toezichtstalling is een afsluitbare stalling zonder toegangscontrole, maar met een beheerder die afwisselend op afstand en in de stalling toezicht houdt. Dit concept is vooral functioneel als er een andere bemenste bewaakte fietsstalling in de buurt is. Met een intercom met noodknoppen kan contact kan worden gezocht met de beheerder op momenten dat deze niet in de stalling aanwezig is. Een stalling met automatische toegangscontrole is een stalling die zo nodig 24/7 open kan blijven dankzij



aanwezigheid van toegangspoortjes in combinatie met een identificatiemiddel zoals een ov-chipkaart.

Voordeel van dit type stalling is dat er bespaard kan worden op jaarlijkse exploitatie door beperkte loonkosten. Hier staat tegenover dat de eenmalige investeringskosten hoger zullen zijn door aanschaf van toegangspoortjes en/of CCTV-camera's. Bovendien draagt de aanwezigheid van vriendelijk personeel bij aan de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van de stalling. Dat wordt bij deze concepten gemist.

Onbewaakte stallingsvoorzieningen in de openbare ruimte zijn fors goedkoper. Realisatie van fietsnietjes voor 1.000 fietsen kosten ca. €25.000,-. Hier komt jaarlijks een kostenpost van ca. €35.000,- bij. Hieronder valt het beheer en onderhoud en zogenaamde *opportunity costs*, omdat deze openbare ruimte ook voor alternatieve doeleinden gebruikt had kunnen worden.

### **VOORSTEL AANPAK REALISATIE FIETSPARKEREN**

Om tot realisatie van de benodigde fietsparkeervoorzieningen te komen zijn de betrokken partijen (Bloemendaal en Zandvoort) aan zet en moeten er afspraken gemaakt worden wie waar verantwoordelijk voor is en waar kansen voor gezamenlijke uitvoering liggen. Op basis van gesprekken met de gemeente Zandvoort en gemeente Bloemendaal komen we tot het volgende voorstel voor een aanpak voor de korte en langere termijn.

#### *Aanpak korte termijn*

De gemeente Bloemendaal realiseert een fietsparkeerplaats met 600 plaatsen (met oplaadpunten voor e-fietsen) bij de herinrichting van de Kop van de Zeeweg. Deze herinrichting start in 2025. Financiering voor deze stalling is door de gemeente beschikbaar gesteld in het kader van de herinrichting Kop van de Zeeweg. De ambitie is om te voorzien in een bewaakte fietsenstalling, echter is nog niet uitgewerkt of en hoe dit vorm krijgt.

Gemeente Zandvoort heeft in het collegeprogramma de ambitie opgenomen om fietsenstallingen te verbeteren (bewaakt en geschikt voor e-fietsen). Op dit moment heeft de gemeente zes mogelijke stallingslocaties in beeld. Op korte termijn gaat de gemeente met twee nieuwe locaties aan de slag: Kop Boulevard Barnaart – Van Heemskerckstraat en stalling Passage. Planning is om de plannen voor de stalling Passage nog dit jaar gereed te hebben en die voor stalling Kop Boulevard Barnaart – Van Heemskerckstraat begin 2025. Bij Passage wordt gestart met een tijdelijke situatie. Beide locaties kunnen bij definitieve planvorming nog iets verschuiven of aangepast worden op basis van de herinrichtingsplannen voor de Burgemeester Engelbertstraat, Van Heemskerckstraat en Boulevard Barnaart. Een eigen bijdrage van de gemeente voor deze stallingen is geregeld vanuit de vastgestelde Toeristische Visie. Extra financiering is nodig om de stallingen te kunnen realiseren.

We adviseren om – naast deze reeds bestaande plannen van de gemeenten – te communiceren over de aanwezigheid van deze stallingen en te voorzien in duidelijke, consistente bebording naar de stallingsentrees vanaf de belangrijkste fietsroutes (Zandvoortselaan/ Voormalige Trambaan, Visscherspad en Zeeweg). Daarnaast moet ook de zichtbaarheid van (nieuw gerealiseerde) stallingsentrees op orde zijn.

### *Aanpak middellange termijn*

Gemeente Zandvoort werkt aan een verkeer- en vervoerplan dat naar verwachting eind 2024 gereed is (ter vaststelling in de eerste helft van 2025). Dit plan bevat een uitvoeringsprogramma voor korte, middellange en lange termijn. In dat programma wordt uitgewerkt welke aanvullende stallingslocaties zullen worden verbeterd of toegevoegd, waaronder minimaal 1 bewaakte stalling en oplaadpunten voor elektrische fietsen. De gemeente heeft op dit moment de volgende locaties op het oog:

- Casino – aanpassen en optimaliseren bestaande fietsparkeerplekken;
- Badhuisplein – vervanging tijdelijke (brom-) fietsparkeerplekken voor definitieve locatie en uitvoering;
- Engelbertstraat – over de totale lengte locaties zoeken en opnemen in het herinrichtingsplan;
- In centrum of bij nieuwbouw gemeentehuis – niet alleen een stalling voor het faciliteren van strandbezoek, ook voor centrumbezoekers (winkelen, café- en restaurantbezoek).

We adviseren om de hiervoor genoemde acties aan te vullen met een onderzoek naar de benodigde (al dan niet bewaakte) fietsparkeercapaciteit per doelgroep en per locatie aan de kust. Een overzicht van bezetting van de huidige stallingslocaties (en het aantal daar buiten geplaatste fietsen) kan daar de basis voor vormen. Deze inzichten kunnen ook proefondervindelijk verkregen worden door bijvoorbeeld met tijdelijke extra (bewaakte en onbewaakte) stallingen te werken en het gebruik hiervan te monitoren. We adviseren om bij de verdere uitwerking voor één of meerdere bewaakte stallingen in Zandvoort de optie mee te nemen om de stalling in Bloemendaal aan Zee daar ook in te betrekken (bijvoorbeeld door eventuele camerabeelden bij dezelfde beheerder/meldkamer binnen te laten komen).

## **4.3 Informeren en gedragsmaatregelen**

Inzet op goede, gerichte reisinformatie helpt om kustbezoekers maximaal te verleiden hun gedrag aan te passen. Over het algemeen kunnen kustbezoekers met betrekking tot hun reizen van en naar de kust onderverdeeld worden in twee categorieën; de groep bezoekers die lang van te voren gepland heeft naar het strand te reizen (denk aan bezoekers van evenementen of hotels en campings) en er is de groep bezoekers die kort van te voren besluit naar het strand te gaan (bijvoorbeeld op een warme zaterdag). Binnen deze groepen zijn nog allerlei verschillende doelgroepen die uitgesplitst kunnen worden. Denk aan jongeren vs. ouderen, gezinnen met kinderen, mensen die met een hele bolderkar aan spullen komen vs. mensen die weinig spullen mee hebben, bezoekers die voor een hele dag of overnachting komen vs. mensen die voor een paar uurtjes naar de kust komen.

Bezoekers die ver van tevoren het strandbezoek al gepland hebben kunnen makkelijker via een gezamenlijk online platform geïnformeerd worden. Hotels kunnen op hun website en na boeking via mail hun gasten op de hoogte stellen van de verschillende manieren om de kust te bereiken. Hetzelfde geldt voor bezoekers van evenementen. Deze kunnen vanuit de organisatie van het evenement geïnformeerd en geadviseerd worden m.b.t. hun reismogelijkheden naar de kust. Deze groep bezoekers heeft baat bij tijdige informatie,

welke bijvoorbeeld op een website te vinden is. Daarmee kan deze groep ver van te voren uitzoeken met welke modaliteit, en hoe laat ze gaan reizen.

Een tweede groep reizigers die onderscheiden kan worden bestaat uit strandgasten die last-minute beslissen om richting het strand te gaan, bijvoorbeeld wanneer het (plotseling) mooi weer is. Deze groep heeft vaak al een modaliteit in gedachte, welke ze altijd gebruiken om naar het strand te gaan. Het van te voren informeren van deze groep is lastiger. De groep heeft baat bij informatie onderweg, bijvoorbeeld elektronische borden of via reisapps die aangeven welke parkeerplaatsen waar nog beschikbaar zijn (aansluitend op het parkeerverwijssysteem wat door Zandvoort opgezet wordt), wat de reistijden zijn, aangeraden routes etc. Ook kunnen bezoekers er op gewezen worden dat veel strandgangers rond dezelfde tijd het strand weer verlaten wat ook weer drukte kan veroorzaken.

Niet alleen op weg naar de kust is berichtgeving via apps en informatieborden nuttig, maar ook bij het verlaten van het strand is deze inzet relevant. Dit is een goed moment om de bezoekers te informeren over andere reismogelijkheden voor hun volgende bezoek aan de kust. Deze communicatie kan ook ingezet worden voor de beleving. Denk hierbij aan berichten in de trend van 'Leuk dat u er was, wilt u volgende keer de file vermijden: maak gebruik van de P&R'.

Voor al deze informatievoorzieningen is het van belang dat de informatie eenduidig en consistent is voor heel Zuid-Kennemerland. Daarbij is samenwerking nodig van de verschillende gemeenten, vervoerders en bijvoorbeeld Rijkswaterstaat voor eventueel de borden langs de snelwegen.

Qua informatieverstrekking moet de volgende informatie in ieder geval gecommuniceerd worden:

- Waar (bewaakte) fietsenstallingen zijn, of deze nog beschikbaar zijn, of elektrische fietsen er opgeladen kunnen worden en wat de openingstijden zijn.
- Waar wel of geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn, welke tarieven daar gelden, hoe lang de aanrijdtijd is en suggesties voor alternatieven zoals P+R's.
- Informatie over openbaar vervoer opties en eventueel beschikbare combinatie tickets. Zandvoort heeft de unieke kwaliteit dat het als kustplaats beschikt over een treinstation. Hier kan in de communicatie sterk de nadruk op komen te liggen.
- Verwachte en actuele drukte en suggesties over vervoerkeuzes/routes en bestemmingen binnen het gebied

In hoofdlijnen kan voor het informeren van alle groepen strandbezoekers ingezet worden op het nemen van de volgende maatregelen:

- Een gezamenlijke communicatiestrategie uitwerken voor de kust Zuid-Kennemerland;
- Oprichten centraal platform voor kustbezoekers;
- Doelgerichte informatie via het centrale platform en social media;
- Monitoring effectiviteit van de communicatiestrategie.

Hiermee kan al op korte termijn worden gestart. Vanzelfsprekend moet de communicatiestrategie uiteindelijk worden ingericht op het gekozen totaalpakket aan

maatregelen dat genomen wordt om de kust beter bereikbaar te maken. We lichten de te nemen stappen hierna verder toe.

Voor de exacte uitwerking van de communicatie richting strandbezoekers adviseren we om een communicatiebureau in te schakelen dat gespecialiseerde kennis heeft op dit gebied.

### **GEZAMENLIJKE COMMUNICATIESTRATEGIE UITWERKEN**

Het centraal communiceren van betrouwbare informatie over de mogelijkheden om naar de kuststrook te komen en actuele drukte inschattingen kan het reisgedrag van de kustreiziger beïnvloeden. Hiermee kunnen vooral groepen die hun reis van te voren inplannen bereikt worden, maar ook reizigers onderweg kunnen zo consistente informatie ontvangen gedurende hun reis. Om dit effectief te kunnen organiseren adviseren we te werken vanuit een gezamenlijke communicatiestrategie van de gemeenten uit de GR ZKL en de provincie Noord-Holland.

Bij een gedragsaanpak is het belangrijk om inzicht te hebben in de doelgroep waar je de informatie op richt, niet elke reiziger is namelijk hetzelfde. Een gezin met drie kinderen dat vanuit Amsterdam een dagje naar het strand gaat zal gevoelig zijn voor andere campagnes dan een evenementbezoeker of een kustbewoner. Indien de doelgroepen en hun motieven nog onvoldoende bij de betrokken overheden bekend zijn, adviseren we een onderzoek naar reizigersmotieven uit te voeren zodat de communicatie gericht kan worden ingezet.

Om communicatie te kunnen richten op reizigersprofielen is inzicht nodig in welke data gekoppeld kan/mag worden voor gerichte communicatie via sociale media en inzicht in motieven voor reisgedrag onder bepaalde groepen om reizigersprofielen op te kunnen stellen.

Eerste stap is dus om als GR ZKL en provincie een gezamenlijke communicatiestrategie op te zetten gericht op kustbezoekers.

### **OPRICHTEN CENTRAAL PLATFORM VOOR KUSTBEZOEKERS**

De communicatie over de bereikbaarheid van en drukte aan de kust verloopt idealiter via één centraal platform. Dat platform fungeert als visitekaartje voor de kuststrook en kan helpen om bezoekers te spreiden over de kustlocaties en verleiden om andere keuzes in reisgedrag te maken.

Visitandvoort bestaat al als een platform waarop informatie beschikbaar is over kosten en reserveren van parkeerplaatsen, inzicht in actuele drukte door webcams en reisopties via verschillende vervoersmiddelen. Dit platform is echter alleen gericht op Zandvoort aan Zee (niet op Bloemendaal aan Zee) en biedt nog geen compleet overzicht van alle beschikbare data (zoals druktevoorspellingen). Dit platform zou daarom moeten worden uitgebreid of vervangen door een platform dat informatie biedt over de gehele kuststrook van Zuid-Kennemerland.

De vindbaarheid en bekendheid van het platform is een belangrijk aandachtspunt. Ondernemers, zoals hotels, restaurants en evenementenlocaties, zouden moeten verwijzen naar het centrale platform voor reizigersinformatie en het platform moet hoog in zoekmachines terecht komen. Op de terugweg van het strandbezoek zou er gecommuniceerd kunnen worden over het bestaan van het platform zodat mensen er bij het volgende bezoek naar kijken.

### **DOELGERICHTE INFORMATIE VIA PLATFORM EN SOCIAL MEDIA VERSPREIDEN**

Naast het centrale platform is op specifieke doelgroepen gerichte communicatie via sociale media en apps als OV9292, Waze, Flitsmeister, Google Maps etc. effectief. Hier is in het project Scale-Up al mee gewerkt. Om bezoekersaantallen te kunnen voorspellen en deze vervolgens te spreiden in tijd, route en vervoersmiddel is het Scale-Up project van de MRA uitgevoerd. Zandvoort aan Zee was één van de drie test locaties. Door middel van (weer-, ov- en gps-)data kon de drukte worden voorspeld en vervolgens informatie over rustigere reistijden gecommuniceerd worden via OV9292 en via sociale media (gericht op mensen in bepaalde gebieden).

Tijdens het Scale-Up project werden keuzes over wanneer wat gecommuniceerd werd, gebaseerd op expert judgement van de betreffende adviseurs van de gemeente. Het is belangrijk om die kennis en ervaring te verrijken met inzicht in de effecten van die keuzes. Voorbeelden van keuzes die gemaakt worden voor de communicatie zijn: wanneer de drukte zodanig hoog is dat er een bericht moet worden gestuurd en wat voor berichten er gestuurd moeten worden. In het pilot project zijn de effecten van het communiceren van andere reismomenten getest. Dit kan (veel) verder worden uitgebreid met communiceren over mogelijke bestemmingen voor de kustbezoeker en keuze uit verschillende vervoersmiddelen, gericht aan specifieke doelgroepen.

### **MONITORING EFFECTIVITEIT VAN DE COMMUNICATIESTRATEGIE**

De aanpak om bezoekersaantallen te voorspellen en over de verwachte drukte te communiceren in het Scale-Up project was succesvol en heeft ertoe geleid dat de oplossingen beschikbaar zijn voor gemeenten in de MRA. Bij de test in Zandvoort aan Zee werd duidelijk dat het maken van voorspellingen over bezoekersaantallen en het communiceren over rustigere reistijden lukte. Tijdens de OV9292 test in Zandvoort aan Zee kregen 14.000 gebruikers een melding over de drukte, waarbij 22% doorklikte voor meer informatie. In een vervolvenquête geeft 29% aan het gedrag aan te passen<sup>2</sup>. Dit vertaalt zich in 6% van het aantal OV9292 gebruikers dat reisinformatie ophaalde voor een reis naar Zandvoort aan Zee. Belangrijk bij de interpretatie van deze cijfers is het besef dat deze groep niet representatief is voor de gemiddelde strandbezoeker, omdat deelnemers bewust voor gebruik van de 9292OV app hebben gekozen en daarmee waarschijnlijk op voorhand al op zoek waren naar een gunstig reistijdstip en dus ook meer bereid waren om hun gedrag aan te passen.

---

<sup>2</sup> <https://smartmobilitymra.nl/wp-content/uploads/2022/12/Brochure-Bezoekersstromen.pdf>

Monitoring van de effecten van de communicatiestrategie op piekmomenten van kustbezoek is van belang om te weten te komen wat wel en wat niet werkt. Zodat de strategie daarop kan worden bijgestuurd.

#### **4.4 Aanvullende maatregelen basisaanpak**

Advies is om de in de voorgaande paragrafen genoemde maatregelen (realisatie doorfietsroutes, aanpak fietsparkeren en inzet op informeren en gedragsmaatregelen) op korte termijn uit te werken en op te pakken. Deze maatregelen zijn concreet uit te werken in een project, naar verwachting op relatief korte termijn realiseerbaar, passend binnen het beschikbaar gestelde budget en dragen in belangrijke mate bij aan een beter bereikbare kust. En dat onafhankelijk van keuzes voor aanvullende maatregelpakketten.

Dit pakket aan maatregelen voor de basisaanpak moet nog verder worden uitgewerkt en verder worden uitgebreid. Ook met maatregelen die misschien op korte termijn nog niet mogelijk zijn, maar op langere termijn wel in beeld kunnen komen. De ingebrachte ideeën tijdens de participatie bieden daarvoor een goede basis. Voorbeelden van maatregelen die een goede aanvulling kunnen zijn op de hiervoor uitgewerkte 3 maatregelen in de basisaanpak zijn:

- Inzet op extra en langere treinen op piekmomenten (in overleg met NS);
- Uitwerken P+R mogelijkheden gekoppeld aan de trein (stations Spaarnwoude en Halfweg Zwanenburg);
- Realiseren van een extra fietsverbinding naar de kust door de Waterleidingduinen;
- Verbeteren recreatieve fietsverbindingen door de duinen die kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid van de kust.

Zie bijlage 6 voor een uitgebreidere beschrijving van onder meer deze maatregelen. Dit lijstje is niet limitatief en bevat maatregelen waarvan de haalbaarheid (en termijn waarop ze dan haalbaar zijn) en de effectiviteit van hun bijdrage aan bereikbaarheid kust nog uitgewerkt moeten worden.

### **Samenvatting en advies:**

De basisaanpak bestaat uit:

- *Verbetering van doorfietsroutes naar de kust:* voor de korte termijn adviseren we de beschikbare middelen in te zetten om de route via de Voormalige Trambaan te verbeteren. Deze route wordt veel gebruikt door kustbezoekers uit de regio voor wie de fiets een alternatief van de auto kan zijn, voldoet niet aan de gestelde infrastructurele kwaliteitseisen, komt ook hoog uit de prioritering van andere te verbeteren doorfietsroutes in Zuid-Kennemerland en is niet alleen voor kustbezoekers maar ook voor woon-werkverkeer een belangrijke route. De overige (door)fietsroutes naar de kust (Visscherspad, routes langs Zeeweg, mogelijke nieuwe route door Waterleidingduinen en recreatieve routes door de duinen) kennen elk hun eigen complexiteiten waardoor uitvoering op korte termijn niet haalbaar is. We adviseren om de mogelijkheden ter verbetering van deze overige routes uit te werken, gericht op de middellange of langere termijn.
- *Kwaliteitsimpuls voor fietsparkeren aan de kust:* zowel Bloemendaal als Zandvoort werkt aan realisatie van nieuwe fietsenstallingen aan de kust. We adviseren te communiceren over de aanwezigheid van deze stallingen, te voorzien in duidelijke, consistente bebording naar de stallingsentrees vanaf de belangrijkste fietsroutes en ervoor te zorgen dat de zichtbaarheid van (nieuw gerealiseerde) stallingsentrees op orde is. We adviseren om bij de verdere uitwerking voor één of meerdere bewaakte stallingen in Zandvoort de optie mee te nemen om de stalling in Bloemendaal aan Zee daar ook in te betrekken. Daarnaast adviseren we de benodigde (al dan niet bewaakte) fietsparkeercapaciteit per doelgroep en per locatie aan de kust te onderzoeken en op basis daarvan een plan te maken voor eventuele aanvullende stallingsvoorzieningen.
- *Inzet op informeren en gedragsbeïnvloeding:* we adviseren om:
  1. met de provincie en betrokken gemeenten een gezamenlijke communicatiestrategie uit te werken voor de kust Zuid-Kennemerland;
  2. een centraal platform voor kustbezoekers op te richten;
  3. doelgerichte informatie via het centrale platform en social media te delen;
  4. de effectiviteit van de communicatiestrategie te monitoren.
- *Inzet op bereikbaarheid per spoor:* we adviseren om met NS en ProRail de inzet van meer en langere treinen op drukke kustdagen te bespreken en (het vergroten van) de inzet van P+R terreinen langs het spoor te verkennen.

# 5. Maatregelpakket 'reguleren'

Met het pakket 'reguleren' wordt met harde sturingsmaatregelen ervoor gezorgd dat er minder automobilisten tegelijkertijd naar de kust rijden, zodat er weinig tot geen vertragingen ontstaan en het openbaar vervoer (en eventuele pendeldiensten vanaf P+R) kunnen blijven doorstromen. Uit verkeerskundige berekeningen blijkt dat op de maatgevende locaties op de twee toegangsroutes naar de kust op de piekmomenten 20% tot 35% minder autoverkeer moet rijden dan op dit moment op piekdagen het geval is (zie bijlage 3). Deze reducties kunnen enkel bereikt worden met de in dit pakket opgenomen maatregelen.

Binnen dit maatregelpakket kan gekozen worden uit grofweg twee opties om de toestroom van autoverkeer te verminderen:

1. Auto's beperkt toelaten middels een toelatingssysteem;
2. Parkeertarieven dusdanig verhogen dat het gebruik van de auto naar de kust minder aantrekkelijk wordt.

We lichten deze twee opties nader toe.

## **Optie 1: autoverkeer beperkt toelaten middels een toelatingssysteem**

Werken met een toelatingssysteem voor verkeer richting de kust biedt een mogelijkheid om het meest direct te sturen op de maximale hoeveelheid autoverkeer waarmee de doorstroming op peil blijft. Gedacht kan worden aan een systeem met bemenste controleposten (zoals tijdens het DGP-weekend) of met een camerasysteem waarmee in sommige milieuzones of binnensteden wordt gewerkt.

Voor invoering van deze maatregel moeten de volgende zaken worden geregeld:

- Voor het instellen van selectieve toegang is een verkeersbesluit noodzakelijk waarin doel van de maatregel en een belangenafweging is opgenomen. Het besluit moet doelmatig en proportioneel zijn. Om daarvoor te zorgen moet gedacht worden aan het zo veel mogelijk beperken van de inzet (tot bepaalde dagen en tijdstippen dat het nodig is), het (tijdelijk dan wel doorlopend) ontheffen van specifieke doelgroepen, mogelijk de werking beperken tot bepaalde doelgroepen en/of belanghebbenden schadeloos stellen door nadeelcompensatie te betalen.
- Het instellen van een ontheffingssysteem is onvermijdelijk. Denk aan bewoners, ambulante zorgverleners, mobiele dienstverleners, taxi's die over een (waarschijnlijk doorlopende) ontheffing zullen moeten beschikken. Voor het beoordelen en toekennen van ontheffingsaanvragen moet een organisatie worden ingericht en de aanvragers moeten legeskosten betalen.
- Lastig is de benodigde knip te leggen binnen de doelgroep 'dagtoeristen' die een ontheffing aanvraagt om te parkeren op een van de parkeerplaatsen aan de kust. Het is lastig juridisch hard te maken waar de grens ligt voor het maximum aantal aanvragen en



dat – zodra dat maximum is bereikt - 1 extra auto voor problemen zou zorgen. Het is de vraag of de verkeerskundige berekening van het theoretisch maximum aantal voertuigen waarbij geen hinder optreedt juridisch gezien stand houdt wanneer een aanvrager aan wie geen ontheffing is verleend hier tegen bezwaar maakt.

- Objectivering in de beoordeling van een aanvraag van tijdelijke ontheffingen is daarom gewenst, bijvoorbeeld door een ontheffing aanvraag te koppelen aan het reserveren van een parkeerplaats. Dit is enkel mogelijk wanneer al het openbaar (fiscaal) parkeren wordt omgezet naar een vorm van ‘slagboomparkeren’. Deze parkeervorm valt onder een ander fiscaal regime wat betekent dat de gemeente BTW moet heffen en afdragen over de opbrengst en vennootschapsbelasting moet betalen. Dit heeft naast de eenmalige investering gevolgen voor de organisatie en inkomsten van de gemeente. Voor andere mogelijke vormen van objectivering kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het toekennen van ontheffingen aan voertuigen uit specifieke postcodegebieden (en ook dan moet goed onderbouwd worden waarom aan voertuigen uit specifiek die gebieden ontheffing wordt verleend).
- Voor het inzetten van camera's is toestemming van de Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) nodig en een buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) moet alle beelden uitlezen en controleren voordat deze naar het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) worden doorgestuurd. Inzet van deze maatregel middels camerahandhaving is afhankelijk van medewerking van CVOM. Daarbij moet rekening worden gehouden met het restrictieve beleid dat het CVOM hanteert voor inzet van selectieve toegang middels camerahandhaving.

Bovenstaande punten maken dat het instellen van een dergelijk systeem complex is en dat het onzeker is of het juridisch stand houdt. Nadere juridische advisering is nodig om over dat laatste hard uitsluitel te kunnen geven.

Naast de reeds genoemde complexiteiten gelden bij eventuele verdere uitwerking van deze maatregel de volgende aandachtspunten:

- Drukke stranddagen zijn vaak pas kort vooraf bekend. Als ook de inwerkingtreding van de maatregel kort vooraf bekend wordt gemaakt, kan al het verkeer dat geen doorlopende ontheffing heeft zich slecht voorbereiden op de situatie. Dit maakt het verkeersbesluit kwetsbaar. Om dit te voorkomen kan overwogen worden om aan het begin van het jaar de dagen waarop het besluit geldt vast te stellen. Dit geeft duidelijkheid. Het nadeel van die aanpak is dat de maatregel dan mogelijk geldt op dagen dat het niet druk is en mogelijk niet geldt op dagen die onverwacht druk waren.
- In de uitwerking moet aandacht zijn voor ongewenste effecten in het gebied net buiten de grenzen van de zone waarop het toelatingssysteem van kracht is. Voorkomen moet worden dat zoekverkeer ontstaat in wijken net buiten de zone. Bij de Formule 1 is dit opgelost middels een structuur met meerdere ringen en vele controleposten. Die aanpak is gekozen om ongewenst parkeren in de woonwijken buiten de kleinste ringen tegen te gaan. Daarvan zal bij dagbezoekers aan het strand minder sprake zijn (het merendeel zal niet bereid zijn een uur naar het strand te lopen vanaf de auto). Een uitgebreide ringenstructuur zoals tijdens de

DGP zal daarom niet nodig zijn, maar ongewenst zoekverkeer moet wel tegen worden gegaan.

- Om files te voorkomen is het niet alleen nodig om te sturen op een maximaal totaal aantal auto's dat per dag van en naar de kust rijdt, maar ook op het gespreid in- en uitstromen van het autoverkeer. In de uitwerking van het pakket moet onderzocht worden of het aanmelden voor een bepaald tijdslot tot de mogelijkheden behoort om hierop te sturen.
- De spreiding van de uitstroom van verkeer vanaf de kust is lastiger te reguleren middels dit systeem: mensen enkel toestaan tot een bepaald tijdstip te parkeren is niet mogelijk (en onwenselijk aangezien strandbezoekers over het algemeen ter plaatse pas beslissen wanneer zij terug gaan). Anderzijds is het zonder toepassing van dergelijke tijdsloten in combinatie met een reguleringssysteem lastig om parkeerplaatsen door meerdere bezoekers op een dag te laten gebruiken (gezinnen overdag en mensen die 's avonds komen dineren bijvoorbeeld).
- Goede en duidelijke informatie over het bestaan van en de werking van het toelatingssysteem voor zowel kustbezoekers als de inwoners, ondernemers en werknemers in Zuid-Kennemerland is noodzakelijk om het systeem goed te laten werken.

#### *Kosten*

De kosten van het instellen van een toelatingssysteem zijn zeer afhankelijk van de wijze van implementatie en bijbehorende flankerende maatregelen. De kosten kunnen daarom pas bij verdere uitwerking van de maatregel nader in kaart worden gebracht. Voor een ANPR toegangssysteem op de twee centrale toegangswegen is het aantal benodigde camera's beperkt: waarschijnlijk zijn 4 camera's voldoende, waarmee de minimale investeringskosten in hardware beneden de € 100.000 blijven. Maar waarschijnlijk zijn meer locaties met waarschuwborden dat iemand niet geregistreerd is, wenselijk. Daarnaast zijn er kosten in het optuigen en communiceren van een kentekenregistratiesysteem. En moet het systeem ook beheerd en onderhouden worden. Het lijkt daarmee aannemelijk om rekening te houden met € 300.000 – € 500.000 voor het aanschaffen en optuigen van een dergelijk systeem en € 50.000 - € 100.000 aan jaarlijkse licentie- en beheerkosten. Wordt daar een parkeer-reserveringssysteem aan gekoppeld dan nemen de kosten verder toe. De juridische kant van het instellen van een zone waar voertuigen zonder registratie niet in mogen, is niet inbegrepen in deze kosten. Daarnaast is uiteraard een goede communicatie en informatievoorziening noodzakelijk om het systeem soepel te laten functioneren.

#### **Optie 2: parkeertarieven verhogen**

Een andere mogelijke sturingsmaatregel om de hoeveelheid autoverkeer terug te dringen is het (fors) verhogen van de parkeertarieven aan de kust. Zodanig dat op piekmomenten minstens 20% tot 35% van de bezoekers die in de huidige situatie met de auto komen, een andere keuze zullen maken.

Uit berekeningen (zie bijlage 4) blijkt dat de parkeertarieven aan de kust moeten worden verhoogd van € 15 per dag naar € 40 – € 60 per dag om de hoeveelheid autoverkeer naar de kust zodanig te laten afnemen dat de doorstroming in het wegennet op peil blijft.

### *Aandachtspunten*

- Met de maatregel kan niet worden gestuurd op tijdstip van aankomst of vertrek, waardoor het op bepaalde piekmomenten van de dag alsnog te druk kan worden.
- Duidelijke communicatie over de parkeertarieven aan de kust aan kustbezoekers is randvoorwaardelijk om ervoor te zorgen dat dit ook daadwerkelijk leidt tot andere keuzes.
- Het is niet mogelijk om parkeertarieven dynamisch te maken op openbare parkeerplaatsen. Een hoog dagtarief van € 40 – € 60 zal ertoe leiden dat op rustige dagen onnodig veel bezoekers de kust van Zandvoort en Bloemendaal mijden. Mooi weer laat zich niet voorspellen. Er kan mogelijk wel onderscheid gemaakt worden in een weekdag- en weekendtarief, naast het huidige hoog- en laagseizoen. Maar er zijn weekdagen die heel druk zijn in de zomervakantie en weekenddagen die heel rustig zijn.
- Alleen met een systeem van afgesloten parkeerterreinen kan met dynamische tarieven worden gewerkt. Dan kan ook gewerkt worden met een gereserveerde parkeerplaats als instrument om te sturen op aantallen bezoekers met de auto. In die situatie geldt echter het aandachtspunt dat ook bij de selectieve toegang is genoemd: het parkeren komt in een ander (voor de gemeente ongunstiger) fiscaal regime terecht.
- Een hoog tarief aan de kust, betekent ook dat het verschil in tarief met het straatparkeren in de wijken van Zandvoort (dat nu € 7 per uur kost) lager wordt, waarmee de parkeerverlast in de wijken toeneemt. Een vergunningstelsel leidde in het verleden tot onpraktische/onwenselijk situaties. Een nog hoger parkeertarief in de wijken kan ervoor zorgen dat mensen niet meer betalen: een boete is dan niet veel duurder en er is een kans dat je niet gepakt wordt.

### **Voordelen en aanvullende kansen**

- Overlast door de te grote stroom autoverkeer wordt op beide toegangswegen naar de kust tegengegaan. Op beide routes blijft de doorstroming op peil waardoor ook de bussen kunnen blijven doorrijden.
- Aanvullend op dit pakket is het opzetten van een P+R-systeem effectief (zie pakket 'verleiden en geleiden' in volgend hoofdstuk). Met dit maatregelpakket 'reguleren' zijn geen aanvullende verkeersmaatregelen nodig om de bus door te kunnen laten stromen, omdat de doorstroming op de wegen naar de kust op peil blijft. Het P+R-systeem biedt een goed alternatief voor strandbezoekers die zich niet meer (op het gewenste tijdslot) konden aanmelden of die geen hoge parkeertarieven aan de kust willen betalen.

### **Samenvatting en advies:**

Om ook op de piekmomenten de doorstroming op het wegennet op peil te houden (één van de gestelde uitgangspunten) is 20% tot 35% afname van het autoverkeer van en naar de kust nodig. De infrastructurele (kruispunt)capaciteit dusdanig uitbreiden dat ook deze autostroom zonder doorstromingsproblemen verwerkt kan worden, is niet mogelijk. Met de maatregelen uit de basisaanpak zullen de benodigde afnames van autoverkeer niet bereikt worden. De maatregelen uit de basisaanpak op het gebied van informeren zijn overigens wel noodzakelijk om een effectief en acceptabel pakket met regulerende maatregelen in te voeren. Daarom zijn aanvullende regulerende maatregelen nodig voor autoverkeer. Hiervoor zijn twee opties uitgewerkt:

- Autoverkeer selectief toelaten met een toegangssysteem.
- Parkeertarieven (fors) verhogen.

In de uitwerking is gebleken dat selectieve toegang van autoverkeer gelet op juridische, organisatorische en operationele complexiteiten niet haalbaar is. De uitvoering ervan is pionieren, waarvoor aanvullende juridische advisering benodigd is, waarvoor veel kosten en inspanning van de betrokken partijen benodigd zijn. Het is zeer onzeker of de uitvoering daadwerkelijk mogelijk is. Advies is daarom om niet (op korte termijn) verder te gaan met deze uitwerking.

Verhoging van parkeertarieven – dusdanig dat het aantal bezoekers per auto in voldoende mate afneemt dat de doorstroming verbetert – is de andere mogelijkheid. Het is echter niet mogelijk om efficiënt en doelgericht te werken met flexibele parkeertarieven. Tarieven verhogen op alle dagen in het hoogseizoen, heeft te veel ongewenste effecten voor ondernemers en bezoekers van de kust op de rustigere dagen. Daarom adviseren we ook voor deze optie om dit niet verder uit te werken.

Er kan dus niet gekozen worden voor het pakket reguleren, ondanks dat dit in theorie de meest effectieve manier is om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren, zonder negatieve impact op de economie. Er zijn op dit moment te veel praktische en juridische bezwaren. Vanwege de theoretische kansrijkheid, het gegeven dat er veel draagvlak voor is zowel vanuit de omgeving (blijkt uit de participatie) als politiek, bevelen we wel aan deze optie op de agenda te houden. Als zich kansen voordoen door bijvoorbeeld veranderende wet- en regelgeving, is het de moeite waard deze verder te onderzoeken.

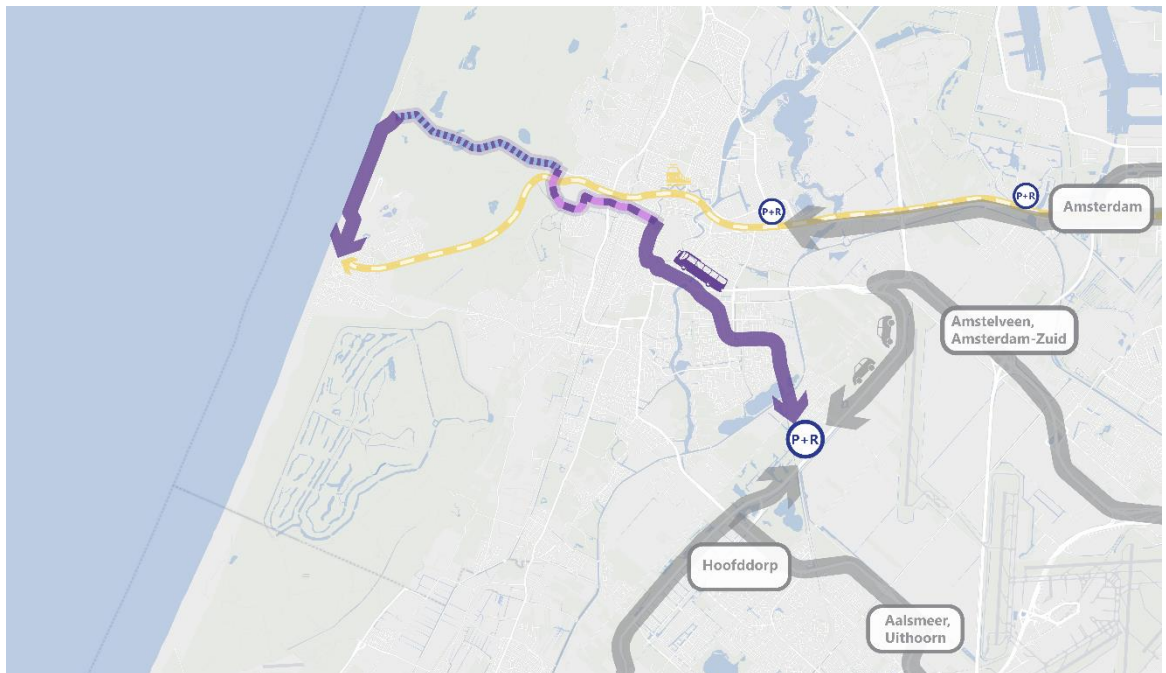
## 6. Maatregelpakket ‘verleiden en geleiden’

Het pakket ‘verleiden en geleiden’ zet maximaal in op het verleiden van automobilisten om gebruik te maken van aantrekkelijke alternatieven voor de auto. En dat met zo min mogelijk maatregelen om het gebruik van de auto minder aantrekkelijk te maken ten opzichte van de huidige situatie. Kern van de aanpak is dat een route tussen P+R-terrein(en) en de kust beschikbaar is waarop (pendel)bussen zonder files kunnen doorrijden. Informeren speelt hierbij ook een belangrijke rol. Bezoekers goed informeren over de drukte bij de kust en het goede alternatief van een P+R werkt verleidend om hier gebruik van maken.

### Locatiekeuze P+R

Een aantal mogelijke zoekgebieden voor P+R locaties zijn in beeld en kwamen ook in het participatietraject naar voren. Indien gekozen wordt voor uitwerking van dit pakket is een nadere verkenning naar mogelijke P+R locaties nodig. In dit document is als werkhypothese om effecten te kunnen analyseren het parkeerterrein bij het Floriadeterrein in Vijfhuizen gehanteerd:

- Deze locatie is gelegen aan de busroute waarop tot in het centrum van Haarlem filevrij kan worden doorgereden, grotendeels via een vrij liggende busbaan;
- De locatie ligt langs belangrijke toegangsroutes voor autoverkeer naar de kust vanuit gebieden die minder goed per bus en trein richting de kust van Zuid-Kennemerland zijn ontsloten (omgeving Hoofddorp, Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en Amsterdam-Zuid). Uit de data die verzameld is in de probleemanalyse Bereikbaarheid Kust blijkt dat op piekdagen 20% tot 30% van het autoverkeer naar de kust via de A9 vanaf knooppunt Raasdorp rijdt en ca. 5% tot 10% via de N201 tussen Hoofddorp en Heemstede. Voor de herkomsten van deze beide stromen kan een P+R bij het Floriadeterrein een aantrekkelijk alternatief zijn. Dit gaat op piekdagen om ca. 10.000 auto's. Het terrein beschikt over een grote parkeercapaciteit van 3.200 parkeerplaatsen. Aanvullend zijn inzet van P+R-mogelijkheden langs het spoor (Spaarnwoude en/of Halfweg Zwanenburg) interessant. De parkeercapaciteit op die locaties is echter kleiner dan bij het Floriadeterrein, op de piekmomenten zitten de sprinters naar Zandvoort al erg vol en deze stationslocaties zijn minder gunstig gelegen voor bezoekers vanuit bijvoorbeeld Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen die geen goed ov-alternatief vanuit het strand hebben. Hierdoor bieden deze P+R-locaties langs het spoor op zichzelf onvoldoende basis om dit pakket ‘verleiden en geleiden’ te laten slagen.
- Er is reeds een goede basis ov-verbinding aanwezig in de vorm van R-net lijn 300 tussen Bijlmer ArenA en station Haarlem. Dit is een hoogfrequente lijn waarop met grote bussen wordt gereden, waarop juist op veel van de piekmomenten voor kustbezoek (zomerse weekenddagen) sprake is van overcapaciteit. Doortrekken van deze (en andere lijnen) op piekdagen richting de kust is een aanvullende optie om het ov-gebruik naar de kust aantrekkelijker te maken.



*Figuur 6.1: overzicht mogelijke P+R-locaties, aanrijroutes voor de auto (grijs), aansluitende busverbinding (paars, met gestippeld de trajecten Zijlweg-Brouwerskolkweg en Zeeweg) en treinverbinding (geel).*

Er geldt een aantal randvoorwaarden om ervoor te zorgen dat deze P+R een aantrekkelijk alternatief vormt ten opzichte van parkeren aan de kust zelf:

1. Het creëren van een filevrije verbinding voor pendelbussen tussen de P+R en de kust;
2. Hoogfrequente pendelbus;
3. Gratis P+R en verhoogde parkeertarieven aan de kust;
4. Goede reisinformatie over de ov- en P+R-mogelijkheden.

Deze randvoorwaarden lichten we hierna toe.

### **Randvoorwaarde 1: filevrije verbinding tussen P+R en kust**

Om te komen tot de randvoorwaardelijke filevrije verbinding voor pendelbussen tussen de P+R en de kust moeten de volgende maatregelen worden genomen:

- Voor de Zeeweg wordt op dit moment in opdracht van de provincie onderzocht hoe de verkeersveiligheid op die weg kan worden verbeterd en kansen voor verbetering van natuur en bereikbaarheid van de kust daarin kunnen worden meegenomen. Hiertoe worden verschillende inrichtingsvarianten van de Zeeweg onderzocht. In het kader van dit maatregelenpakket 'verleiden en geleiden' is het noodzakelijk dat er binnen project Zeeweg een weginrichtingsvariant gekozen wordt waarbij de (pendel)bus de autofiles op piekmomenten kan passeren.
- Op het traject tussen de busroutes door Haarlem (Raaksbrug) en de Zeeweg zijn geen busbanen of -stroken beschikbaar. Om ervoor te zorgen dat de (pendel)bussen ook op dat traject (Zijlweg – Brouwerskolkweg) door kunnen rijden moeten mogelijk (tijdelijke) verkeersmaatregelen genomen worden. Of dit nodig is

en zo ja welke maatregelen dat zijn en welke gevolgen dat voor de lokale verkeerscirculatie heeft, moet nader worden onderzocht.

- De pendeldiensten moeten door de wegbeheerder worden toegelaten op de busbanen en -stroken tussen het Floriadeterrein en het centrum van Haarlem en op de busbaan langs de Boulevard Barnaart. Deze zijn in de huidige situatie alleen voor lijnbussen toegankelijk;

Met deze maatregelen is het mogelijk een filevrije busroute te creëren tussen de P+R bij het Floriadeterrein, Bloemendaal aan Zee en Zandvoort. De rijtijd van de pendelbus tussen de P+R en Bloemendaal aan Zee komt met deze maatregelen op 29 minuten. De rijtijd tot aan het centrum van Zandvoort komt op 37 minuten. Deze tijden zijn gebaseerd op de dienstregelings tijden van de bestaande buslijnen over deze tracés. Omdat de pendeldienst niet hoeft te halteren op tussengelegen haltes kan de rijtijd afnemen tot ca. 25 minuten tussen de P+R en Bloemendaal aan Zee en ca. 30 minuten tussen de P+R en Zandvoort.

### **Randvoorwaarde 2: hoogfrequente pendeldienst**

Voor de pendeldienst kunnen tourbussen worden ingezet. Deze hebben standaard ca. 40 zitplaatsen. Wanneer op de drukste momenten van de piekdagen 12 bussen per uur worden ingezet, kunnen dus 480 personen per uur met pendelbussen tussen de P+R en de kust worden vervoerd. Uitgaande van een gemiddelde autobezetting van strandbezoekers van 3 personen per auto, betekent dit dat een pendelbussysteem van 12 bussen per uur een instroom van maximaal gemiddeld 160 auto's per uur kan verwerken<sup>3</sup>. Aangenomen dat de grootste instroom plaatsvindt gedurende ca. 6 uur (bijvoorbeeld tussen 9u 's ochtends en 15u 's middags), betekent dit dat ca. 1.000 auto's (met 3.000 personen) van deze reisoptie gebruik kunnen maken. Hiermee kan dus voor ca. 10% van de automobilisten die vanuit richtingen komen van waaruit deze P+R potentieel interessant is een alternatief worden geboden.

Indien de P+R succesvol blijkt kan worden overwogen de frequentie van de pendelbussen nog verder te verhogen om op die manier nog meer bezoekers via deze optie naar het strand te vervoeren. Het parkeerterrein heeft een capaciteit tot 3.200 parkeerplaatsen en is hiervoor dus voldoende groot. Een andere mogelijkheid is het toevoegen van extra P+R terreinen op andere locaties.

### **Randvoorwaarde 3: gratis P+R en verhoogde parkeertarieven aan de kust**

Het parkeren op de P+R en gebruik van de pendeldienst is gratis en de parkeertarieven aan de kust moeten worden verhoogd van de huidige € 15 per dag (aan de boulevard in Zandvoort) naar € 20 – € 25 om ervoor te zorgen dat voldoende mensen de P+R als aantrekkelijk alternatief beschouwen. Zie bijlage 4 voor de achterliggende analyse. Indien de parkeertarieven aan de kust niet worden verhoogd, wordt met een P+R weliswaar een alternatieve manier geboden om bij de kust te komen. De ruimte die hierdoor op de weg ontstaat wordt naar verwachting dan direct weer opgevuld door nieuwe groepen mensen die de auto naar de kust tegen een relatief goedkoop parkeertarief aantrekkelijker vinden

---

<sup>3</sup> Om het verkeer op de N200 en N201 te laten doorstromen is het nodig dat hier op piekmomenten in totaal 400 tot 500 auto's per uur minder rijden (zie analyse in bijlage 3). Bovenstaand rekenvoorbeeld laat zien dat deze toestroom niet volledig met één P+R is op te vangen.

(en enige file op de koop toe nemen). Een P+R-systeem neerzetten zonder verhoging van parkeertarieven aan de kust lijkt een scenario 'dweilen met de kraan open' te worden. De berekeningen in bijlage 4 geven een benadering van hoe dit mechanisme werkt. Zodra de goedkoopste parkeerplaatsen bezet zijn moeten bezoekers op duurdere plekken parkeren. Daardoor ligt het effectieve parkeertarief al in de huidige situatie voor deze mensen hoger dan € 15 euro per dag. Hierover goed communiceren met actuele reisinformatie zou ook als prijsprikkel kunnen werken om de P+R meer aantrekkelijk te maken. In de praktijk kan dit getest worden middels een pilot (inclusief monitoring en evaluatie).

#### **Randvoorwaarde 4: goede reisinformatie over de ov- en P+R-mogelijkheden**

Om mensen daadwerkelijk te verleiden om van de gecreëerde ov- en P+R-mogelijkheden gebruik te maken is het noodzakelijk om (naast de in de basisaanpak opgenomen maatregelen) te zorgen dat de beoogde doelgroepen maximaal geïnformeerd zijn.

#### **Kosten**

Als kostenkental voor de inzet van tourbussen als pendeldienst kunnen we uitgaan van € 100 per bus per uur. Uitgaande van een pendeldienst die 12x per uur rijdt en van een omlooptijd van 70 minuten (heen en weer naar Zandvoort met wat langere halteertijd in Zandvoort en op de P+R) is inzet van 14 bussen nodig. Als we aannemen dat de bussen op piekdagen tussen 9u 's ochtends en 21u 's avonds worden ingezet, zijn deze 14 bussen per uur gedurende 12 uur nodig. Dit betekent dat de inzet van pendeldiensten ca. € 17.000 per dag kost.

Naast de kosten voor de pendeldienst moeten afspraken worden gemaakt over gebruik en kosten van inzet van het parkeerterrein, voor de (organisatie en bewaking van) de wegafsluitingen en voor de benodigde communicatie om de P+R- en ov-mogelijkheden onder de aandacht te brengen.

#### **Aandachtspunten bij uitwerking pakket 'verleiden en geleiden'**

- Voor beschikbaarheid en kosten voor gebruik van het parkeerterrein bij het Floriadeterrein moeten afspraken gemaakt worden met de eigenaar van het terrein.
- Het Floriadeterrein is niet de gehele zomerperiode beschikbaar. Er vinden ook evenementen plaats op het terrein die kunnen conflicteren met het gebruik als P+R-locatie.
- In project Zeeweg moet gekozen worden voor een inrichtingsvariant waarbij bussen de autofiles kunnen passeren.
- Bij aanbesteding van de pendeldienst moet goed worden nagedacht over de te vervoeren doelgroepen en welk busmaterieel daar het beste bij aansluit. Inzet van tourbussen is mogelijk, maar aandachtspunt daarbij zijn de mogelijkheden om bagage en kinderwagens mee te nemen. Hier moet in de uitwerking rekening mee worden gehouden.
- Busvervoerders kampen op dit moment met chauffeurstekorten. Juist in weekenden en vakantieperiodes tijdens de grootste piekmomenten van kustbezoekers.
- Mede gelet op de chauffeurstekorten is een flexibel inzetbaar pendeldienstsysteem lastig te realiseren. Of er sprake gaat zijn van een piekdag in kustbezoek is vaak pas kort vooraf (minder dan een week) zeker. Het is niet zeker dat een vervoerder op



die termijn voldoende chauffeurs kan inroosteren om de benodigde frequentie te kunnen rijden. Een vooraf vastgestelde planning voor dagen waarop mogelijk grote drukte verwacht wordt (bijvoorbeeld tijdens weekenden in de zomervakantieperiode en tijdens de lange weekenden in het voorjaar) is naar verwachting beter uitvoerbaar door een vervoerder. Dat kan er echter toe leiden dat bij slecht weer op die dagen onnodig veel bussen worden ingezet (met bijbehorende kosten).

### **Voordelen en aanvullende kansen**

Het pakket biedt een aantal aanvullende voordelen en kansen voor maatregelen die kunnen worden benut. De hiervoor genoemde maatregelen zijn echter randvoorwaardelijk om het pakket 'verleiden en geleiden' te laten slagen. Een principekeuze hierop is nodig, voordat verdere uitwerking van aanvullende kansen en mogelijkheden zinvol is. Een aantal directe kansen die ontstaan met de genoemde maatregelen benoemen we hierna.

#### *Basis ov-verbinding tussen P+R en kust is aanvullend en als backup reeds beschikbaar*

Een voordeel van de P+R-locatie Floriadeterrein is dat er een reeds bestaande alternatieve ov-verbinding met de kust beschikbaar is in de vorm van R-net lijn 300 tussen de P+R en station Haarlem in combinatie met de trein tussen station Haarlem en Zandvoort (of de bus naar Bloemendaal aan Zee). Dit is een goede aanvulling op pendeldiensten op momenten dat de pendeldienst niet meer of minder frequent rijdt (buiten de hoogste piekmomenten van de dag). De directe pendeldienst blijft echter wel randvoorwaardelijk omdat de overstap tussen bus en trein tot een langere reistijd leidt van in totaal 40 tot 45 minuten. Daarnaast maakt de overstap op station Haarlem de reis via de P+R minder aantrekkelijk. Dat wordt versterkt doordat juist op de piekmomenten de sprinters naar Zandvoort komende uit Amsterdam al erg vol zitten. Tot slot heeft de pendeldienst als voordeel dat deze de hele kuststrook tussen Zandvoort en Bloemendaal aan Zee kan bedienen, waar de trein enkel naar Zandvoort rijdt.

#### *Ook de buslijnen 81 en 84 naar de kust profiteren van de maatregelen*

De maatregelen om te komen tot een filevrije busverbinding naar de kust worden niet alleen door de pendeldiensten, maar ook door de buslijnen 81 en 84 benut. Deze vormen daarmee tijdens piekmomenten een aantrekkelijkere reisoortie ten opzichte van de huidige situatie waarin deze bussen in dezelfde file terecht komen als het autoverkeer. De route via Zeeweg is echter wel langer dan de reguliere busroute via de Zandvoortselaan. Aanleg van vrije businfrastructuur via die route is echter kostbaar en op veel plaatsen niet inpasbaar.

#### *Inzet P+R voor bezoekers centrum Haarlem mogelijk*

Het parkeerterrein kan naast bezoekers aan de kust ook op andere momenten als P+R-locatie voor bezoekers van het centrum van Haarlem worden benut. Vervoer tussen het parkeerterrein en het centrum is reeds met de directe R-net verbinding beschikbaar.

### **Pilot**

Het is mogelijk om met een pilot te testen in hoeverre de P+R optie werkt. Het is dan van belang om vooraf het doel van deze pilot gezamenlijk vast te leggen, zodat daar ook op kan worden gemonitord en geëvalueerd. Wanneer het doel is om voor bezoekers een aantrekkelijke aanvullende vervoerwijze richting de kust te bieden is de mate waarin de P+R

wordt gebruikt een belangrijke indicator. Wanneer het doel is om een verschuiving in vervoerwijzekeuze te bereiken (minder files en overlast van verkeer richting de kust) moet echter naar andere indicatoren gekeken worden, zoals de afname in aantal auto's van en naar de kust ten opzichte van de (piek)momenten waarop geen P+R-systeem in werking is.

Advies is om deze pilot op korte termijn uit te werken. In deze uitwerking moet in ieder geval aandacht zijn voor de volgende aspecten:

- Verkenning mogelijke P+R-terrein(en);
- Benodigde maatregelen om een busroute met goede doorstroming te creëren;
  - Consequenties voor project herinrichting Zeeweg in kaart brengen en afstemmen met dat project;
  - Uitwerken wat nodig is aan maatregelen op en rond de Brouwerskolkweg en Zijlweg: wat zijn de gevolgen voor de lokale verkeerscirculatie?;
- Onderzoek naar (al dan niet flexibele) inzetbaarheid van bussen/chauffeurs;
- Benodigde verhoging parkeertarieven Zandvoort onderzoeken (of in pilot uittesten);
- Kosten en financiering uitwerken;
- Een goede informatievoorziening over de verschillende reisopties en het bestaan en de kosten van de P+R gericht op de potentiële doelgroepen is essentieel. Reisinformatie kan informatief, maar ook relatief dwingend worden ingezet, bijvoorbeeld via Matrixborden langs de route met een boodschap als: "Parkeerplaatsen Zandvoort en Bloemendaal zijn vol, ga naar de P+R".
- Monitoring en evaluatie van de pilot zodat na de pilotperiode afspraken kunnen worden gemaakt over een eventueel vervolg of permanente invulling van het systeem.

Aanvullend hierop kan de mogelijkheid worden onderzocht om reguliere buslijnen flexibel of tijdelijk te herrouteren via de vrijgespeelde route die ook door pendelbussen wordt gebruikt. Daarnaast kan overwogen worden om deelfietsen of deelscooters te plaatsen bij de P+R (afhankelijk van gekozen locaties).

### **Samenvatting en advies:**

Het maatregelenpakket 'verleiden en geleiden' zet in op het creëren van een aanvullende reismogelijkheid met P+R-locatie(s) ten oosten van Heemstede en Haarlem vanaf waar kustbezoekers met pendelbussen naar de kust reizen. Om dit systeem te laten werken, gelden 4 randvoorwaarden:

1. Er moet een filevrije verbinding voor de pendelbussen tussen de P+R en de kust beschikbaar zijn. Hiervoor kunnen de bestaande busbanen door Heemstede en Haarlem worden benut en de Zeeweg moet dusdanig (nu en in de toekomst) zijn ingericht dat (pendel)bussen eventuele files kunnen passeren. Tussen het centrum van Haarlem en de Zeeweg moeten (waar en wanneer nodig) op de piekmomenten verkeersmaatregelen worden genomen om de (pendel)bussen door te laten stromen.
2. Inzet van een hoogfrequente pendeldienst: de overstaptijd tussen auto en pendeldienst moet zo klein mogelijk zijn om ervoor te zorgen dat de P+R een aantrekkelijke reisoptie voor kustbezoekers is.
3. De P+R is gratis en de parkeertarieven aan de kust moeten worden verhoogd naar minimaal € 25 per dag om de P+R voldoende aantrekkelijk te laten zijn ten opzichte van met de auto doorrijden naar de kust. Op piekdagen raken de goedkoopste parkeerplaatsen aan de kust vol, waardoor niet iedereen profiteert van het goedkoopste dagtarief van € 15. Mogelijk kan actuele reisinformatie hierover al tot een voldoende prikkel leiden voor bezoekers om de P+R te gebruiken. Dit kan in pilotvorm worden uitgetest.
4. Goede reisinformatie over de ov- en P+R-mogelijkheden is cruciaal om het systeem te laten slagen. Dit onderdeel van de basisaanpak moet dus geïmplementeerd zijn en wordt verder uitgebreid waarbij informatie meer of minder dwingend gecommuniceerd kan worden.

Deze maatregel draagt direct bij aan een beter bereikbare kust: je biedt een aanvullende reisoptie waarmee je ook de groei van bezoekers kan faciliteren. Ideeën voor P+R oplossingen zijn ook in de participatie veel ingebracht. Nadeel van dit pakket is dat files en daarbij behorende overlast zullen blijven bestaan.

De maatregelen uit het pakket 'reguleren' zijn na uitwerking niet haalbaar op korte termijn gebleken. Daarmee zijn de maatregelen uit dit pakket 'verleiden en geleiden' de manier waarmee maximaal effect op de projectdoelstellingen gehaald kan worden. Advies is daarom om – naast de maatregelen uit de basisaanpak – voor een duurzaam, betere bereikbaarheid van de kust voor de langere termijn in te zetten op dit pakket 'verleiden en geleiden'. Op korte termijn kan de werking en effectiviteit van dit pakket in pilotvorm onderzocht worden, gecombineerd met monitoring en evaluatie.

# 7. Effectbeoordeling

In dit hoofdstuk zetten we de effectbeoordeling van het basispakket en de aanvullend benodigde maatregelpakketten op hoofdlijnen uiteen.

## 7.1 Effecten basisaanpak

### INVESTERINGEN EN KOSTEN BEHEER EN ONDERHOUD

#### *Maatregelen*

- Voormalige Trambaan fietsroute
- Fietsparkeren (zo mogelijk betaald)
- Informeren en gedragsmaatregelen
- Inzet op treingebruik

Er zijn nog nader af te wegen maatregelen, zoals de fietsroute door de waterleidingduinen, verbeterde fietsverbindingen tussen Haarlemmermeer en Heemstede (richting Zandvoort en Haarlem), maatregelen voor fietsers gekoppeld aan de herinrichting van de Zeeweg of recreatieve routes door de duinen. De overeenkomst tussen deze maatregelen is dat ze grotendeels losstaan van de principekeuzes hoe met het OV en autoverkeer omgegaan moet worden. Ze dragen bij aan de verbetering van de fietsbereikbaarheid, maar hebben geen effect op de grootste bereikbaarheids- of leefbaarheidsproblematiek. Voor de route door de Waterleidingduinen – als veelgenoemde ontbrekende schakel – is een korte analyse in de bijlage toegevoegd. Een longlist van andere maatregelen die overwogen kunnen worden bij de uitwerking van het basispakket, is in bijlage 6 opgenomen.

#### *Kostenoverzicht*

Niet van alle maatregelen kan op dit moment een exacte kosteninschatting gemaakt worden. De kosten van informeren, gedrag en inzetten op treingebruik en hoeveelheid fietsenstallingen zijn nog afhankelijk van de definitieve uitwerking. Voor de maatregelen op de Voormalige Trambaan moet volgens een zeer globale raming rekening gehouden worden met circa € 4 miljoen tot € 6 miljoen.

### EFFECTEN OP DE BEREIKBAARHEID

#### *Doelgroep*

Het basispakket is vooral gericht op de bewoners van de omliggende gemeenten in Zuid-Kennemerland (Haarlem, Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort), op de treingebruikers en op het informeren van de automobilist die een bewustere keuze kan maken. Het gaat om het stimuleren en belonen van de gezonde keuze. De file- en leefbaarheidsproblematiek wordt niet opgelost met deze maatregelen: bewoners uit omliggende gemeenten gaan op de piekdagen al met de fiets (of ze mijden het strand of gaan kort in de rustige uren). Bezoekers die met de trein kunnen, kiezen voor het grootste deel al de trein: Zandvoort biedt met haar station een unieke mogelijkheid om de kust te bereiken. Op de piekdagen zit ook de trein vol.

Zij die met de auto in de file staan, zijn vooral bezoekers voor wie de fiets en het OV geen alternatief kan bieden. Het informeren zonder een alternatief te bieden, heeft naar verwachting een relatief beperkt effect: zij weten dat dat de kans groot is dat ze in de file komen te staan en gaan desondanks alsnog naar het strand.

#### *Effecten*

De bereikbaarheid voor fietsers verbetert aanzienlijk in dit pakket. Dit niet alleen op de piekdagen, maar ook op de andere dagen zijn de voorzieningen voor fietsers aantrekkelijker aan de kust. En kan hieraan gekoppeld worden dat ook bewoners van Zandvoort vaker de fiets pakken naar werk, opleiding of bezoek Zuid-Kennemerland en wellicht zelfs Haarlemmermeer met de snelle e-bike. De effecten van de trambaanroute zijn doorgerekend en gewaardeerd op € 17 miljoen.

### **EFFECTEN OP DE LEEFOMGEVING**

We verwachten beperkte leefbaarheidseffecten: immers de hoeveelheid wegverkeer blijft nagenoeg gelijk.

### **EFFECTEN OP DE ECONOMIE**

Het pakket draagt bij aan de doelstelling om groei van het kusttoerisme op te vangen met OV en fiets: er wordt immers ingezet op trein en fiets. De verwachting is niet dat het pakket leidt tot grote aantallen extra bezoekers, maar een kleine plus is te realiseren. Met name vanuit de communicatie en profilering van Zandvoort als bereikbare kustplaats met de fiets en OV liggen er kansen. Er zullen ook geen bezoekers geweerd worden. Het effect is daarmee licht positief.

### **RESULTAAT QUICK SCAN MKBA**

Verbetering van het fietspad Voormalige Trambaan gaat gepaard met aanzienlijke reiscomfortbaten (ca. € 17 miljoen over de hele tijdsreeks). Dit effect treedt gedurende het jaar op, dus ook op gemiddelde werk- en weekenddagen. De maatschappelijke baten om een nieuwe fietsverbinding te realiseren zijn circa 3,4 keer zo groot als de kosten om de nieuwe verbinding te realiseren.

## 7.2 Effecten Reguleren

### INVESTERINGEN EN KOSTEN BEHEER EN ONDERHOUD

In dit pakket rekenen we de volgende maatregelen door:

- Selectief toegangssysteem: er komt een systeem van selectieve toegang, zodat er niet meer verkeer over de Zandvoortselaan en Zeeweg rijdt dan de capaciteit aan kan.
- Daarnaast gaat dit pakket gepaard met aanvullende maatregelen op het gebied van informeren en gedragsbeïnvloeding. De exacte vormgeving daarvan hangt ook af in welke mate er ingezet wordt op investeringen in P+R-locaties (zie volgende paragraaf: pakket verleiden en geleiden). De maatregelen uit het pakket verleiden en geleiden kunnen bovenop het reguleren pakket worden genomen om de automobilisten die geweerd worden, een alternatief te bieden.

#### *Investerings*

We gaan uit van een systeem op basis van camera's. Een systeem op basis van afgesloten parkeerterreinen met gereserveerde parkeerplaatsen is ook een optie, maar lijkt qua uitdagingen vergelijkbaar. Voor de effecten van de maatregel, maakt dit niet uit.

De investeringen in de hardware en het systeem bedragen € 300.000 – € 500.000, het beheer van het systeem (licenties, e.d.) € 50.000 – € 100.000 per jaar. Herinvesteringen zijn naar verwachting na 7 jaar nodig.

Grootste kosten en onzekerheid zit in opzetten en organisatie:

- Uitzoeken juridische mogelijkheden, vorm waarin systeem plaatsvindt, aanpassen verordeningen, samenwerking Bloemendaal en Zandvoort (één toegangsregime bij twee gemeentegrenzen, capaciteiten parkeerplaatsen, etc.), verantwoordelijkheid voor beheer systeem beleggen, etc.
- Informatievoorziening (opzetten en beheren): online, langs wegen in vier gemeenten / al bij de snelweg, onder bewoners en ondernemers.
- Beheer en organisatie registratie, handhaving, beboeten, opzetten, continueren, evalueren en bijsturen.

Het vergt een forse inspanning om het bovenstaande te verkennen én alle partijen moeten zich blijvend committeren, anders gaat het systeem sowieso niet functioneren. De onderstaande effecten laten de potentie zien wat het systeem op kan leveren áls het functioneert. Er is ook een reële kans dat de uitdagingen in praktijk te groot zijn om een dergelijk systeem op te tuigen.

NB: met verhoging parkeertarieven kan een vergelijkbaar effect behaald worden. Maar het is in praktijk complex om tarieven specifiek op piekdagen te verhogen. De maatregelen om dat mogelijk te maken, komen minimaal overeen met een selectief toegangssysteem op basis van gereserveerde parkeerplaatsen. Tarieven verhogen op alle dagen in het hoogseizoen, heeft naar verwachting te veel ongewenste effecten voor ondernemers en bezoekers van de kust op de rustigere dagen. Dit is onhaalbaar geacht en daarom niet verder uitgewerkt.

## **EFFECTEN OP DE BEREIKBAARHEID**

### *Doelgroep*

Het pakket richt zich op de automobilist op de piekdag en in het bijzonder de dagtoerist op de piekdagen. Uitgangspunt is dat verblijfstoeristen via hun accommodatie toegang hebben gekregen en voor bewoners, ondernemers en leveranciers ontheffingen zijn. Doel is om de dagtoerist op de absolute piekdagen – waarbij de capaciteit van de weg (en vaak ook de parkeergelegenheid) onvoldoende is – terug te brengen tot een aantal dat wel past. De dagtoerist op de piekdag met de auto zijn bezoekers die gemiddeld van verder weg komen, niet alleen reizen (gemiddeld 3 personen per auto) en in de regel geen goede OV-verbinding hebben. Een deel zal ook met een volle achterbak reizen met strandspullen, koelbox, buggy's, etc. en daarom dicht bij het strand willen parkeren.

### *Effecten*

De doelgroep die beïnvloed wordt, is ook de direct de groep die het meest profiteert van de betere bereikbaarheid. Het zijn immers voornamelijk de dagtoeristen die in de file staan richting het strand en op de terugweg: bewoners, ondernemers en leveranciers mijden de drukke tijdstippen op de weg op de mooie stranddagen. Bewoners rijden vaak tegen de drukste richting in als men toch met de auto op pad gaat. Van de 9.000 auto's die in de vier drukste uren over de Zeeweg en Zandvoortselaan naar Zandvoort en Bloemendaal aan Zee rijden, moeten er 2.500 voertuigen geweerd worden om het verkeer door te laten stromen. Dit zijn dus 7.500 bezoekers die niet (op het gewenste tijdstip) naar de kust kunnen.

Er is een positief effect voor alle bezoekers die in de spitsuren naar het strand blijven gaan, evenals de kleine groep leveranciers, ondernemers en bewoners die op de drukke uren met de toeristenfile mee rijdt: voor hen is de file opgelost en bovendien is ook de zoektijd naar een parkeerplaats kleiner (dat geldt ook voor de bezoekers die na de strandspits naar het strand rijden). Er is een negatief effect voor de bezoekers die niet op tijd een plek hebben gereserveerd. Zij moeten uitwijken naar een ander strand dat niet hun voorkeur heeft, via een P+R-terrein reizen (zie volgende paragraaf) of gaan niet naar het strand. We zien dat de positieve effecten voor de groep die wél blijft rijden circa 3 keer zo groot zijn als de negatieve effecten voor de groep die uit moet wijken (zie bijlage 5). Daarmee is netto het bereikbaarheidseffect positief op de piekdagen.

Er is een negatief effect voor de tijd en 'gedoe' die het kost om te registreren. Indien dat beperkt kan worden tot (duidelijk aangekondigde) piekdagen, dan is dit effect beperkt. Moet op 365 dagen per jaar registratie plaatsvinden, werkt het systeem complex, etc. dan kan dit een aanzienlijk negatief effect zijn voor de ervaren bereikbaarheid. Ook voor doelgroepen die minder handig zijn met online registratie kan de bereikbaarheid van de kust erop achteruit gaan in die gevallen.

## **EFFECTEN OP DE LEEFOMGEVING**

De maatregel leidt ook tot een positief effect op de leefomgeving: geluid, uitstoot, hinder door congestie en verkeersveiligheid verbeteren door de voertuigen die geweerd worden. Echter zal dit vooral plaatsvinden op de piekdagen (8 – 15 per jaar), op de overige 350 dagen zijn er niet of nauwelijks effecten op de leefomgeving. Ook blijft het relatief druk: de

maximale capaciteit van de weg wordt benut. Effecten op de leefomgeving zijn dus positief, maar niet in dezelfde orde grootte als de effecten op de bereikbaarheid.

### **EFFECTEN OP DE ECONOMIE**

Effecten op de economie zijn in beginsel waarschijnlijk negatief: de 7.500 bezoekers die niet meer komen, geven geen geld uit. Aan de andere kant zullen bezoekers die blijven komen mogelijk langer blijven omdat ze minder lang onderweg zijn. Zeker als ook het parkeren een probleem is en men vooral rondjes rijdt op zoek naar een parkeerplaats, is dat tijd waarin bezoekers geen bestedingen doen op het strand. Met informatie en spreiding van bezoek worden ingespeeld op hogere uitgaven: geregistreerde bezoekers kunnen ook (indien ze dat willen) aanvullend geïnformeerd worden (waar is het druk op het strand, wat is een gunstig tijdstip om te vertrekken, etc.). En tot slot zijn er dagen waarop mensen mogelijk twijfelen om met de auto naar het strand te gaan omdat het mogelijk druk is: voor hen kan de drempel verlaagd worden als ze zeker weten dat de stranden van Zandvoort en Bloemendaal bereikbaar zijn. De bereikbare kust kan gepromoot worden. Effecten kunnen dus positief of negatief uitpakken.

Tot slot is er een relatie met het pakket verleiden en geleiden. Met één P+R locatie kan een kwart van het verkeer dat moet uitwijken worden opgevangen. Een P+R locatie en aantrekkelijk busverbindingen, trekken mogelijk ook nieuw kustbezoek (geen 7.500 bezoekers per dag, maar mogelijk wel een deel).

### **RESULTAAT QUICK SCAN MKBA**

De quick-scan MKBA laat zien dat een toelatingssysteem in de zone van de Zeeweg en Zandvoortselaan met aanzienlijke bereikbaarheidseffecten gepaard gaat. Selectieve toegang is een effectieve manier om tegen relatief beperkte kosten de doelstelling op het gebied van doorstroming en hinderbeperking te realiseren. Het vervoer past zich aan aan de maximale capaciteit, in plaats van het aanpassen van capaciteit aan vervoer (uitbreiding infrastructuur). De maatschappelijke baten wegen in potentie op tegen de maatschappelijke kosten, maar dit hangt af van de definitie uitwerking. Als het systeem gedurende het jaar 'gedoe' (gebruikers kunnen zich ergeren, kiezen voor een strand waar men makkelijk heen kan etc.) geeft, dan kan de kosten-baten balans ook anders uitvallen. De inrichting van het systeem, met gebruiksvriendelijkheid als belangrijk uitgangspunt, is cruciaal. Of dit mogelijk is, is op dit moment niet goed te bepalen.

## **7.3 Effecten verleiden en geleiden**

### **INVESTERINGEN EN KOSTEN BEHEER EN ONDERHOUD**

In deze analyse gaan we uit van de volgende maatregelen:

- Filevrije busroute via Brouwerskolkweg – Zeeweg, met directe bussen Haarlemmermeer en Amstelveen naar Bloemendaal aan Zee en Zandvoort
- P+R-locaties met gratis pendelbussen (en evt. fietsen)
- Aanvullende informatie en gedragsmaatregelen. Deze zijn randvoorwaardelijk om de bus en P+R-locaties aan te kunnen bieden en gebruik van te laten maken. We



rekenen niet specifiek 'effecten' door van deze maatregel, maar gaan uit van een pakket waarin dit goed functioneert.

### *Investerings*

Voor het inzetten van een tourbus als pendeldienst, die vanaf een P+R locatie richting Zandvoort en terug rijdt, kunnen we uitgaan van € 100 per bus per uur. Uitgaande van een pendeldienst die om de 5 minuten rijdt (dit is 12 keer per uur), zijn 14 bussen nodig. Uitgaande dat deze bussen van 9u 's ochtends tot 21u 's avonds worden ingezet, zijn deze pendelbussen 12 uur nodig. De kosten worden daarmee op ca. € 17.000 per dag geraamd. In een situatie met 8 piekdagen kost dit ca. € 134.000. Voor het maximaal aantal piekdagen (dit zijn er 15), bedragen de kosten ca. € 252.000.

Daarnaast verwachten we dat een verhoging van de parkeertarieven op piekdagen in Zandvoort noodzakelijk is om reizigers te laten overwegen gebruik te maken van de P+R-locaties. Gemiddeld leidt dit op lokaal niveau tot een positief effect: bezoekers van veelal buiten de regio betalen meer voor parkeren aan de kust. Dit kan bijdragen aan dekking van de kosten. In 2023 bedroegen de parkeeropbrengsten in Zandvoort ruim € 10 miljoen (NB: de tarieven in Bloemendaal aan Zee zijn hoog genoeg om de P+R een potentieel aantrekkelijk alternatief te laten zijn). Welk deel exact aan het strandbezoek (in de piekperioden) gerelateerd is, hebben we niet in beeld. Zandvoort int immers ook parkeergeld in het dorp en buiten het hoogseizoen. Maar het lijkt aannemelijk dat een verhoging van de tarieven in het hoogseizoen met 65% (van € 15 naar € 25 per dag) de parkeerinkomsten met € 1 miljoen a € 2 miljoen zullen stijgen. Indien niet wordt gekozen voor verhoging van parkeertarieven aan de kust komt dit effect logischerwijs te vervallen. Mogelijk dat goede communicatie over de huidige en verwachte parkeerbezetting van de verschillende parkeerterreinen aan de kust ook een middel kan zijn om bezoekers te verleiden van de P+R gebruik te maken. Op piekdagen raken alle goedkope parkeerplekken namelijk vol, waardoor een deel van de bezoekers ook in de huidige situatie al meer dan het dagtarief van € 15 betaalt.

## **EFFECTEN OP DE BEREIKBAARHEID**

### *Doelgroep*

De primaire doelgroep is dezelfde groep als in het pakket reguleren. De bedoeling is om de automobilist te verleiden gebruik te maken van de P+R-terreinen. Voor een deel van de automobilisten kan dit bij een aantrekkelijke tariefstelling een optie zijn. Een ander deel zal 'gedoe' van een overstap, omrijden naar de P+R-locatie, meeslepen van strandspullen, etc. een te grote drempel zijn om het gedrag aan te passen.

Daarnaast kan deze maatregel ook juist nieuwe doelgroepen naar het strand trekken. Namelijk de groep die graag met het OV wil reizen en niet in de file wil staan, maar voor wie nu de verbinding nu niet aantrekkelijk genoeg is. En met een P+R, of meer directe busverbindingen, hebben zij wel een aantrekkelijk alternatief. Of de flexibele automobilist met een klein budget (denk aan jongeren, die een auto kunnen lenen) die door gebruik van de P+R locatie goedkoper naar het strand kan reizen dan via het OV of door te parkeren. Daar zit dus ook een potentieel ongewenst neveneffect: een aantrekkelijke P+R-locatie kan ook mensen trekken die sowieso al met het OV zouden reizen.

### *Effecten*

We onderscheiden in deze analyse twee maatregelen. Het gebruik van de P+R-terreinen en de verbeterde busverbinding.

### *Effecten van gebruik P+R-terreinen*

We schatten in dat het gebruik van een P+R ten oosten van Haarlem/Heemstede, om vervolgens met een hoogfrequente pendelbus richting Zandvoort reizen, in potentie maximaal ca. 10-15% van de weggebruikers kan verleiden (en afvangen). Voor een goede doorstroming moet op piekmomenten 20% tot 35% van de voertuigen afgevangen worden. De benodigde reductie met P+R wordt (naar verwachting) niet gehaald.

#### **Effecten P+R-terreinen elders**

Het gebruik van de P+R terreinen laat zich moeilijk inschatten. We hebben geen referentielocaties van toeristische gebieden met een sterk weersafhankelijk bezoekerspatroon met P+R-locaties.

Lessen die we vanuit andere P+R-locaties kunnen trekken:

**P+R houdt mogelijk ook mensen uit het OV.** In Amsterdam zou 35% van de P+R gebruikers zonder P+R met het OV naar Amsterdam zijn gegaan.<sup>4</sup> De P+R van Breukelen wordt zeer goed gebruikt, maar deze heeft tot slechts 40 minder autobewegingen per dag geleid. Mensen gaan met auto naar station ipv fiets en daarnaast wordt ruimte op de weg wordt opgevuld door nieuw verkeer<sup>5</sup>. P+R locaties worden in de regel gebruikt door mensen die vaker met het OV reizen. Op de Zaancorridor zou 80% van de reizigers die gebruik maakt van een P+R locatie sowieso met het OV reizen (bij verdwijnen P+R zou men een andere P+R zoeken, met fiets naar station, of elders in de buurt parkeren), slechts 20% zou met de auto naar de eindbestemming gaan. Dat zegt iets over de eindbestemming (niet aantrekkelijk voor de auto), maar ook iets over de gebruiker (OV-minded).<sup>6</sup> De doelgroep voor kustbezoek is waarschijnlijk ook anders: men kiest nu immers niet voor een P+R-locatie bij bijvoorbeeld Halfweg of Spaarnwoude.

#### **P+R locaties zijn wellicht een uitbreiding van parkeermogelijkheden en leiden uiteindelijk tot meer autoverkeer**

Zijlstra (2020)<sup>7</sup> concludeert: "Zonder flankerend beleid is de P+R faciliteit eigenlijk een uitbreiding van de auto-infrastructuur, met meer parkeerplaatsen voor (potentiele) automobilisten". Ook het onderzoek van de Gemeente Amsterdam geeft deze suggestie, aangezien reizigers anders voor een deel met het OV waren gegaan. Het biedt ook vooral

<sup>4</sup> Gemeente Amsterdam (2021), Amsterdamse P+R-maatregelen

<sup>5</sup> <https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2022-07/Beleidsuitwerking%20P%2BR%20provincie%20Utrecht%20vastgesteld%2005-07-2022.pdf>

<sup>6</sup> [https://openresearch.amsterdam/image/2024/4/19/onderzoek\\_p\\_r\\_terreinen\\_op\\_de\\_zaancorridor.pdf](https://openresearch.amsterdam/image/2024/4/19/onderzoek_p_r_terreinen_op_de_zaancorridor.pdf)

<sup>7</sup> <https://vervoerswetenschap.nl/wordpress/wp-content/uploads/2020/08/1.-Een-discussie-over-de-rol-van-Park-and-Ride-in-onderzoek-en-beleid-be....pdf>

op piekdagen de mogelijk voor méér mensen om met de auto naar de bestemming te gaan. Gemeente Amsterdam heeft 5.300 plekken, waarvan er dagelijks gemiddeld 2.400 gebruikt worden (ook groot aandeel woon-werk verkeer en frequente bezoekers.). Bij evenementen is er een veel hogere bezetting. Voor Zandvoort zou het gebruik tussen de piek en niet-piekdagen nog meer verschillen. Buiten piekdagen wordt P+R waarschijnlijk nauwelijks gebruikt. Daarom is het ook belangrijk om na te denken of deel bruikbaar is voor Haarlem/Amsterdam, afhankelijk van locatie.

#### *Effecten van de verbeterde busverbinding*

Een aantrekkelijke busverbinding leidt naar verwachting vanuit Haarlemmermeer en Amstelveen, vooral tot gebruik onder reizigers die (ondanks de matige OV-verbinding) nu ook met het OV naar Zandvoort reizen. De reis is immers niet onmogelijk: Amstelveen en Hoofddorp hebben een directe verbinding met station Haarlem vanwaar op de trein kan worden overstapt. Met een directe busverbinding neemt de reistijd naar de kust met circa 20 - 25 minuten af. Het exacte aantal huidige OV-reizigers vanuit Haarlemmermeer en Amstelveen naar de kust op piekdagen is niet bekend. De verwachting is dat dit aantal rond de 600 zal liggen op de dagen met topdrukke. Een directe busverbinding zorgt ervoor dat zij met de bus in plaats van de trein naar Zandvoort of Bloemendaal aan Zee gaan. Dit trekt vermoedelijk nog eens 150 tot 250 extra OV-reizigers aan op de absolute piekdagen. Op de rustigere dagen, zal dit aantal lager liggen.

Het feit dat de trein ontlast wordt, biedt mogelijk ruimte voor extra treinreizigers die nu de volle treinen naar de kust mijden. Als bestaande buslijnen worden omgeleid, zijn er ook negatieve effecten voor de reiziger die niet meer direct hun bestemmingen kunnen bereiken en een extra overstap nodig hebben. Ook komen zij in vollere bussen te zitten.

#### **EFFECTEN OP DE LEEFOMGEVING**

De inzet van het instrument verleiden heeft naar verwachting een beperkt effect op de leefomgeving. De bus zorgt voor nieuwe reizigers, maar haalt geen reizigers uit de auto. De P+R doet dit mogelijk wel voor een deel, maar niet voldoende om congestie op te lossen. De wegen blijven vol staan. Daarnaast is ook hier het risico dat de P+R zorgt voor extra autoverkeer doordat de parkeercapaciteit groter wordt.

Met de combinatie van goede informatie en hogere parkeertarieven is het mogelijk dat 20-35% minder autoverkeer naar de kust zal rijden. Dit leidt tot leefbaarheidsbaten in de orde grootte van € 150.000 per jaar.

#### **EFFECTEN OP DE ECONOMIE**

De hogere parkeertarieven leiden tot een afname van toerisme, de bus kan leiden tot een kleine toename. Dat geldt ook voor de P+R locaties: deze kunnen ook leiden tot een toename van het toerisme. Het effect valt of staat met het aantal dagen waarop de verhoogde parkeertarieven gelden. Als dit selectief wordt ingezet op de drukste dagen, zijn de effecten op de economie beperkt en mogelijk positief. Echter is het instellen van flexibele, drukteafhankelijke parkeertarieven in de praktijk onmogelijk, zoals toegelicht in hoofdstuk 5. Als het ook geldt op de rustigere dagen, kunnen effecten ook negatief uitvallen. De communicatiestrategie speelt ook een belangrijke rol in het totale effect: Zandvoort en Bloemendaal die op een groot aantal wijzen bereikbaar zijn kan positief bijdrage aan het imago van de kustplaatsen en meerdere doelgroepen trekken.

## 7.4 Haalbaarheid

Naast de effecten op de projectdoelstellingen zoals deze in de voorgaande paragrafen zijn beschreven is op basis van 'expert judgement' de haalbaarheid/werkbaarheid bepaald (gelet op de juridische, organisatorische/operationele en politiek/bestuurlijke context):

- Bij de maatregelen in het basispakket voorzien we geen grote problemen qua haalbaarheid.
- Het pakket reguleren is het meest effectief op de projectdoelstellingen Bereikbaarheid Kust. Bovendien lijkt er vanuit de omgeving en politiek draagvlak voor het principe van reguleren. Maar het pakket kent grote uitdagingen op zowel juridisch, organisatorisch als operationeel vlak, zoals toegelicht in hoofdstuk 5. Het pakket bestaat uit twee mogelijkheden: reguleren met selectieve toegang of het verhogen van parkeertarieven. Naast de juridische, organisatorische en operationele complexiteiten, ligt het verhogen van parkeertarieven binnen gemeente Zandvoort politiek gevoelig en is die optie niet flexibel genoeg om effectief op drukke dagen te kunnen sturen.
- Voor het pakket verleiden en geleiden vergt de organisatorische en operationele kant nog uitwerking. Vragen die hiervoor nog beantwoord moeten worden zijn:
  - in hoeverre is het systeem flexibel inzetbaar en wat betekent dit voor de effectiviteit ervan?
  - welke P+R-terrein(en) zijn beschikbaar?
  - welke verkeersmaatregelen zijn nodig om een goede busdoorstroming te garanderen en welke effecten hebben deze op het overige verkeer?

Politiek/bestuurlijk ligt verhoging van parkeertarieven in Zandvoort gevoelig. Om een P+R-systeem als aantrekkelijk alternatief te kunnen laten functioneren ten opzichte van met de auto naar de kust rijden is enige verhoging van de dagtarieven aan de kust noodzakelijk (zie toelichting bij randvoorwaarde 3 in hoofdstuk 6).

**Samenvatting:**

De basisaanpak leidt tot een verbetering van de fietsbereikbaarheid van de kust. We verwachten beperkte leefbaarheidseffecten, aangezien de hoeveelheid autoverkeer nagenoeg gelijk blijft. Het pakket heeft een licht positief effect op de economie, omdat de fietsmaatregelen en communicatie inzet kan leiden tot een kleine groei van bezoekers. De verbetering van de Voormalige Trambaan scoort positief in een quick scan MKBA door de reiscomfortbaten die jaarrond (ook voor woon-werkverkeer) behaald worden. Het pakket bestaat uit haalbare/werkbare oplossingen.

Met het pakket 'reguleren' kunnen op effectieve wijze de grootste positieve effecten op bereikbaarheid en leefbaarheid behaald worden. De maatschappelijke baten wegen in potentie op tegen de maatschappelijke kosten, mits het systeem gebruiksvriendelijk kan worden ingericht. Het pakket is echter juridisch, organisatorisch en operationeel zeer complex en daardoor niet haalbaar.

De P+R in het pakket 'verleiden en geleiden' zorgt voor een aanvullende reismogelijkheid en draagt op die wijze bij aan een betere bereikbaarheid van de kust. Daarnaast leidt het pakket tot een verbeterde doorstroming van de bus. De P+R zal niet voor voldoende mensen een aantrekkelijk alternatief vormen om autofiles te voorkomen. Daardoor is het effect op de leefbaarheid en autobereikbaarheid van deze maatregel beperkt. Het pakket 'verleiden en geleiden' is haalbaar/werkbaar, maar vraagt nog uitwerking van organisatorische en operationele aspecten en ligt wat betreft de benodigde verhoging van parkeertarieven in Zandvoort ook politiek gevoelig.

# 8. Conclusie en advies

## 8.1 Conclusie

Figuur 8.1 geeft een visualisatie van de globale effecten van de pakketten op de indicatoren die ook in de probleemanalyse zijn gehanteerd.

Effect (met focus op de 10 - 15 drukste stranddagen)

	Basispakket	Basispakket + Reguleren	Basispakket + Verleiden en geleiden
<b>Doelstellingen</b>			
Verbetering Fiets	Green	Green	Green
Voorkomen van files	Red	Green	Yellow
Doorstroming Bus	Red	Green	Green
Opvangen groei met ov en fiets	Yellow	Green	Green
<b>Effecten bezoekers kust</b>			
Druk fietspaden	Green	Green	Green
Verkeersveiligheid fietser	Green	Green	Green
Parkeerdruk fiets	Green	Green	Green
Zitplaatskans trein	Yellow	Yellow	Yellow
Zitplaatskans bus	Yellow	Green	Green
Congestie bus	Red	Green	Green
Parkeerdruk auto	Red	Green	Yellow
Congestie auto	Red	Green	Yellow
<b>Leefomgeving</b>			
Luchtkwaliteit langs toegangswegen	Yellow	Green	Yellow
Geluidskwaliteit langs toegangswegen	Yellow	Green	Yellow
Spreiding drukte op het strand	Green	Green	Green
<b>Economie</b>			
Effect op aantal bezoekers / bestedingen	Green	Yellow	Green
<b>Kosten</b>			
Investeringen	Green	Yellow	Red
Exploitatie / beheer en onderhoud	Green	Yellow	Red
<b>Haalbaarheid</b>			
Juridisch / wet- en regelgeving	Green	Red	Green
Organisatorische / operationele complexiteit	Green	Red	Yellow
Politiek / bestuurlijke context	Green	Yellow	Yellow

Figuur 8.1: Kwalitatieve beoordeling effecten van de kernmaatregelen uit de maatregelpakketten tijdens drukke piekdagen

Op hoofdlijnen kunnen we het volgende concluderen:

- **Het basispakket** verbetert de fietsbereikbaarheid, maar voldoet niet aan de doelstellingen om files te voorkomen zodat het ov kan doorstromen. Ook vinden er geen investeringen in het ov plaats, behalve dat getracht wordt de trein beter te benutten. De investeringen zijn no-regret en passen binnen bestaande budgetten en versterken de andere pakketten. De congestie en leefbaarheidsproblematiek op de weg op de drukke zomerse dagen wordt niet opgelost.
- **Het pakket reguleren** voldoet aan alle beoogde doelstellingen. De uitvoering ervan is juridisch, organisatorisch en operationeel complex en daardoor zeer onzeker. Dus hoewel de effecten in theorie positief kunnen zijn, is de onzekerheid rondom dit pakket groot.
- **Het pakket verleiden en geleiden** zorgt (in combinatie met het basispakket) voor verbetering van de fietsbereikbaarheid, draagt bij aan de groei van het ov-gebruik en borgt de doorstroming van de bus. Het autogebruik zal naar verwachting niet voldoende afnemen om de congestie en leefbaarheidsproblematiek te doen afnemen. Daarmee wordt niet aan alle uitgangspunten voldaan. Daarnaast moet rekening gehouden met forse kosten: om een aantrekkelijk P+R en ov-alternatief aan te bieden, moet fors geïnvesteerd worden. En een aantrekkelijke P+R-locatie trekt zonder flankerend auto-reducerend beleid waarschijnlijk vooral extra bezoekers en ontlast de wegen maar beperkt. Hoewel niet optimaal, bevat dit pakket (aanvullend op de basisaanpak) de enige haalbare maatregelen om te werken aan de projectdoelstellingen van Bereikbaarheid Kust.

## 8.2 Advies

Gelet op de conclusies en het doorlopen proces komen we tot het volgende advies aan de betrokken bestuurders:

1. Zet in op uitvoering van de volgende concrete en zichtbare maatregelen op korte termijn die onafhankelijk van andere keuzes genomen kunnen worden (basisaanpak). De maatregelen in de basisaanpak zitten principekeuzes niet in de weg over hoe in de toekomst om wordt gegaan met het autoverkeer. De informatievoorziening is zelfs een belangrijke basis om op voort te bouwen als in de toekomst meer sturende maatregelen worden ingezet om verkeer te verleiden of te reguleren:
  - a. Verbetering van fietsroute Voormalige Trambaan: advies is om uitwerking van deze route vooruitlopend op de overige doorfietsroutes in de regio op te pakken, gelet op de hoge prioriteit in zowel het project Aanpak Doorfietsroutes als project Bereikbaarheid Kust.
  - b. Zorg voor goede communicatie over de aanwezigheid, bebording en zichtbaarheid van de (deels nog te bouwen) fietsstallingen in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee. Neem bij de verdere uitwerking voor één of meerdere bewaakte stallingen in Zandvoort de optie mee om ook de stalling in Bloemendaal te voorzien van bewaking. En voer onderzoek uit naar de benodigde (al dan niet bewaakte) fietsparkeercapaciteit per doelgroep en per locatie aan de kust om op basis daarvan een plan te maken voor eventuele aanvullende stallingsvoorzieningen.
  - c. Zet in op informeren en gedragsbeïnvloeding door het uitwerken van een gezamenlijke communicatiestrategie, door een centraal platform voor kustbezoekers op te richten, door doelgerichte informatie via dat platform

- en social media te delen en door de effectiviteit van de communicatiestrategie te monitoren. Kijk ook naar mogelijke samenwerking met Rijkswaterstaat voor informatievoorziening langs de snelwegen om kustverkeer meer sturend te informeren.
- d. Bespreek in overleg met NS en ProRail de mogelijke inzet van meer en langere treinen op drukke kustdagen en verken (het vergroten van) de inzet van P+R terreinen langs het spoor.
  - e. Start verkenning naar verbetering van overige fietsroutes naar de kust, gericht op uitvoering op de (middel)lange termijn: onderzoek naar mogelijke fietsroute door de Waterleidingduinen, verbeteren/aanvullen mogelijkheden recreatieve rondjes door de duinen, aanpak fietspaden Zeeweg en Visscherspad, aanpak fietsroute richting Haarlemmermeer.
2. Hoewel pakket 'reguleren' in potentie de meest effectieve maatregelen biedt, zijn deze juridisch, organisatorisch en operationeel complex gebleken. De haalbaarheid is daardoor zeer onzeker. Advies is om de maatregelen uit dit pakket niet nader uit te werken. Advies is om wel te alert te blijven als kansen op het gebied van selectieve toegang of dynamische parkeertarieven zich voordoen.
  3. Zet voor de langere termijn in op een duurzaam bereikbare kust met pakket 'verleiden en geleiden'. Hoewel dit pakket niet optimaal is, biedt het de enige haalbare mogelijkheid (aanvullend op de basisaanpak) om te werken aan de projectdoelstellingen van Bereikbaarheid Kust. Aandachtspunten en randvoorwaarden zijn benoemd in hoofdstuk 6, waaronder verhoging van parkeertarieven in Zandvoort en benodigde verkeersmaatregelen in Haarlem en Bloemendaal voor een vrije bus doorstroming. Om stapsgewijs aan dit pakket te werken en te onderzoeken hoe met deze aandachtspunten en randvoorwaarden kan worden omgegaan, adviseren we te starten met een pilot en deze te monitoren en evalueren gericht op de te nemen vervolgstappen. Daarbij kan ook geëxperimenteerd worden met meer of minder dwingende communicatie over volle parkeerplaatsen, files en P+R-opties als alternatief op route of juist via kanalen voordat men vertrekt.



# Bijlage 1 Samenvatting van ingebrachte ideeën tijdens participatie

## B.1.1 Summiere samenvatting

### Thema **Betere reisinformatie:**

- Moderne technologieën zoals mobiele apps voor real-time informatie.
- Parkeerreserveringen en verhoogde parkeergelden voor druktebeheersing.
- Informatieborden langs toegangswegen voor actuele informatie.
- Introductie combikaart voor diverse vervoersmiddelen.

### Thema **Meer op de fiets:**

- Scheiding van fietsverkeer en eenrichtingsfietspaden voor veiligheid.
- Investering in fietsparkeervoorzieningen en verbetering van fietspaden.
- Stimuleren van fietsverhuur op strategische locaties.

### Thema **Aantrekkelijk openbaar vervoer:**

- Aparte busbanen met mogelijk fietspaden voor snellere doorstroom.
- Meer treinen naar Zandvoort op zonnige dagen en evenementen.
- Grootschalige P+R-locaties buiten steden voor verminderde verkeersdruk.
- Heropenen oude tram- of treinlijnen en lightrail-verbindingen.

### Meer bezoekers in de toekomst:

- Plaatsen van bewustmakende borden bij entree Nationaal Park.

### Thema **parkeren:**

- Opzetten van pendeldiensten en gebruik van P+R-locaties voor druktebeheersing.
- Invoering van dynamische parkeertarieven en samenwerkingen met bedrijven.

### Thema **Slim omgaan met autoverkeer:**

- Vergroenen van parkeerplaatsen en verbetering van vrachtverkeer.
- Stimuleren van combinatie met ander vervoer en efficiënt gebruik van infrastructuur.
- Overwegen van evenement-specifieke verkeersregelingen, zoals bij F1.

### Thema **kleine verbeteringen aan de weg:**

- Aanpassing en onderhoud van fietspaden voor betere toegankelijkheid.
- Integratie van businfrastructuur voor verbeterde doorstroming.
- Eenrichtingsverkeer en herstel van trambanen voor betere verbindingen.
- Verbetering van verkeersveiligheid voor fietsers met eenrichtingsfietspaden.

### Thema **zonder label:**

- Meer groen: Toevoegen van groenvoorzieningen voor leefbaarheid.
- Combitickets: Aanbieden van combitickets met ov en extra faciliteiten.
- Snelheid: verlaag de maximumsnelheid en handhaaf meer voor autoverkeer.

## B.1.2 Uitgebreide samenvatting

### Thema Betere reisinformatie

- **Effectieve Communicatie:** Gebruik moderne technologieën zoals mobiele apps en dynamische borden om bezoekers real-time informatie te geven over vervoersopties, parkeerplekken en verkeerssituaties. Dit helpt bezoekers beter te plannen en stimuleert het gebruik van alternatieven voor de auto.
- **Parkeerreserveringen en Verhoging van Parkeergeld:** Het reserveren van parkeerplaatsen via een app of website en het verhogen van parkeergeld kunnen de verkeersdruk verminderen en bezoekers motiveren om gebruik te maken van openbaar vervoer of fietsen.
- **Informatievoorziening Langs Toegangswegen:** Plaatsen van borden langs toegangswegen zoals de A9 om actuele informatie te verstrekken over beschikbare parkeerplaatsen en reistijden, zodat bezoekers beter geïnformeerd hun reis kunnen plannen.
- **Combinatiekaart voor Diverse Vervoersmiddelen:** Introduceer een combikaart waarmee bezoekers kunnen kiezen uit verschillende vervoersopties zoals e-bikes, fietsen, bussen en treinen. Deze kaart kan flexibel worden gebruikt afhankelijk van beschikbaarheid en weersomstandigheden.
- **Gebruik van P+R Locaties:** Stimuleer het gebruik van Park & Ride-locaties aan de rand van Haarlem, gecombineerd met pendelbussen naar Zandvoort, om de verkeersdruk in het stadscentrum te verminderen.
- **Real-time Data en Monitoring:** Implementatie van een telnetwerk met camera's voor real-time monitoring en betrouwbare verkeersinformatie. Dit helpt bij het meten van de effecten van verkeersmaatregelen en het verstrekken van actuele data aan bezoekers.
- **Duurzaam Gedrag Stimuleren:** Communiceer duidelijk over alternatieven voor de auto en de voordelen van duurzame vervoersopties. Gebruik gedragssturing om bezoekers te motiveren verantwoord gedrag te vertonen, zoals het opruimen van afval op het strand.

### Meer op de fiets

- **Scheiding van Fietsverkeer:** Maak aparte rijstroken voor snel (e-bikes, brommers) en langzaam fietsverkeer op drukke fietspaden zoals de Zeeweg en langs de duinen. Dit moet gevaarlijke inhaalacties verminderen en de verkeersveiligheid verhogen.
- **Eenrichtingsfietspaden:** Voer eenrichtingsverkeer in op fietspaden, bijvoorbeeld op de Zeeweg, om tegenliggers te vermijden en de doorstroming te verbeteren.
- **Fietsparkeervoorzieningen:** Investeer in bewaakte en overdekte fietsenstallingen, vooral op drukke locaties en bij ingangen van natuurgebieden. Laadpalen voor elektrische fietsen zijn ook gewenst.
- **Verbetering van Fietspaden:** Verbeter en breid fietspaden uit, met specifieke aandacht voor routes door de duinen en verouderde fietspaden zoals tussen

Vogelezang en Zandvoort. Zorg voor onderhoud zodat fietspaden niet onder water komen te staan.

- **Verhuur van Fietsen:** Stimuleer fietsverhuur op strategische locaties zoals P&R-terreinen en langs de kust, met speciale aandacht voor elektrische fietsen en bakfietsen om autogebruik te verminderen.
- **Verkeershandhaving:** Verhoog de handhaving op snelheid en geluidsoverlast, bijvoorbeeld door camera's te plaatsen. Verminder de snelheid op wegen zoals de Zeeweg voor meer veiligheid en minder emissies.
- **Extra Fietsvoorzieningen:** Creëer fietsroutes over voormalige trambanen en verbeter de bewegwijzering naar hoofd fietsroutes om de veiligheid en doorstroming te verbeteren.

### Thema Aantrekkelijk openbaar vervoer

- Een terugkerend idee is de **aanleg van aparte busbanen**, mogelijk gecombineerd met fietspaden, om een snellere doorstroom van bussen te waarborgen. Er is specifiek genoemd om extra rijstroken of oude trambanen voor bussen in te zetten, vooral op drukke dagen zoals stranddagen en evenementen zoals de Formule 1.
- Ook wordt frequent genoemd dat **meer treinen naar Zandvoort** moeten rijden op zonnige dagen en tijdens evenementen. Het opschalen van bestaande buslijnen, zoals de 300, 346 en 356, die bij goed weer doorrijden naar het strand, is een veelgenoemd voorstel.
- Daarnaast is er het idee van **grootschalige P+R-locaties buiten de stad**, waar mensen hun auto kunnen parkeren en met frequent rijdende bussen naar de kust kunnen reizen. Dit zou de verkeersdruk in de steden verminderen. Specifieke maatregelen zoals verkeersdosering en verkeerslichtenregeling moeten de doorstroming van bussen verbeteren ten koste van autoverkeer.
- Voor de lange termijn is het **heropenen van oude tram- of treinlijnen** naar Zandvoort en de aanleg van lightrail-verbindingen meerdere malen genoemd. Ook wordt het idee van transferia en ov-hubs ondersteund, waarbij reizigers overstappen op duurzame vervoersmiddelen.

### Meer bezoekers in de toekomst

*Slechts 1 idee dat haalbaar is, een idee vanuit Zeeweg-project:*

- Overweeg het plaatsen van veranderende borden bij de entree van het Nationaal Park om weggebruikers bewust te maken van de waardevolle landschappelijke omgeving. Deze bewustwording kan leiden tot een ander rijgedrag.

### Thema parkeren

- **Pendeldiensten en ov-oplossingen:** Het opzetten van pendeldiensten tussen parkeerplaatsen en het strand, zoals een pendelbus tussen P-Noord en P-Zuid in Zandvoort, wordt meerdere keren genoemd. Dit moet zorgen voor een betere spreiding van bezoekers en het verminderen van zoekverkeer. Ook wordt voorgesteld om vanuit omliggende steden fiets- en ov-garages in te richten, zodat strandgangers vanaf daar met het ov verder kunnen reizen.
- **Parkeeroplossingen en dynamische prijzen:** Er wordt voorgesteld om dynamische parkeertarieven in te voeren, waarbij parkeren duurder wordt tijdens

drukke periodes om het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen te stimuleren. Dit moet niet alleen de drukte verminderen maar ook de klantbeleving verbeteren door vooraf parkeerplekken te kunnen reserveren. Verder wordt genoemd om gebruik te maken van P+R-locaties buiten het centrum, zoals de parkeerplaatsen bij Q-park of de Zuidas in Amsterdam, met goede ov-verbindingen naar het strand.

- **Gebruik van bestaande infrastructuur:** Er wordt gesuggereerd om grote toegangswegen zoals de A9 te benutten voor transferia met ov-opties en fietsmogelijkheden. Dit moet het autoverkeer verminderen en de verkeersdoorstroming verbeteren. Daarnaast wordt het idee van tijdslots voor automobilisten aangehaald, waarbij kentekeninformatie wordt gebruikt om parkeerplaatsen te beheren en parkeerdruk te reguleren.
- **Samenwerkingen met bedrijven:** Het beter benutten van parkeergelegenheden van bedrijven en instellingen, zoals die van IKEA Haarlem, tijdens piekdruktes wordt ook als oplossing aangedragen. Dit kan helpen om de parkeerdruk te verlichten en de bereikbaarheid te verbeteren. Koppel dit aan ov naar de kust.

### Thema Slim omgaan met autoverkeer

- **Vergroenen parkeerplaatsen:** De suggestie om parkeerplaatsen te vergroenen, zoals het omzetten ervan in grasvelden, werd herhaaldelijk genoemd als een aantrekkelijke oplossing.
- **Verbetering vrachtverkeer:** Een betere doorstroming van vrachtverkeer, vooral via Bentveld, en verbeterde inrichtingen op drukke locaties zoals NPZK-ingang Koevlak, werden ook benadrukt.
- **Combinatie met ander vervoer:** Creëer P&R-faciliteiten en verbeter fietsveiligheid en het bevordert alternatieve vervoerswijzen zoals de terugkeer van de blauwe tram.
- **Efficiency:** Een meer efficiënt gebruik van bestaande infrastructuur, zoals het benutten van transferia en het instellen van tolheffing.
- **Kijk naar F1:** Het dynamisch beheren van verkeersstromen, geïnspireerd op de F1-ervaring, en het implementeren van variabele parkeertarieven op basis van verkeersdrukten werden voorgesteld als mogelijke oplossingen. Evenement-specifieke verkeersregelingen, vergelijkbaar met die van de Formule 1, werden ook overwogen om piekmomenten te beheren.
- **Snelheidsbeperking en flitsers:** Het verlagen van de maximumsnelheid naar 50 km/u op provinciale wegen en 30 km/u in stedelijke gebieden, gecombineerd met meer flitsers, kan de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit verbeteren.
- **Autovrije zones:** Tijdens drukke dagen kan de kustlijn autovrij gemaakt worden, waarbij alleen bestemmingsverkeer toegang heeft.

### Thema kleine verbeteringen aan de weg

- **Aanpassing en onderhoud van fietspaden:** Door de toename van regenval zijn de fietspaden in de Kennemerduinen onbegaanbaar geworden. Het ophogen van deze

paden met zand uit de omgeving biedt een eenvoudige en effectieve oplossing zonder extra ecologische procedures.

- **Integratie van businfrastructuur:** Smalle wegdelen kunnen beter gekoppeld worden aan bestaande businfrastructuur om de doorstroming te verbeteren. Het creëren van een aparte baan voor bussen en auto's vanaf het station helpt het autogebruik te verminderen.
- **Eenrichtingsverkeer voor Ringweg:** Invoering van eenrichtingsverkeer op de ringweg met voldoende ruimte voor nood- en hulpdiensten kan de veiligheid verbeteren en de verkeersdruk verlagen.
- **Herstel en uitbreiding van Trambaan:** Het herstellen van de trambaan ten noorden van Zandvoortselaan en de aanleg van een breed fietspad richting de kust zorgen voor betere fiets- en ov-verbindingen.
- **Verkeersveiligheid voor fietsers:** Het aanleggen van eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de zeeweg en specifieke delen voor normaal en snel fietsverkeer (zoals elektrische fietsen en bakfietsen) verhoogt de veiligheid en doorstroming. Een betere verbinding van de Bergweg met andere fietsroutes voorkomt gevaarlijke situaties in drukke gebieden.

#### Ingebrachte ideeën zonder thema-label:

- **Meer groen:** Het doortrekken en aanbrengen van meer groen in Haarlem en omgeving kan de leefbaarheid verbeteren en de natuur versterken.
- **Combitickets:** Het aanbieden van combitickets die ov en andere faciliteiten zoals zonnebrandcrème bevatten, kan duurzame keuzes aantrekkelijker maken.
- **Snelheid:** Op korte termijn wordt een snelheidstest voorgesteld door de limiet naar 60 km/u te verlagen, gevolgd door permanente trajectcontrole. Op lange termijn wordt voorgesteld om de Zuidbaan van de Zeeweg alleen voor bussen te reserveren. Verder benadrukt men de focus op natuurbeleving en pleit men voor actieve verkeersbegeleiding op drukke dagen.

# Bijlage 2 Analyse realisatie doorfietsroute Voormalige Trambaan

Om de fietsbereikbaarheid van de kust verbeteren is realisatie van de doorfietsroute langs de Zandvoortselaan/Voormalige Trambaan onderdeel van de basisaanpak. Deze verbinding is tevens opgenomen als doorfietsroute in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets van Provincie Noord-Holland (F201). Bij het toepassen van de kwaliteitseisen van de MRA voor een doorfietsroute zijn diverse ingrepen nodig. Deze zijn in deze analyse voor het tracé van de Voormalige Trambaan nader toegelicht en grof geraamd.

## B.2.1 Samenvatting analyse Voormalige Trambaan

Zoals in paragraaf 4.1 aangegeven is de route die het meest voor de hand ligt om op korte termijn te verbeteren de fietsroute Zandvoortselaan/Voormalige Trambaan. Ook uit de data-analyse van Witteveen + Bos – uitgevoerd in het kader van de aanpak doorfietsroutes in de regio Zuid-Kennemerland - waarin verschillende doorfietsroutes geanalyseerd zijn op basis van intensiteit, breedte en verharding, blijkt de noodzaak om juist deze route aan te pakken. Uit dit onderzoek blijkt dat met name de fietsroute over de Voormalige Trambaan een relatief hoge intensiteit fietsers heeft en van lage kwaliteit is. Vergeleken met andere doorfietsroutes in de omgeving komt deze route daarmee relatief hoog uit op de prioritering van doorfietsroutes in de regio.

Deze fietsverbinding strekt zich uit van station Heemstede-Aerdenhout tot aan het Raadhuisplein in Zandvoort over een lengte van ca. 5,5 km. Het exacte tracé van deze route is nog niet vastgesteld. Voor de realisatie van een hoogwaardige fietsroute zijn twee mogelijkheden:

Eenzijds kan de route het tracé van de Zandvoortselaan (N201) volgen. Hier bevindt zich aan beide zijden van de rijbaan een eenrichtingsfietspad van ca. 2 meter breed. Hiermee voldoet een groot deel van de route al aan de vereiste breedte voor een doorfietsroute. Nadeel van deze route is dat deze direct gelegen is langs een verkeersader met veel gemotoriseerd verkeer. Niet alleen is dit ongunstig voor de beleving van de fietser, maar dit betekent ook dat fietsers op veel kruispunten rekening moeten houden met hoge verkeersaantallen vanuit diverse richtingen.

Dit speelt minder op de andere route dat het tracé van de Voormalige Trambaan volgt. Deze verbinding is dankzij de historie als trambaan een recht en direct tracé dat grotendeels solitair is en minder kruispunten en in- en uitritten heeft. De kruispunten die er zijn hebben vrijwel allemaal het profiel van een erftoegangsweg met beperkte verkeersaantallen. Dit biedt kansen om het 'doorfietsen' op deze route ook echt te faciliteren. Echter liggen onder of direct naast grote delen van het tracé diverse kabels en leidingen en voldoet de inrichting van deze route aan veel kwaliteitseisen voor een doorfietsroute niet: het grootste deel is uitgevoerd in klinkers/tegels, belijning ontbreekt, het fietspad is op de meeste plekken niet breder dan 3 meter en er staan hinderlijke sluishekken bij diverse kruispunten i.v.m. de

veiligheid. Om zo veel mogelijk aan de kwaliteitseisen te voldoen zijn de diverse ingrepen nodig. Deze zijn nader uitgewerkt in de volgende paragrafen. Samengevat gaat het om de volgende maatregelen:

- Realisatie van fietsstraten
- Verbreden en asfalteren van bestaande fietspaden
- Verbeteren verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op kruispunten d.m.v. plateaus, middengeleiders en signalering. Dit in combinatie met het verwijderen van sluishekken.

Aandachtspunt daarbij is de aanwezigheid van diverse (lastig of niet te verplaatsen) kabels en leidingen op grote delen van het tracé. Toepassing van modulaire fietspaden (zoals Easypath) kan in dit soort gevallen mogelijk een oplossing bieden. Een grove kostenraming wijst uit dat aanleg van een doorfietsroute die zo veel mogelijk voldoet aan de kwaliteitseisen via het tracé van de Voormalige Trambaan een investering vereist van circa € 4 miljoen tot € 6 miljoen (nader uit te werken met schetsontwerpen en een SSK-raming in het kader van de aanpak Doorfietsroutes). De keuze voor het zuidelijke tracé via de N201 zou als doorfietsroute mogelijk goedkoper kunnen zijn omdat verbreding op veel plekken niet nodig is. Echter is ook hier op grote delen sprake van tegelverharding die gewijzigd zou moeten worden en is het begin en het einde van het tracé gelijk aan het tracé via de Voormalige Trambaan: hier zijn dus dezelfde investeringen nodig. Nader onderzoek is nodig in hoeverre de mogelijk lagere investeringskosten opwegen tegen de hiervoor benoemde nadelen van deze route.

## B.2.2 Beschrijving huidige route

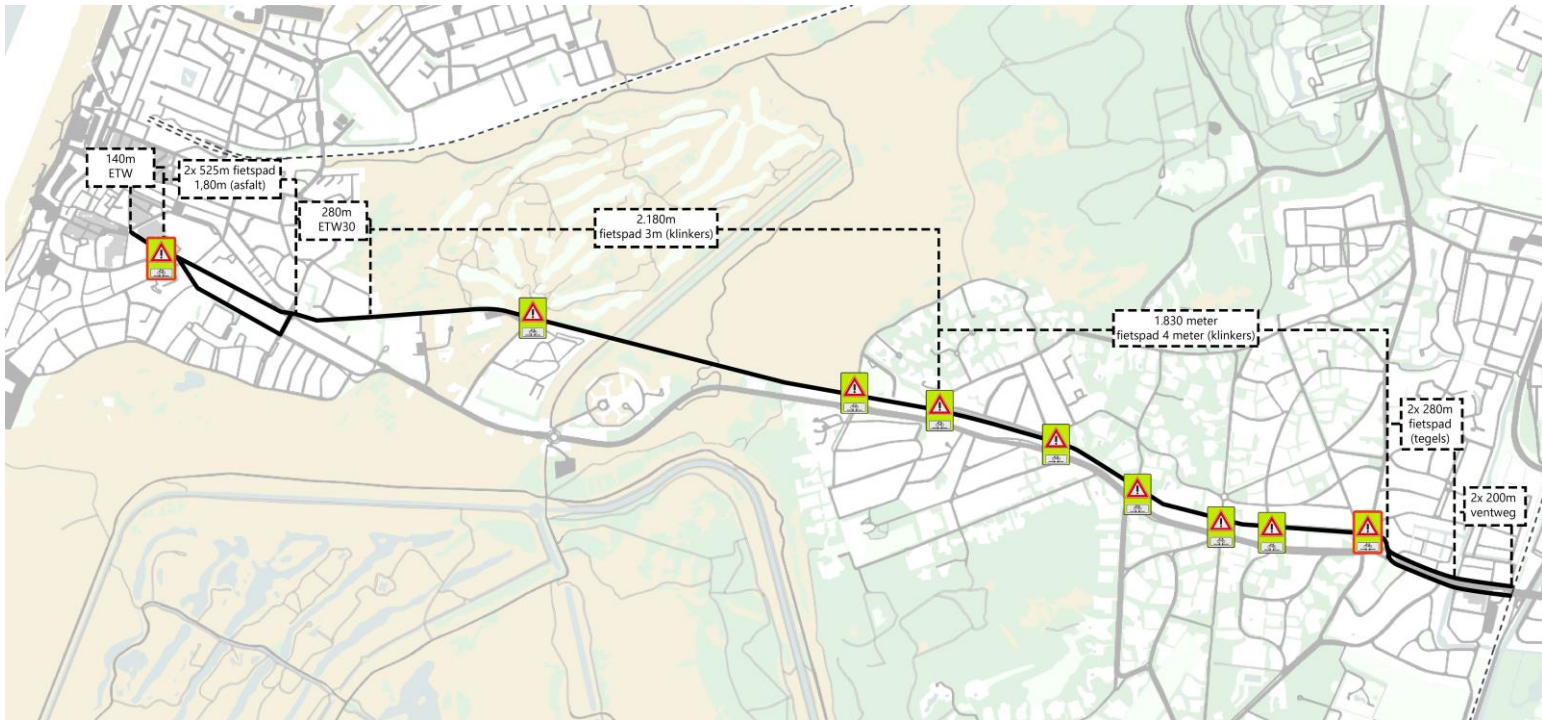
Deze fietsverbinding strekt zich uit van station Heemstede-Aerdenhout tot aan het Raadhuisplein in Zandvoort over een lengte van ca. 5,5 km (Figuur B2.1). De verbinding vormt dankzij de historie als trambaan een recht en direct tracé. Een groot deel van het tracé is volledig gescheiden van het overig verkeer (solitair), wat het comfort en de veiligheid in de huidige situatie al ten goede komt. Brom- en snorfietsen zijn op dit fietspad niet toegestaan.

De route is grofweg in te delen in 7 deeltrajecten die van oost naar west kort zijn beschreven:

- **Ventwegen Zandvoortselaan:** vanaf het station Heemstede-Aerdenhout is in beide richtingen een ventweg aanwezig die de functie van een fietsstraat vervult. Aan de noordzijde is deze uitgevoerd in een combinatie van asfalt (1,3m) en klinkers (2x1,0m). Aan de zuidzijde is de ventweg uitgevoerd in klinkers.
- **Fietspaden Zandvoorterweg:** tussen de Schollevarlaan en de Gezina van der Molenlaan ligt aan de noord- en zuidzijde van de rijbaan een tweerichtingfietspad (2,4m); beide uitgevoerd in rode tegels.
- **Voormalige Trambaan oost:** tussen de Gezina van der Molenlaan en Bentveldweg is sprake van een tweerichtingfietspad (ca. 4m) uitgevoerd in tegels. Het kruispunt met de Oosterduinweg is vanuit de probleemverkenning Bereikbaarheid Kust aangemerkt als een verkeersveiligheidsknelpunt. Hier kruist de fietsroute een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (wel adviessnelheid 30) zonder middengeleider met fietsers uit de voorrang. Op de andere plekken kruist het fietspad erftoegangswegen 30 km/u met fietsers in de voorrang. Omdat zichtlijnen op veel plekken beperkt zijn, zijn bij deze kruispunten veelal

sluishekken toegepast om de snelheid van fietsers te verminderen. Met hoge intensiteiten fietsverkeer vormen deze sluishekken bottlenecks voor de doorstroming.

- **Voormalige Trambaan west:** tussen de Bentveldweg en Jonkheer P.N. Quarles van Uffordlaan ligt eveneens een tweerichtingsfietspad in tegels en klinkers. Deze is met ca. 3m een stuk smaller dan het oostelijke deel. Ook hier is sprake van kruispunten met erftoegangswegen 30km/u met fietsers in de voorrang in combinatie met toepassing van sluishekken.
- **Erftoegangsweg (ETW) Burg. Nawijnlaan – Kostverlorenstraat:** deze erftoegangsweg is ruim opgezet met ca. 8 meter breedte, uitgevoerd in zwart asfalt. Er wordt incidenteel geparkeerd op de rijbaan.
- **Haarlemmerstraat & Doctor C.A. Gerkestraat:** deze straten vormen gezamenlijk de centrale as voor autoverkeer door het zuiden van Zandvoort. De straten vormen een eenrichtingscircuit voor zowel autoverkeer als fietsverkeer. De noordelijke Haarlemmerstraat bedient het verkeer in westelijke richting en is ingericht met een rijbaan voor autoverkeer in klinkerverharding (ca. 3m) en aanliggend licht verhoogd fietspad in asfalt (1,80m). De zuidelijke Doctor C.A. Gerkestraat heeft een vergelijkbaar profiel voor de oostelijke richting. Hier is zowel de rijbaan als het fietspad uitgevoerd in asfalt.
- **Grote Krocht:** Het meest westelijke deel van de fietsroute is momenteel vormgegeven als gemengd verkeer met klinkerverharding. Langs deze erftoegangsweg zitten diverse winkels in het plint wat deze straat meer tot een verblijfsgebied maakt.



Figuur B2.1 Trajectdelen doorfietsroute Voormalige Trambaan - Huidige situatie



### **B.2.3 Gebruik van de route**

Ten behoeve van de probleemverkenning Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland is een analyse gedaan van het gebruik van de fietsroute op basis van tellingen. Tijdens het drukste uur in de zomer van 2023 is de maximaal gemeten intensiteit ca. 650-700 fietsers per uur. CROW-richtlijnen schrijven voor dat bij een dergelijke intensiteit van fietsverkeer een breedte van 4,5 meter gewenst is op een tweerichtingfietspad. De huidige inrichting voldoet hier niet aan.

### **B.2.4 Kwaliteitseisen**

Aan een doorfietsroute zijn diverse kwaliteitseisen verbonden. De minimale kwaliteitseisen van het MRA Doorfietsroute-netwerk zijn als volgt:

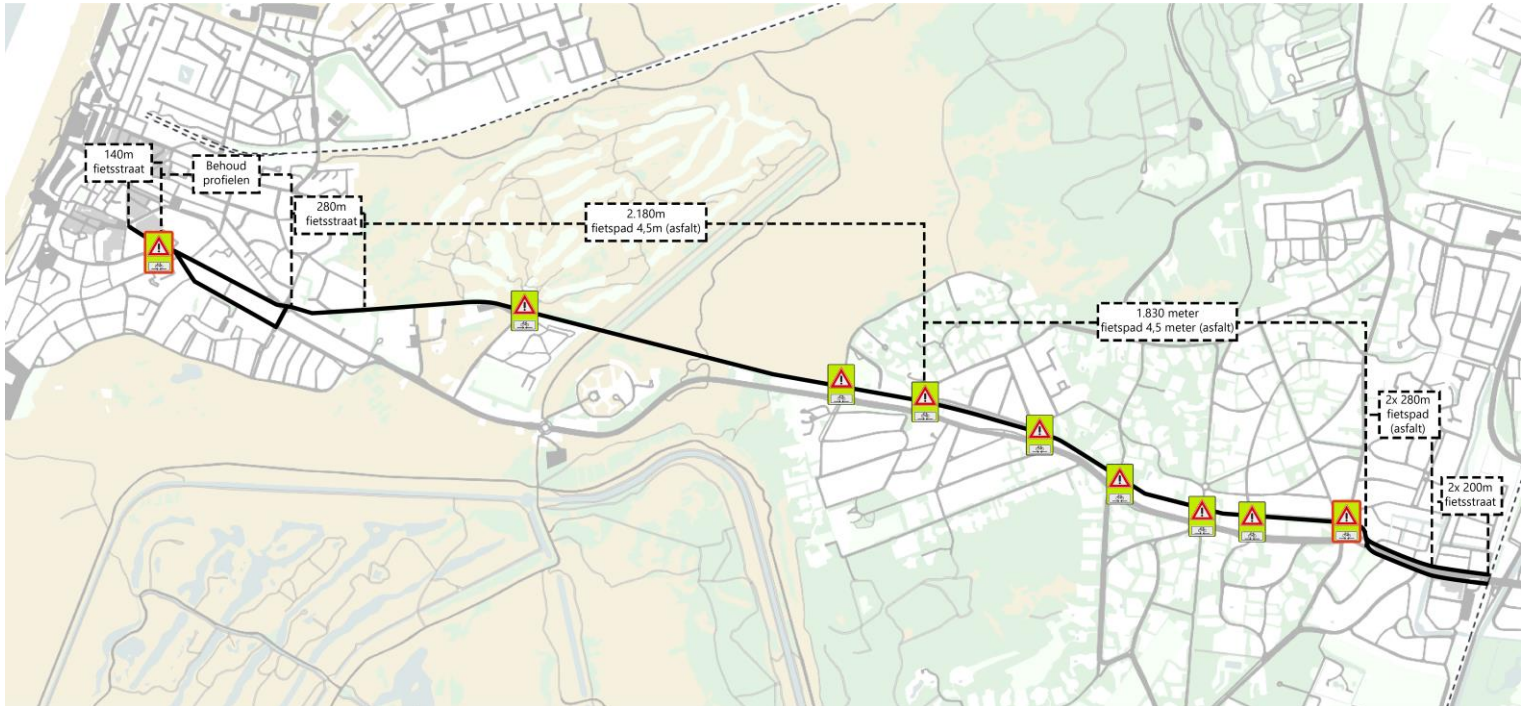
- Vier meter breed overrijdbaar fietspad bij twee richtingen, twee meter bij éénrichting
- Rood asfalt (verharding vlak, stroef, heel en schoon)
- Fiets heeft zo veel mogelijk voorrang
- (Sociaal) veilig door goede verlichting
- Niet onderbroken waar mogelijk
- Geen hindernissen (bijvoorbeeld paaltjes), ook niet in de berm
- Goed zichtbare lijnen op het fietspad
- Schuine rand of stoepband
- Voldoet aan CROW-ontwerpeisen

### **B.2.5 Benodigde maatregelen**

Kijkend naar de huidige staat van de fietsroute, zijn op veel plekken ingrepen nodig om aan de kwaliteitseisen van een doorfietsroute te voldoen. Deze zijn ook gewenst om daadwerkelijk comfort te bieden voor de fietser. De benodigde ingrepen zijn samen te vatten in drie categorieën die vervolgens nader zijn uitgewerkt:

1. Realisatie van fietsstraten op plekken waar sprake is van gemengd verkeer
2. Verbreden en asfalteren van bestaande solitaire fietspaden naar 4,5 meter

3. Verbeteren van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op kruispunten d.m.v. plateaus, middengeleiders en signalering. Dit in combinatie met het verwijderen van sluishekken.



Figuur B2.2 Trajectdelen doorfietsroute Voormalige Trambaan - Toekomstige situatie

## 1. REALISATIE VAN FIETSSTRATEN OP PLEKKEN WAAR SPRAKE IS VAN GEMENGD VERKEER

Zowel op de ventwegen langs de Zandvoortselaan in het oosten, de straten Burg. Nawijnlaan – Kostverlorenstraat als het Grote Krocht in het westen zijn wegen waar fietsers gemengd zijn met autoverkeer. Dit is met de lage intensiteiten voor autoverkeer geen probleem voor de positie van de fiets. Echter, om het comfort voor de fietser te versterken tot een kwaliteit die past bij een doorfietsroute is het wenselijk deze wegen rianter in te richten voor de fietser door de aanleg van fietsstraten in asfalt. Hoewel de noordelijke ventweg al de status heeft van een fietsstraat is het profiel met een asfaltstrook van ca. 1,3 meter voor fietsverkeer in één richting aan de krappe kant. Daarom is aanpassing van ook dit profiel naar een fietsstraat met brede asfaltstroken gewenst.

## 2. VERBREDEN EN ASFALTEREN VAN BESTAANDE SOLITAIRE FIETSPADEN NAAR 4,5M

Voor het gehele traject waar de Voormalige Trambaan vrij ligt van de N201 geldt dat verbreding en asfaltering nodig is om aan de minimale kwaliteitseisen te voldoen. Het advies is om dit fietspad te verbreden naar 4,5 meter zodat de hoge aantallen fietsers op piekdagen ook de ruimte krijgen die ze nodig hebben en gevoelens van onveiligheid door snelheidsverschillen op het fietspad zo veel mogelijk worden voorkomen. Bij verbreding van dit fietspad kan direct een rode laag asfalt en belijning worden aangebracht, die in de huidige situatie nog ontbreken.

### **3. VERBETEREN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID EN OVERSTEEKBAARHEID OP KRUISPUNTEN**

Een goede doorfietsroute dient zo veel mogelijk in de voorrang te liggen en zo min mogelijk te worden onderbroken. Dit vraagt om duidelijke en verkeerveilige kruispunten. Op dit gebied is nog veel winst te behalen. Bij elk kruispunt met een erftoegangsweg worden fietsers op het solitaire fietspad geconfronteerd met sluishekken die vlotte doorgang voor de fiets belemmeren. Hoewel deze hekken als doel hebben de snelheid van fietsverkeer te remmen voordat het kruispunt wordt gepasseerd, is het in de basis het autoverkeer dat de snelheid zou moeten minderen: op alle kruispunten van het solitaire fietspad is namelijk sprake van fietsers in de voorrang. Dit past ook bij de kwaliteitseisen van een doorfietsroute. Echter zorgen aanwezigheid van tuinen en heggen op veel plekken voor beperkte zichtlijnen op aankomend fietsverkeer, wat de sluishekken voor de fiets kan verklaren. Om de positie van de fiets bij deze kruispunten te versterken is het advies hier bredere en duidelijkere plateaus te realiseren die het autoverkeer afremmen tot stapvoets rijden. Om autoverkeer te attenderen op aankomend fietsverkeer zijn toepassing van ledverlichting in het fietspad en waarschuwinglampen met cameradetectie aan te raden op deze locaties. Een combinatie van deze maatregelen schept de mogelijkheid om de sluishekken te verwijderen en daarmee de doorgang en oversteekbaarheid voor fietsverkeer te verbeteren.

Op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen 50 km/u (rood omkaderd in figuur B2.2) is voorrang voor fietsers lastig veilig te realiseren en ligt de keuze voor fietsers uit de voorrang het meest voor de hand. Een veilige en comfortabele fietsoversteek vraagt in deze situatie om enige snelheidsremming voor autoverkeer (bijv. door middel van uitbuiging en toepassen van een plateau) en een voldoende brede middengeleider zodat gefaseerd oversteken voor de fietser mogelijk is. Voor het tracé van deze doorfietsroute is dit in ieder geval van toepassing op de oversteken van de Haarlemmerstraat (t.h.v. de Grote Krocht) en Oosterduinweg. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre er ruimte te maken is om deze maatregelen in te passen. De speelruimte is op beide locaties door aanliggende kavels namelijk beperkt.

#### **BEHOUD PROFIELEN HAARLEMMERSTRAAT & DOCTOR C.A. GERKESTRAAT**

De Haarlemmerstraat bedient in de huidige situatie alleen fietsers in westelijke richting. Idealiter vormt de Haarlemmerstraat in de toekomst in beide richtingen onderdeel van de doorfietsroute omdat deze de meest directe verbinding naar de kust vormt en het beste aansluit op de doorfietsroute. Echter is het vanwege de relatief hoge intensiteiten van autoverkeer op de Haarlemmerstraat in één richting niet wenselijk om in tegengestelde richting fietsverkeer toe te staan door toepassing van een fietsstraatprofiel. De veiligheid van de fietsers in beide richtingen komt daarmee in gevaar. Vrijliggende fietspaden in beide richtingen passen niet binnen het profiel van de Haarlemmerstraat. Het advies is daarom om de huidige situatie te handhaven: fietsverkeer wordt net als het autoverkeer in westelijke richting afgewikkeld via de Haarlemmerstraat en in oostelijke richting via de Doctor C.A. Gerkestraat. Het ontbreekt aan ruimte om het fietspad van 1,80m in asfalt verder te verbreden naar de gewenste 2 meter.

#### **SOCIALE VEILIGHEID**

Een van de eisen aan een hoogwaardige doorfietsroute is dat deze ook sociaal veilig is. Dit geldt in het bijzonder voor deze route, die voor een aanzienlijk deel in de vrije natuur ligt of

los ligt van hoofdwegen. Met name in de avonduren zal het aantal gebruikers laag zijn en kunnen daardoor gevoelens van onveiligheid optreden. Ecologisch vriendelijke verlichting is daarom een belangrijk aspect op deze route, in het bijzonder op de donkere plekken zoals bij het ecoduct.

## B.2.6 Realisatie & beheer

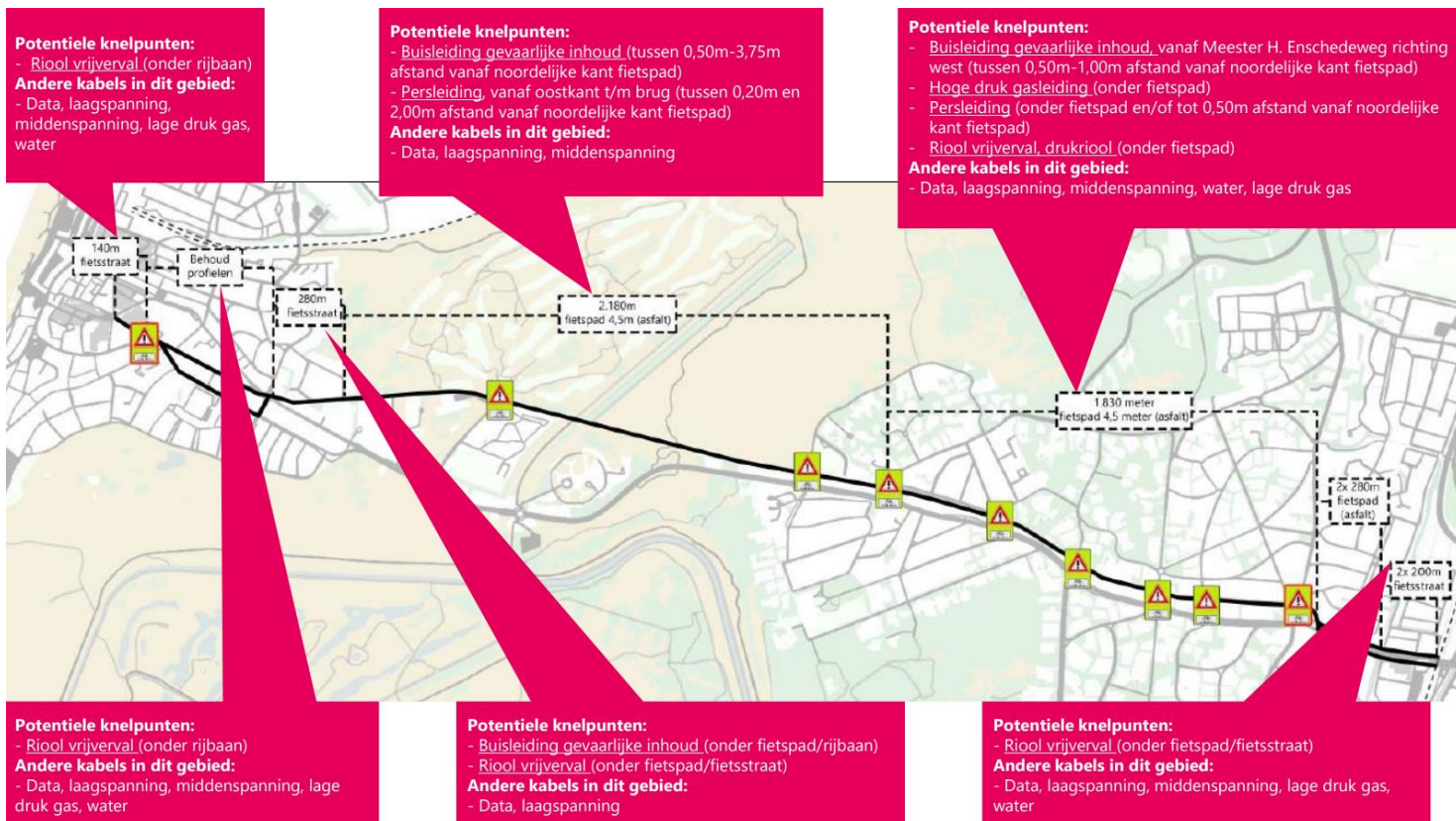
Uiteindelijk ontwerp, realisatie en beheer van deze doorfietsroute vraagt samenwerking van de betrokken wegbeheerders. De wegen zijn in het beheer van de gemeenten Zandvoort Bloemendaal en Heemstede.

Uit kabel en leiding informatie vanuit het kadaster blijken onder en rondom de Voormalige Trambaan kabels en leidingen te liggen welke invloed hebben op het implementeren van de maatregelen voor het faciliteren van een doorfietsroute.

In onderstaande kaart zijn de belangrijkste aandachtspunten m.b.t. kabels en leidingen weergegeven. Met name de Buisleiding met gevaarlijke inhoud welke langs een groot deel van de route ligt is een aandachtspunt. Deze ligt op een aantal plaatsen op 0,50 meter afstand van de noordzijde van het fietspad.

Behalve de buisleiding liggen er ook onder delen van het fietspad een persleiding, hoge druk gasleiding, riool vrijverval en drukriool. Ook zijn er in het gebied meerdere kabels en leidingen aanwezig, o.a. datakabels, laagspanning, en middenspanning, lage druk gas en water.

Toepassing van betonplaten (bijvoorbeeld Easy-path) kan na overleg met de beheerder van de kabels en leidingen als oplossing voor dit aandachtspunt worden onderzocht.



## B.2.7 Kostenraming

Er is een grove kostenraming gemaakt om een indicatie te hebben van de kosten die gemoeid zijn bij het omvormen van de huidige fietsroute naar een doorfietsroute die zo veel mogelijk voldoet aan de kwaliteitseisen. Deze is weergegeven in de tabel op de volgende pagina. De genoemde bedragen zijn gebaseerd op de 'Kostenkentallen menukaart regeling stimulering verkeersveiligheid (2022-2023)' die is opgesteld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De kosten zijn gebaseerd op basis van algemene kentallen en beschrijven slechts de grootste benodigde ingrepen zoals sloop van bestaand wegdek en aanleg van nieuwe verharding. Kleine, lokale ingrepen zoals het verplaatsen van lichtmasten of het aanbrengen van belijning maken geen onderdeel uit van deze raming. Een schetsontwerp is nodig om de benodigde maatregelen en daaraan verbonden kosten beter inzichtelijk te maken.

	Lengte (m)	Kosten per meter (€ / meter)	Engineeringkosten 15% (€ per meter)	Totaal (afgerond op 1000-tallen)
Fietsstraat Grote Krocht	140	€ 726,00	€ 108,90	€ 117.000
Fietsstraat Kostverloren & Burg. Nawijnlaan	250	€ 726,00	€ 108,90	€ 209.000
Voormalige Trambaan West	2180	€ 336,75	€ 50,51	€ 844.000
Voormalige Trambaan Oost	1830	€ 343,00	€ 51,45	€ 722.000
2x Fietspad Zandvoorterweg	560	€ 312,00	€ 46,80	€ 201.000
2x Fietsstraat Zandvoortselaan	400	€ 726,00	€ 108,90	€ 334.000
<b>Subtotaal</b>				<b>€ 2.427.000,00</b>
	Aantal	Kosten per stuk	Engineeringkosten 15% (€ per meter)	Totaal (afgerond op 1000-tallen)
Verduidelijken kruispunten met ETW30	7	€ 41.000,00	€ 6.150,00	€ 330.000
Verduidelijken kruispunten met GOW50	2	€ 48.000,00	€ 7.200,00	€ 110.000
<b>Subtotaal</b>				<b>€ 440.000</b>
<b>TOTAAL</b>				<b>€ 2.867.000</b>

Deze kostenraming geeft een inschatting van de minimale kosten voor het aanleggen van de belangrijkste onderdelen van de doorfietsroute. Kleinere lokale maatregelen zijn niet inbegrepen en de aanwezigheid van allerlei (ook lastig/niet te verplaatsen) kabels en leidingen vragen om nadere uitwerking met schetsontwerpen en SSK-ramingen om tot een meer precieze inschatting te komen. Gelet op deze nog niet inbegrepen en onzekere kostenposten adviseren we rekening te houden met aanlegkosten met een bandbreedte

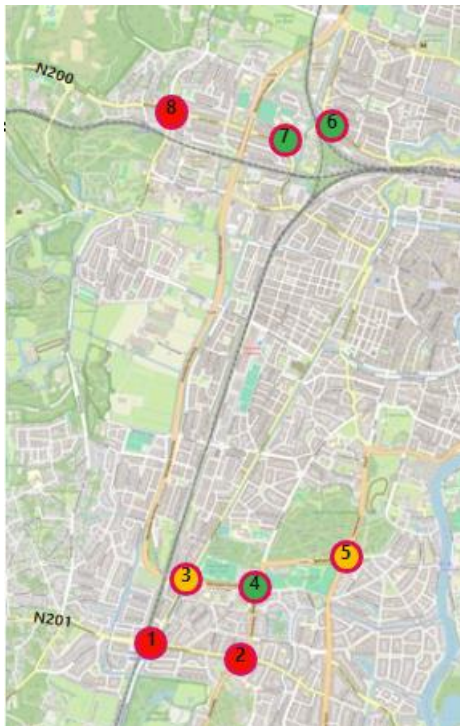
tussen de € 4 miljoen en € 6 miljoen. Nadere uitwerking van het ontwerp en uitdetaillering van deze grove raming vindt plaats in het kader van de aanpak Doorfietsroutes.

# Bijlage 3 benodigde afname autoverkeer voor goede doorstroming

Op dit moment is er op drukke stranddagen vertraging op de wegen van en naar de kust. Het aantal voertuigen dat verminderd zou moeten om een goede doorstroming te faciliteren is door ons in kaart gebracht. Daarmee zien we hoeveel auto's op een stranddag 'te veel' van en naar de kust rijden waardoor de doorstroming verslechtert.

Om dit aantal in kaart te brengen is gebruik gemaakt van het 'stranddagscenario' dat in het verkeersmodel Noord-Holland-Zuid, modelversie 2.4 is opgenomen.

In de probleemanalyse Bereikbaarheid Kust blijkt op welke kruispunten op piekdagen de grootste knelpunten ontstaan. Deze 8 kruispunten zijn weergegeven in figuur B3.1. Om de hoeveelheid verkeer over deze kruispunten in kaart te brengen is gebruik gemaakt van data uit het 'stranddagscenario' dat in het verkeersmodel Noord-Holland-Zuid, modelversie 2.4 is opgenomen. Dat scenario houdt rekening met de grote stroom autoverkeer van en naar de kust op drukke stranddagen. De verkeersstromen uit het verkeersmodel zijn gekalibreerd op basis van beschikbare verkeersstellingen op piekdagen op de N200 en N201.



*Figuur B3.1: overzicht van zwaar belaste kruisingen tijdens de avondspits op drukke stranddagen. De rode kruispunten vormen de grootste bottlenecks in de verkeersafwikkeling.*

Vervolgens is met kruispuntberekeningen onderzocht welke kruispunten maatgevend zijn voor de doorstroming op de piekmomenten. Voor de route over de N201 is dit kruispunt 1 (verkeerslichten Zandvoortselaan – Leidsevaartweg). Voor de route over de N200 is dit kruising 8 (rotonde Bloemendaalseweg – Julianalaan – Militairenweg). Het maatgevende moment is de uitstroom van strandverkeer van west naar oost in de avondspits.

Op kruispunt 1 (Zandvoortselaan – Leidsevaartweg) wordt tijdens de avondspits op stranddagen een cyclustijd gezien van 148 seconden wat leidt tot een slechte verkeersafwikkeling. Om deze cyclustijd omlaag te brengen tot een acceptabele cyclustijd van onder de 120 seconden, is een reductie van 20% van het verkeer nodig op de westelijke tak van het kruispunt. Dit is voldoende om oververzadiging op de N201 te voorkomen. Een reductie van 20% komt hier op de piekmomenten overeen met een reductie van ongeveer 150-200 motorvoertuigen per uur vanaf het westen (Zandvoort).

Bij kruising 8 (rotonde Bloemendaalseweg – Julianalaan – Militairenweg) zien we in de avondspits met terugkomend strandverkeer op stranddagen hoge verliestijden met lange wachtrijen op bijna alle takken van de rotonde uit de berekeningen komen. Om deze verliestijden en wachtrijen terug te brengen naar een acceptabel niveau waarmee de doorstroming op peil blijft is een afname van 35% van het verkeer nodig op de westelijke tak van dit kruispunt. Dit is voldoende om een oververzadiging op de N200 te voorkomen. In dit geval komt een reductie van 35% overeen met een reductie van 250-300 motorvoertuigen per uur vanaf het westen (Bloemendaal aan Zee).

Om een goede doorstroming te faciliteren op de huidige infrastructuur is het dus van belang ca. 20-35% autoverkeer te verminderen, waarbij op de N200 een grotere reductie nodig is dan op de N201.



# Bijlage 4 Analyse tariefstelling P+R en parkeerplaatsen aan de kust

## Doelgroepen:

De succesfactoren om mensen uit de auto in het ov te krijgen en/of P+R aantrekkelijk te maken, begint met een analyse van de doelgroepen. Daarbij beginnen we met de dagen met topdrukke: dit zijn immers de dagen met de grootste bereikbaarheid en leefbaarheidsproblematiek.

*Uit de vorige fase met de probleemanalyse blijkt dat op dagen met topdrukke*

- Het autoverkeer bestaat uit bezoek van verder weg. Gemiddeld zitten er 3 passagiers in één voertuig.
- Verkeer van dichtbij komt grotendeels op de fiets: dit is sneller, comfortabeler en goedkoper dan de auto en het ov.
- Individuele reizigers en inwoners die nabij stations wonen met een directe verbinding met Zandvoort of Amsterdam, gaan vaak met de trein.
- De bus wordt wel gebruikt, maar relatief beperkt. Het gaat dan vooral om jongeren uit de regio waarvoor de treinverbinding niet optimaal is. En daarbij om bezoekers die niet naar 'de kust' maar specifiek naar Bloemendaal aan Zee willen. Lijn 80 van Amsterdam naar Zandvoort rijdt via de Zandvoortselaan en staat in de file, terwijl de lijn ook stations Halfweg en Haarlem Spaarnwoude passeert, vanwaar de trein sneller is. Lijnen 81 en 84 (in de zomer) rijden vanaf station Haarlem, maar daarvoor geldt dat de trein sneller is naar het strand en voor de overige haltes de fiets een aantrekkelijker alternatief is met mooi weer. Voor reizigers van verder die naar Bloemendaal aan Zee willen, is het wel de enige optie. Jongeren die naar een strandfeest gaan, maken dan ook geregeld gebruik van de bus.

Bezoek blijft relatief lang aan het strand. De piek in toestroom is tussen 10 en 13 uur, de piek in uitstroom tussen 16 en 18 uur. Maar de toestroom blijft komen tot het begin van de avond en de uitstroom gaat door tot het eind van de avond. Dus op dagen met topdrukke is het van belang om de automobilist die met een groep naar het strand gaat te verleiden op een andere wijze naar het strand te gaan.

We focussen specifiek op sturing van het dagtoerisme: de verblijfsrecreant komt op andere tijden en heeft een andere wijze van sturing nodig.

*Is ov en P+R concurrerend voor de auto op piekdagen?*

Zoals hierboven aangegeven reizen bezoekers die met de auto op een drukke stranddag naar het strand gaan zelden alleen. Het zijn vaak gezinnen of vriendengroepen. Gemiddeld

zitten er drie personen in een auto op een stranddag. Om het ov of een P+R oplossing aantrekkelijk te maken, moet deze groep dus verleid of gestuurd worden om een andere keuze te maken.

De methode die we gebruiken om de aantrekkelijkheid van verschillende vervoerswijzen te vergelijken, is een analyse van de gegeneraliseerde reiskosten. Dit zijn de reiskosten waarin tijd, reis- en parkeerkosten zijn meegenomen en in euro's zijn uitgedrukt. We kijken daarbij naar de meest kansrijke ov-verbinding Amstelveen/Haarlemmermeer met Bloemendaal aan Zee en Zandvoort. En P+R terreinen om verkeer uit deze Zuid-West hoek op te vangen.

Uitgegaan is van een vergelijking van:

1. De auto
2. Het ov (Bus - Bus / Bus – Trein) in de huidige situatie (zonder file en lange zoektijd parkeerplaats)
3. Een optie van auto met gratis P+R (inclusief gratis pendelbus) en een optimale afgebogen busroute vanaf Amstelveen/Hoofddorp direct naar het strand zonder overstap (dus een buslijn die wordt afgebogen naar het strand in plaats van naar station Haarlem). Op basis daarvan kan bepaald worden of deze opties in theorie een alternatief aantrekkelijk kunnen zijn voor de auto en wat daarvoor nodig is: hoeveel files moet het ov vermijden of hoeveel duurder moet de auto worden t.o.v. het ov om het alternatief aantrekkelijk te maken? Dat wil zeggen hoeveel moeten parkeerkosten omhoog of het ov-goedkoper; omdat een negatieve prijs voor ov niet mogelijk is, drukken we het uit in hogere parkeerkosten. Let op: de analyse laat de kansrijkheid op hoofdlijnen zien. Er zijn ook praktische bezwaren van koelboxen, schepjes, kinderwagens en eventueel discomfort van volle treinen en bussen vs. ruimte in de eigen auto enerzijds waardoor mensen minder snel overstappen. En anderzijds zijn er ook mensen die veel prijsgevoeliger zijn en sneller dan gemiddeld overstappen op een alternatief vervoermiddel.

#### *Uitkomsten analyse gegeneraliseerde reiskosten*

In de onderstaande tabel is uiteengezet wat de gemiddelde gegeneraliseerde reiskosten zijn voor een auto met drie personen voor een dagje strand vanuit Amstelveen of Hoofddorp.

#### **Gegeneraliseerde reiskosten voor een gemiddeld auto op een stranddag**

	Hoofddorp - Zandvoort					Amstelveen - Zandvoort				
	Auto	Auto + P+R	Bus + trein	Bus + Bus	Optimale busroute	Auto	Auto + P+R	Bus + trein	Bus + Bus	Optimale busroute
<b>Totale tijd enkele reis in minuten*</b>	32	57	75	86	51	37	62	75	86	54
<b>Tijd x 3 personen X HEEN+TERUG</b>	192	342	450	516	306	222	372	450	516	324
<b>Totale tijdskosten</b>	€ 32	€ 57	€ 75	€ 86	€ 51	€ 37	€ 62	€ 75	€ 86	€ 54
<b>Reiskosten (retour)</b>	€ 8	€ 3	€ 39	€ 29	€ 29	€ 15	€ 10	€ 49	€ 40	€ 40
<b>Parkeerkosten</b>	€ 15					€ 15				
<b>Totale geg. reiskosten</b>	€ 55	€ 60	€ 114	€ 115	€ 80	€ 67	€ 72	€ 124	€ 126	€ 94

\* Inclusief overstap penalty van 10 minuten en voor/na-transport , exclusief files

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat (zonder files) de auto de meest aantrekkelijke optie is voor gezinnen en groepen om naar het strand te reizen. Voor de huidige trein en bus zien

we dat de reiskosten van en naar het strand hoger zijn dan de reiskosten met de auto (inclusief parkeren) en bovendien is de reistijd aanzienlijk langer. Daarmee is dat nu geen aantrekkelijk alternatief voor de auto. Pas als met het ov minimaal 2 uur (1 uur heen en 1 uur terug) aan file vermeden kan worden, of als parkeren € 60 per dag duurder wordt, zal de gemiddelde autobezoeker pas overwegen om met alternatief vervoer naar het strand te gaan (of een combinatie: 1 uur file + € 30 parkeergeld). Aannemelijker is overigens dat een groot deel in die gevallen met de auto voor een ander strand zal kiezen. Het betekent namelijk een verdubbeling van de gegeneraliseerde reiskosten – wat naar verwachting het bezoek zal doen halveren.<sup>8</sup>

Een optimale directe busroute van Amstelveen en Hoofddorp naar het strand, zal pas overwogen worden door een gezin als de parkeerkosten met minimaal € 25 omhoog gaan, of als bijna een uur aan file wordt vermeden. De route is immers nog steeds langer dan met auto en de reiskosten zijn hoger.

Een gratis P+R oplossing komt in de buurt als aantrekkelijk alternatief: de reis naar het strand wordt dan goedkoper, waarmee men het ongemak van overstappen op een bus en de langere reistijd voor lief neemt.

Als het lukt 10 minuten file te vermijden of het parkeren minimaal € 5 per dag duurder wordt, is er kans dat de P+R gebruikt gaat worden. Dan moet het wel een aantrekkelijke P+R locatie zien, die tot beperkte extra reistijd leidt en waar minimaal iedere 10 minuten een bus naar het strand vertrekt. Als niet aan die eisen wordt voldaan, zal de P+R niet gebruikt worden.

#### Wat is minimaal nodig om alternatief aantrekkelijk te maken?

	Hoofddorp - Zandvoort		Amstelveen - Zandvoort	
	File vermijden (minuten retour)	Of parkeren duurder	File vermijden (minuten retour)	Of parkeren duurder
Gratis P+R	10	€ 5,00	10	€ 5,00
Huidige Bus + Trein	120	€ 60,00	115	€ 60,00
Huidige Bus + Bus	120	€ 60,00	115	€ 60,00
Optimale busroute	50	€ 25,00	55	€ 25,00

Voor een individuele reiziger zijn alle opties nu al concurrerend met de auto en zal een groot deel voor een snelle bus kiezen als deze er is. De individuele reiziger hoeft immers maar één buskaartje te kopen in plaats van drie en bespaart de reis- en parkeerkosten met de auto. Echter: er reizen nauwelijks mensen alleen naar het strand op een drukke stranddag (en zij die het doen, maken nu al grotendeels gebruik van het ov; de lagere kosten wegen op tegen de langere reistijd met het ov).

<sup>8</sup> PBI (2010, Effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer), Voor de reistijd wordt gemiddeld een elasticiteit van -0,6 gevonden voor de korte termijn, voor het aantal kilometers -0,2, en voor parkeren tussen de -0,1 en -0,3 (Kim 2018, Sturen in parkeren), waarbij bij korte ritten de elasticiteit hoger is (logisch, want parkeerkosten maken een groter deel uit van de gegeneraliseerde reiskosten). Als we deze bij elkaar optellen komen we uit op een elasticiteit van ongeveer -1: nemen de gegeneraliseerde reiskosten met 1% toe, dan neemt het verkeer met circa 1% af.

### *Doorkijk naar andere dagen*

Op de minder drukke dagen bestaat autoverkeer ook uit verkeer van dichtbij. Er zijn immers geen files, de parkeerplaatsen zijn niet vol en men wil vaak korter aan het strand verblijven, waarmee de reistijd een belangrijker onderdeel uitmaakt van het strandbezoek. Op drukke winterse dagen is het bovendien minder goed fietsweer. De auto kent op deze dagen een lagere bezettingsgraad – mensen gaan met z'n tweeën of met de hond naar het strand. Het autoverkeer is op deze dagen misschien nog wel beter te sturen met alternatief ov of parkeertarieven – maar de effectiviteit (bijdrage oplossen problematiek) is op deze dagen juist kleiner.

### *Verwachte gebruik*

In de nadere uitwerking brengen we in kaart wat het verwachte gebruik van de verschillende reisopties is: hoeveel kustbezoekers maken naar verwachting van welke reisoptie gebruik?

### *Parkeertarieven om autoverkeer te weren*

Uit de analyse die is opgenomen in bijlage 3 blijkt dat 20 – 35% reductie van autoverkeer op piekmomenten nodig is om het verkeer door te laten stromen op de N200 en de N201 op de piekdagen.

Om dat te bereiken zullen de parkeertarieven ongeveer moeten verdrievoudigen. De bovenstaande analyses gingen om autobezoekers vanuit Hoofddorp en Amstelveen, maar de gemiddelde automobilist op een piekdag in de zomer komt van verder weg. Als we ervan uitgaan dat de gemiddelde automobilist 1 uur onderweg is en 50 kilometer aflegt, dan zijn de gegeneraliseerde reiskosten van een dag strandbezoek inclusief parkeren nu € 100 voor de auto gevuld met drie personen. Om het bezoek met 30 procent af te laten nemen, is een parkeertarief nodig dat € 30 hoger ligt dan nu. Een stijging van € 15 naar € 45.

Als we uitgaan van de prijselasticiteiten van parkeertarieven van -0,1 tot -0,2, dan is voor een afname van 30 procent kustbezoek een tariefstijging van 150 tot 300 procent nodig, oftewel een stijging van € 22,50 tot € 45,-. Waarmee het dagtarief tussen de € 37,50 en de € 60,- uit zou moeten komen.

Een bandbreedte van € 40 tot € 60 lijkt daarmee reëel als aanname voor een dagtarief waarmee voldoende automobilisten uitwijken naar een andere locatie om files te voorkomen, maar waarbij nog steeds een deel wel het strand zal blijven bezoeken.

# Bijlage 5 Uitwerking maatschappelijke effectbeoordelingen

## Effectiviteit snellere busverbinding

Een van de maatregelen die mogelijk wordt na het uitvoeren van een van de twee aanvullende maatregelenpakketten, is een snellere busverbinding vanaf Amstelveen en Hoofddorp direct naar de stranden van Bloemendaal aan Zee en Zandvoort. Een optimale busroute zou de gegeneraliseerde reiskosten voor de ov-reiziger met circa 25% doen dalen, zoals te zien is in bijlage 4. Daarmee kan ook een stijging van het ov-gebruik van circa 25% verwacht worden.

Voor de gemiddelde automobilist is het ov nog steeds geen aantrekkelijk alternatief: de auto blijft goedkoper en vaak ook sneller dan met 3 personen met het ov reizen. Maar voor de individuele reiziger die al met het ov gaat (vaak bus-trein) is een betere verbinding aantrekkelijk. Voor de enkeling die met een klein gezelschap (alleen of met z'n tweeën) op een piekdag naar het strand rijdt, kan dit de drempel verlagen om het ov te gebruiken. Daarnaast trekt dit nieuw bezoek: mensen die normaal iets anders zouden doen en door het aantrekkelijke alternatief naar het strand gaan.

In de vorige fase zagen we in de probleemanalyse dat op een absolute piekdag (top 5 dagen van het jaar) circa 6.000 – 6.500 bezoekers uit Haarlemmermeer en Amstelveen naar Zandvoort gaan. Het grootste deel gaat niet met het ov. Maar stel dat 10% met het ov reist: dan gaat dat uiteindelijk om circa 600 bezoekers op een piekdag.

De optimale busroute bespaart hen circa € 10,- per persoon aan gegeneraliseerde reiskosten. Dat leidt tot een batenpost van € 6.000 op een piekdag.

Zou men speciaal een strandbus laten rijden met hoge frequentie (minimaal 4 keer per uur) dan kost dit bijna € 10.000 per dag per buslijn. Met twee buslijnen zou dat een kostenpost van € 20.000 zijn. Deze zou gebruikt worden door de 600 bestaande ov-reizigers die er bovendien voor zouden zorgen dat de trein iets rustiger wordt. En nog 150 - 250 (ca. 150 uit Hoofddorp / Amstelveen + mogelijk een aantal extra bij stops onderweg) extra ov-reizigers richting het strand. De totale maatschappelijke baten liggen rond de € 8.000 op een absolute piekdag.

Hierbij twee belangrijke kanttekeningen:

Ten eerste: als het lukt bestaande buslijnen om te buigen / anders in te zetten, dan kunnen de kosten mogelijk dalen met 75% terwijl de baten naar verwachting met circa 25%

afnemen. Mogelijk is hier een maatschappelijk efficiënte oplossing, die bovendien past binnen de ambities en het signaal dat ov een aantrekkelijk alternatief moet zijn. Ten tweede: bovenstaand geeft de baten weer op de absolute piekdag. In een 'gewoon mooi zomers weekend' nemen de baten met circa 50% af, terwijl de kosten niet veranderen. Is het weer slecht én wordt de bus toch ingezet, dan zal deze nauwelijks gebruikt worden en zijn er nauwelijks baten.

Het voordeel van een optie met buslijnen is dat relatief eenvoudig geëxperimenteerd kan worden. Er kan bijvoorbeeld een zomer of een maand lang een pilot worden gedraaid in de weekenden, om te bepalen of deze het gewenste effect bereikt. Zonder dat dit tot structurele maatregelen hoeft te leiden.

## Mini MKBA Trambaan Fietsroute

### Achtergrond

In de analyse vergelijken we een referentiesituatie (nulalternatief) met een projectalternatief. Waarbij we expliciet vermelden dat het projectalternatief alleen als werkhypothese is uitgewerkt en geen daadwerkelijk projectalternatief betreft. Deze analyse geeft een eerste inzicht in de maatschappelijke kosten en baten van een nieuwe fietsverbinding op de huidige Voormalige Trambaan.

### Nulalternatief

Het nulalternatief betreft het behoud van de huidige situatie. In deze situatie blijven alle fietsers gebruik maken van de huidige fietsverbinding (Voormalige Trambaan) van station Heemstede-Aerdenhout tot aan het Raadhuisplein in Zandvoort (5,5 km).

### Projectalternatief

Het projectalternatief is gemodelleerd als een verbetering van de huidige fietsverbinding. Concreet gaat het om een verbinding waarin fietsstraten gerealiseerd worden op plekken waar sprake is van gemengd verkeer, verbreden en asfalteren van bestaande solitaire fietspaden naar 4,5 meter en het verbeteren van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op kruispunten d.m.v. plateaus, middengeleiders en signalering. Dit in combinatie met het verwijderen van sluishekken.

### Uitgangspunten en kengetallen

In de mini-MKBA hanteren we de volgende uitgangspunten en kengetallen:

- Het effect dat een verbeterde reiscomfort mogelijk tot (iets) meer ritten leidt is niet meegenomen in deze analyse.
- De ontwikkeling van het aantal fietsers per jaar is gelijk aan 1,50%.
- Het aantal drukke stranddagen is gelijk aan 15. Het aantal gemiddelde werkdagen is gelijk aan 225. Voor het aantal gemiddelde weekenddagen is dit 90. Het aantal fietsers op een gemiddelde werkdag bedraagt 2.100. Op een gemiddelde weekenddag 1.600. Overige dagen zijn verdeeld onder topdrukke winter, zonnig

voor-en najaarsweekend, gemiddelde zomerdag, en piekdagen  
(voor/najaar/zomer).

De MKBA betreft een kengetallen MKBA. Voor verschillende effecten en kosten is een kwantitatieve en monetaire bepaling op dit moment niet mogelijk. Deze zijn daarom kwalitatief beschreven. Onderstaand schema geeft een overzicht van gehanteerde kengetallen.

Uitgangspunten	
Startjaar investeringen	2024
Looptijd investeringen	1
Startjaar effecten	2025
Basisjaar Netto Contante Waarde	2024
Standaard discontovoet	1,60%
Discontovoet reiscomfort	2,90%
Afschrijvingsperiode	30 jaar

### Kosten

Verschillende kosten treden op bij verbetering van de huidige fietsverbinding. In deze MKBA zijn er drie beschouwd:

- **Investeringskosten.** Dit zijn eenmalige kosten die bestaan uit alle die noodzakelijk zijn voor de aanleg en ontwikkeling van de nieuwe fietsverbinding. De grove raming komt uit op € 4 miljoen tot € 6 miljoen.
- **Onderhoudskosten:** Dit zijn periodieke kosten die bestaan uit onderhoud van de nieuwe fietsverbinding. We ramen de jaarlijkse onderhoudskosten op 1% van de totale investeringskosten. Dit komt neer op periodieke kosten van circa € 29.000 per jaar.
- **Kosten voor lokale ingrepen.** Dit zijn aanvullende kosten die eenmalig of periodiek terugkomen. Het gaat hierbij om het verplaatsen van lichtmasten, aanbrengen van belijning op het fietspad etc. Deze kostenpost nemen we als kwalitatieve bepaling mee.

### Effecten

Er treden verschillende effecten op bij de aanleg van een nieuwe fietsverbinding:

- **Reiscomfort:** Anders dan bij de meeste infrastructurele aanpassingen leidt een verbetering van de fietsverbinding op de Voormalige Trambaan niet direct tot reistijdwinst (of hooguit tot een bescheiden tot verwaarloosbare reistijdwinst per fietser). De grootste batenpost komt voort uit een verandering van het ervaren reiscomfort gedurende de fietsreis. Verbetering van de fietsverbinding draagt bij aan een prettige(re) reisomgeving en mogelijkheid om ongestoorder fietsen.
- **Reisbetrouwbaarheid:** bij reisbetrouwbaarheid gaat het om onverwachte vertragingen die veroorzaakt worden door variatie in de reistijd, door bijvoorbeeld congestie, slecht weer, ongevallen of ongeplande werkzaamheden. Op drukke stranddagen is de reisbetrouwbaarheid naar verwachting licht hoger. Fietsers zijn met de nieuwe verbinding minder tot niet afhankelijk van verkeersopstoppingen op het traject. Op overige dagen zal dit effect verwaarloosbaar zijn.

- Verkeersveiligheid: de komst van een verbeterde fietsverbinding heeft naar verwachting een positief effect op de verkeersveiligheid op het traject, maar ook in direct aangrenzende wijken-en buurten, doordat fietsstraten gerealiseerd worden, het pad verbreed wordt naar 4,5 meter en oversteekbaarheid en kruispunten door middel van plateaus, middengeleiders en signalering verbeterd.
- Leefbaarheid: deze categorie bestaat uit effecten op klimaat, luchtkwaliteit, geluid, ecologie en landschap. In de analyse wordt geen rekening gehouden met mogelijk extra fietsers als gevolg van verbetering van het reiscomfort; overstap van andere modaliteiten naar de fiets (modal shift) wordt buiten beschouwing gelaten. In deze MKBA is er daarom geen effect op CO2 uitstoot, luchtkwaliteit en geluid meegenomen. De aanleg van de verbeterde fietsverbinding zal op korte termijn het landschap en ecologie (gedeeltelijk) aantasten door werkzaamheden, maar dit betreft slechts een tijdelijk effect. Uiteindelijk blijft de in gebruik genomen ruimte voor het fietsband nagenoeg gelijk.
- Indirecte effecten: een betere bereikbaarheid kan leiden tot extra baten. Een betere match tussen werkgevers en werknemers, leveranciers en afnemers en kennisuitwisseling kan plaatsvinden als de bereikbaarheid verbeterd. In deze analyse leidt een verbetering van de huidige verbinding niet tot een reistijdwinst per fietser. Indirecte effecten zijn hiermee niet aanwezig.

Bovenstaande effecten zijn gewaardeerd in euro's op basis van standaardkengetallen voor MKBA's. Voor de effecten reisbetrouwbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn kwalitatieve bepalingen opgenomen. Reistijdwaardering is met een gemiddelde 'Value of Time' (VOT) gewaardeerd van €12,30. We gebruikten verder meerdere opslagfactoren om de reistijdwaardering voor een specifieke comfortsituatie te bepalen. Verder zijn alle in euro's uitgedrukte effecten meegenomen over een periode van 30 jaar en 'contant' gemaakt: hoe verder een effect plaatsvindt in de tijd, hoe lager de waardering.

## Uitkomsten

Uitkomsten verbetering bestaande fietsverbinding Voormalige Trambaan	
	NCW, in miljoen
<b>Financiële effecten</b>	<b>€5,7</b>
Investeringen	€5,0
Onderhoud	€0,7
<b>Totaal comfort effecten</b>	
Reiscomfort	<b>€17,0</b>
Verkeersveiligheid	+PM
Effecten leefomgeving	-
Indirecte effecten	-
<b>Totaalsaldo</b>	<b>€11,3</b>
Baten/Kosten verhouding	<b>3.0</b>



## **Conclusie**

De mini MKBA laat zien dat verbetering van het fietspad Voormalige Trambaan gepaard gaat met (aanzienlijke) reiscomfortbaten. Dit effect treedt gedurende het hele jaar op, dus ook op gemiddelde werk- en weekenddagen. De verbeterde fietsverbinding is naar verwachting een aantrekkelijke investering.

De batenkostenverhouding van deze analyse bedraagt circa 3,0. Oftewel: de maatschappelijke en economische baten om een nieuwe fietsverbinding te realiseren zijn circa 3 keer zo groot als kosten om de nieuwe fietsverbinding te realiseren. Hierbij geldt wel dat verschillende effecten en kosten kwalitatief bepaald zijn. Het is echter niet de verwachting dat dit tot een (grote) verandering van de batenkosten verhouding zal leiden.

## **Mini MKBA Toelatingssysteem weggebruikers**

### **Achtergrond**

In deze analyse vergelijken we een scenario zonder toelatingssysteem (nulalternatief) met een scenario met toelatingssysteem (projectalternatief). Het toelatingssysteem is alleen als werkhypothese uitgewerkt en betreft geen daadwerkelijk projectalternatief. Een eerste opzet van een toelatingssysteem werkt als volgt: om toegang tot het kustgebied te verkrijgen via de Zeeweg of Zandvoortselaan is (online) registratie vooraf verplicht. Zonder registratie is het niet toegestaan om als weggebruiker via de Zeeweg of Zandvoortselaan richting Zandvoort en/of Bloemendaal aan Zee te rijden. Een boete kan volgen wanneer men zich vooraf niet heeft geregistreerd. In deze analyse geven we een eerste inzicht in de maatschappelijke kosten en baten van een toelatingssysteem voor weggebruikers. Het is mogelijk een dergelijk systeem met of zonder tariefstelling te hanteren. In deze analyse gaan we uit van een toelatingssysteem, waarbij geen tarief geldt.

### **Nulalternatief**

Het nulalternatief betreft het behoud van de huidige situatie. In deze situatie kunnen weggebruikers zonder registratieplicht richting de kust via de Zeeweg en/of Zandvoorstelaan naar Zandvoort en/of Bloemendaal aan Zee rijden.

### **Projectalternatief**

Het projectalternatief is gemodelleerd als het instellen van een toelatingssysteem (zonder tariefstelling) voor automobilisten. Bij dagbezoek, is men verplicht zich online te registreren. Zonder registratie is het niet toegestaan de zone van de Zeeweg en/of Zandvoortselaan te betreden. Registratie kan online, bijvoorbeeld via een door de gemeente ingestelde website. Bewoners, hotelgasten, ondernemers en leveranciers hebben een ontheffing voor langere tijd. Aan het begin van de Zeeweg en Zandvoorstelaan zijn camera's geïnstalleerd die kentekens registeren. Een gescande auto, die niet geregistreerd is en geen toestemming heeft om de zone van de Zeeweg en/of Zandvoortselaan te betreden, komt in aanmerking voor een verkeersboete. Registreren is gratis, maar heeft een beperkte capaciteit: wie het eerst komt, wie het eerst maalt. Eerder op de route, buiten de zone waar registratie verplicht

is, zijn waarschuwings- en informatieborden aanwezig die weggebruikers waarschuwen en/of informeren over toetreding van de zone Zeeweg/Zandvoortselaan met de auto (en of zij al dan niet welkom zijn). De praktische uitwerking van een dergelijk systeem kent veel haken en ogen. Deze doorrekening laat vooral zien wat de potentiële effecten zijn, zodat bepaald kan worden of dit een interessant alternatief is om verder te onderzoeken.

### **Uitgangspunten en kengetallen**

In deze quickscan-MKBA hanteren we de volgende uitgangspunten en kengetallen. Voor verschillende effecten en kosten is een kwantitatieve en monetaire bepaling op dit moment niet mogelijk. We nemen deze daarom kwalitatief op. We gaan in deze analyse uit van twee scenario's, een scenario met 8 piekdagen en een scenario met 15 piekdagen. Onderstaand schema geeft een overzicht van de kengetallen die we hanteren:

<b>Uitgangspunten</b>	
Startjaar investeringen	2024
Looptijd investeringen	1
Startjaar effecten	2025
Basisjaar Netto Contante Waarde	2024
Standaard discontovoet	1,60%
Discontovoet reistijdbaten	2,90%
Afschrijvingsperiode	20 jaar

### **Kosten**

Verskillende kosten gaan gepaard met het installeren en operatief laten zijn van een toelatingssysteem bij de Zeeweg en Zandvoortselaan:

- **Investeringskosten:** dit zijn eenmalige kosten die bestaan uit alle die noodzakelijk zijn voor de aanleg en ontwikkeling van het toelatingssysteem. Concreet gaat het hierbij in ieder geval om de investeringskosten van de camera's, het optuigen en communiceren van het systeem en plaatsen van waarschuwings- en/of informatieborden op meerdere locaties waarmee aangegeven kan worden dat iemand niet geregistreerd is. We gaan uit van investeringskosten van €300.000 tot €500.000.
- **Onderhouds- en licentiekosten:** dit zijn periodieke kosten die bestaan uit onderhoud en beheer van het toelatingssysteem en de licentiekosten. We ramen deze periodieke kosten op €50.000 tot €100.000.
- **Juridische en organisatorische kosten:** dit zijn kosten om verdordeningen op te stellen en besluiten te nemen om een systeem binnen de wet- en regelgeving mogelijk te maken (of te zorgen dat wet- en regelgeving worden aangepast), zodat er een mogelijkheid is om het systeem te implementeren. Daarnaast zal een organisatie opgetuigd moeten worden en afspraken met bijvoorbeeld het CJIB over incasseren van boetes. Deze kostenpost nemen we als kwalitatieve post mee. De

berekening gaat er vervolgens van uit dat het gelukt is een dergelijk systeem binnen de Nederlandse wet- en regelgeving in te passen.

Op het moment dat een parkeerreserveringssysteem wordt gekoppeld aan het huidige systeem, dan nemen de kosten verder toe. In deze analyse laten we dit buiten beschouwing.

### **Effecten**

Bij de ontwikkeling van een toelatingssysteem voor weggebruikers treden verschillende effecten op:

- **Bereikbaarheidseffecten:** dit type effect vormt de belangrijkste batenpost en komt voort uit een afname van de reistijd (voertuigverliesuren heen en terug, zoektijd parkeerplek etc.). Een daling van de reistijd als gevolg van een daling van het aantal toegestane weggebruikers op de Zeeweg en/of Zandvoortselaan leidt via tijdswaardering, tot circa €1,2 miljoen reistijdbaten per jaar. Minder reistijdverlies leidt verder tot een hogere reisbetrouwbaarheid; de duur van een reis fluctueert minder, waardoor een betere inschatting van de reistijd kan worden gemaakt. Ook dit vertegenwoordigt een waarde. Maar ook dat (dag)bezoekers beter kunnen inschatten en/of besluiten om naar het strand te gaan op overige (drukke) dagen, omdat ze weten dat ze minder tot niet in de file staan bij hun bezoek. Tegelijkertijd is er een grote groep, circa 7.500 (dag)bezoekers, die bij voorkeur met de auto naar Zandvoort waren gegaan, maar moeten uitwijken naar een andere badplaats en dus verder én langer moet reizen of moeten uitwijken naar een P+R terrein en vanuit daar naar het strand in Zandvoort/Bloemendaal aan Zee moet reizen. Voor hen wordt een negatief maatschappelijk effect van circa €400.000 per jaar verwacht.
- **Leefbaarheid:** deze categorie bestaat uit effecten op geluid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. Met de komst van een toelatingssysteem neemt de congestie op de Zeeweg en Zandvoortselaan in piekuren op piekdagen af. Dit heeft naar verwachting een positief effect op de verkeersveiligheid in wijken-en buurten, doordat knooppunten, kruisen en lokale wegen minder druk worden en zo ook minder gevaarlijk zijn (afname ongelukken etc.) Maar ook op de Zeeweg en Zandvoortselaan zelf verbetert de verkeersveiligheid. Door het afgenomen autoverkeer neemt geluidsoverlast in de omgeving af en verbetert de luchtkwaliteit door minder uitstoot van fijnstof. De leefbaarheidsbaten bedragen circa €150.000 per jaar. Door het toelatingssysteem worden circa 30.000 autokilometers door de bebouwde kom vermeden. Het effect hiermee op CO<sub>2</sub> uitstoot hangt af van uitwijkgedrag: als automobilisten verder moeten reizen naar een ander strand, leidt dit tot een toename van de CO<sub>2</sub> uitstoot. Overstap naar duurzame modaliteiten (trein, deelauto etc.) heeft daarentegen een positief effect.
- **Ecologie en landschap:** een daling van het aantal weggebruikers heeft een verwaarloosbaar effect op de ecologie en landschap.
- **Economische effecten:** door vermeden congestie is de verwachting dat bezoekers langer op het strand kunnen blijven. De afname in reistijd kan bij benadering opgeteld worden bij de totale duur van het strandbezoek. Dit kan leiden tot een toename in bestedingen: de langere verblijfsduur kan bijdragen aan een verhoogde

economische activiteit in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee. Tegelijkertijd is er een groep (dag)bezoekers die niet meer naar het kustgebied Zandvoort/Bloemendaal aan Zee komt, doordat ze niet met de auto kunnen komen. We gaan ervan uit dat van de bezoekers die voorkeur hadden om met de auto te komen, bij benadering circa 50% niet meer naar het kustgebied komt, en 50% nog wel, maar via P+R of met een andere modaliteit.

Bovenstaande effecten zijn op basis van standaardkengetallen voor MKBA's gewaardeerd in euro's. De reistijdwaardering is met een gemiddelde 'Value of Time' gewaardeerd. Alle in euro's uitgedrukte effecten zijn meegenomen over een periode van 25 jaar en 'contant' gemaakt: ieder jaar dat een effect verder in de toekomst plaatsvindt wordt het lager gewaardeerd.

## Uitkomsten

Uitkomsten aanleg toelatingssysteem		
	Scenario: 8 piekdagen	Scenario: 15 piekdagen
	NCW, in miljoen	NCW, in miljoen
<b>Financiële effecten</b>	<b>€1,9</b>	<b>€1,9</b>
Investerings	€0,4	€0,4
Onderhoud-en licentie	€1,5	€1,5
Juridisch	-PM	-PM
<b>Totaal bereikbaarheidseffecten</b>	<b>€12,8</b>	<b>€24,0</b>
Reistijdwinst	€20,7	€38,8
Reistijdverlies uitwijkende bezoekers	- €7,0	- €13,1
Reistijdverlies aanmelden toegang	- €0,9	- €1,7
Reisbetrouwbaarheid	+PM	+PM
<b>Effecten leefbaarheid</b>	<b>€2,5</b>	<b>€4,7</b>
<b>Indirecte effecten</b>	<b>-€1,0</b>	<b>-€1,9</b>
Extra inkomsten langer verblijf	€0,6	€1,0
Gemiste inkomsten wegblijvers	- €1,6	-€2,9
<b>Totaalsaldo</b>	<b>€12,4</b>	<b>€24,9</b>
Baten/Kosten verhouding	<b>7,4</b>	<b>13,8</b>

## Conclusie

De quickscan-MKBA laat zien dat het ontwikkelen en aanleggen van een toelatingssysteem in de zone van de Zeeweg en Zandvoortselaan gepaard gaat met aanzienlijke bereikbaarheidseffecten, in beide scenario's. Selectieve toegang is een effectieve manier om tegen relatief beperkte kosten de doelstelling op het gebied van doorstroming en hinderbeperking te realiseren. In plaats van capaciteit aanpassen aan vervoer (uitbreiding infrastructuur) past vervoer zich aan de maximale capaciteit. De maatschappelijke baten

wegen in potentie op tegen de maatschappelijke kosten, maar dit hangt ook af van de definitieve uitwerking. Als selectieve toegang te beperken is tot de (verwachte) piekdagen, dan is het saldo positief. Maar als het systeem gedurende het jaar 'gedoe' geeft, dan kan de balans ook anders uitvallen. Gebruikers kunnen zich ergeren, kiezen voor een ander strand waar men eenvoudig heen kan, etc. De wijze hoe een dergelijk systeem wordt opgetuigd en uitgerold, met gebruiksvriendelijkheid als belangrijk uitgangspunt is dus cruciaal. Of dat mogelijk is, is nu niet goed te bepalen.

# Bijlage 6 Nader uit te werken ideeën

*Deze bijlage bevat een beschouwing en eerste analyse van een aantal ideeën die zijn ingebracht tijdens het participatieproces en die in de vervolgstap mogelijk kunnen worden toegevoegd aan de basisaanpak of een van de aanvullende maatregelenpakketten. De ideeën in deze bijlage staan in willekeurige volgorde en de opsomming is niet compleet.*

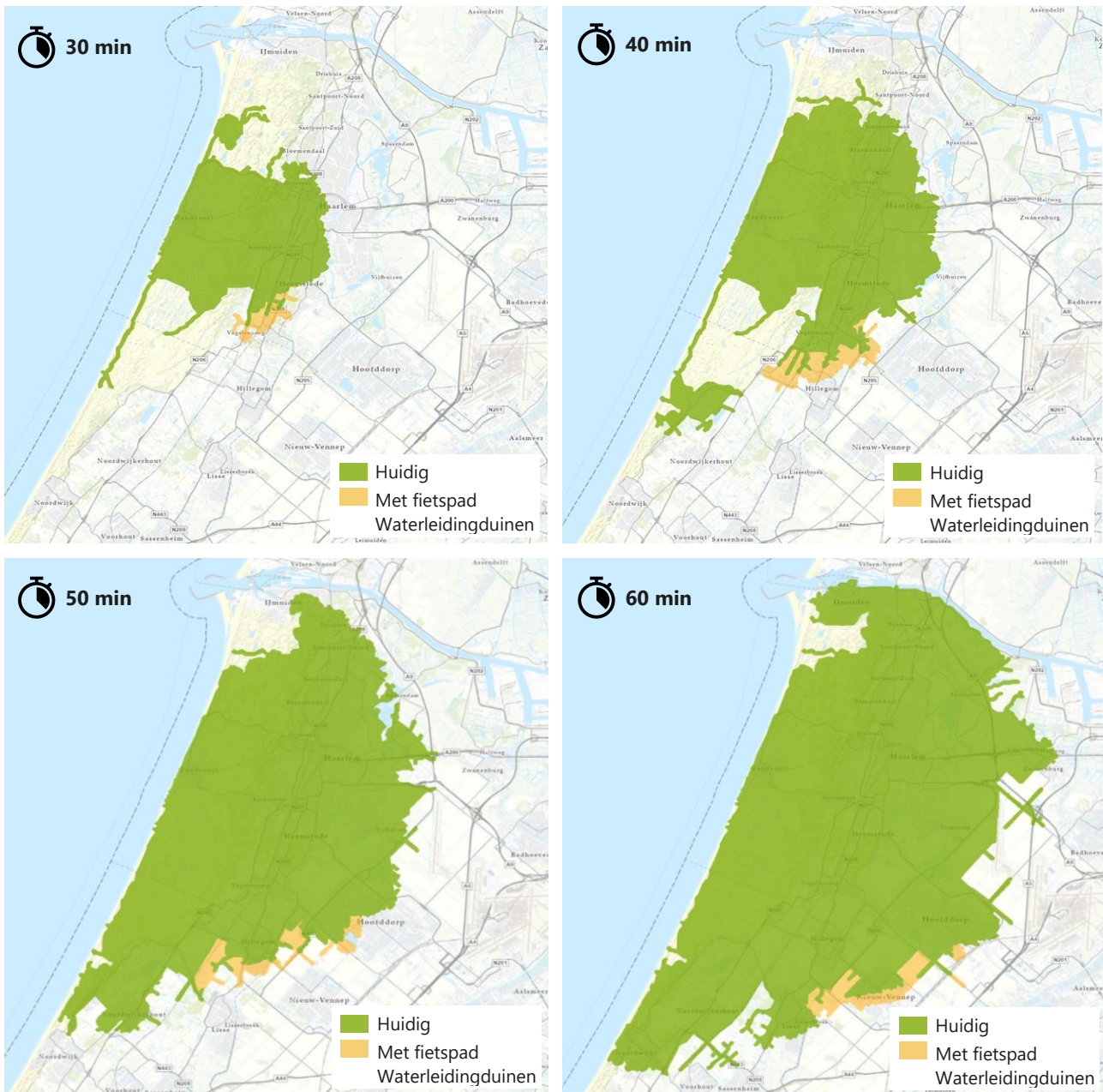
## B.6.1 Potentie fietsroute door Waterleidingduinen

Een fietspad door de Waterleidingduinen tussen ingang Oase en ingang Zandvoortselaan kan een directe verbinding bieden tussen de Haarlemmermeerpolder en de kust bij Zandvoort. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van een bestaande dienstweg. Dit pad zou dienen als een aanvulling op de bestaande fietsverbinding langs de Zandvoortselaan/Trambaan, en heeft de potentie om de bereikbaarheid van de kust aanzienlijk te verbeteren voor fietsers.

De aanleg van dit fietspad zorgt ervoor dat ongeveer 5.000 extra mensen binnen 30 minuten fietsen van de kust komen te wonen. Dit aantal stijgt naar ongeveer 10.000 binnen 40 minuten en bereikt rond de 22.000 inwoners binnen 50 minuten fietsbereik van de kust. De kaarten in figuur B6.1 tonen welke gebieden er bereikbaar worden voor de verschillende fietsafstanden.

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0-10 minuten	-	-
10-20 minuten	43	16
20-30 minuten	4.558	1.400
30-40 minuten	9.800	4.005
40-50 minuten	22.221	4.268
50-60 minuten	23.365	7.649
Totaal	59.987	17.338

Hoewel de aanleg van een fietspad door de Waterleidingduinen aanzienlijke voordelen biedt in termen van toegankelijkheid en duurzaamheid, zijn de plannen hiervoor eerder afgewezen vanwege de mogelijke bedreiging voor het natuurgebied. De Waterleidingduinen genieten bescherming als natuurgebied, en de aanleg van een fietspad zou schadelijke gevolgen kunnen hebben voor de flora en fauna. Het fietspad zou vanuit het belang van een bereikbare kust een goede toevoeging zijn als maatregel in de basisaanpak. Gelet op de – ook in het verleden geconstateerde – complexiteiten lijkt realisatie op korte termijn niet haalbaar. Wel kansrijk om gericht op de langere termijn als mogelijke maatregel op de agenda te houden.



*Figuur B6.1: Toename fietsbereikbaarheid kust (in geel) dankzij fietspad door Waterleidingduinen*

De fietsroute door de Waterleidingduinen biedt een directe verbinding met de kust bij Zandvoort en vermindert daarmee de gemiddelde reisafstand van fietsers per rit met ca. 2 km. Dit betekent per fietser een reistijdwinst van ca. 3 min, totaal ca. 6 min per strandbezoek. Op piekdagen komen ca. 30 duizend mensen op de fiets richting de kust. Door de verbetering van de bereikbaarheid van de kust kan dit tot een toename van het aantal fietsers leiden van ca. 3%-5%. Op piekdagen (uitgaande van 8 piekdagen) levert dit een bereikbaarheidseffect, als reistijdboten, gelijk aan ca. € 500.000.

## B.6.2 Verbetering recreatieve fietspaden door de duinen

Een aantal (recreatieve) fietspaden door de Kennemerduinen zijn op dit moment niet of slecht toegankelijk. Sommige omdat ze door hoge grondwaterstanden onder water staan. En de fietsroute die een rondje langs Kattendel mogelijk maakt is onbegaanbaar met de fiets door stuifzand.

Voor een aantal van de onder water gelopen fietsroutes zoekt beheerder PWN op dit moment naar oplossingen. Bijvoorbeeld om de route tussen ingang Bleek en Berg en het strand bij Parnassia weer toegankelijk te maken.

De relatie van deze recreatieve paden met project Bereikbaarheid Kust is dat ze het maken van een recreatief rondje aantrekkelijker maken en daarmee mogelijk meer mensen verleiden om met de fiets naar het strand te gaan. In het kader van de doelstellingen van Bereikbaarheid Kust lijkt het echter interessanter om in eerste instantie de focus te leggen op de directe (door)fietsroutes naar de kust dan op de problematiek die op dit moment op een aantal recreatieve fietspaden speelt. Ook omdat er alternatieve routes mogelijk zijn om de onder water gelopen of met zand bedekte routes te vermijden.

## B.6.3 Inzet op meer en langere treinen

Uniek voor Zandvoort is dat veel bezoekers de mogelijkheid hebben om per trein naar de kust te gaan. Dit is een groot voordeel ten opzichte van andere kustgebieden die niet over een directe treinverbinding beschikken. De trein biedt een snelle en betrouwbare manier om Zandvoort te bereiken, waardoor het een aantrekkelijk alternatief is voor de auto. Op de piekdagen in het voorjaar en de topdrukte in de zomers is het aantal treinreizigers richting het strand echter dusdanig dat er momenten zijn met zeer volle treinen waarin er (op het traject Haarlem – Zandvoort) niet voor iedere passagier een zitplaats is. Om dit op te vangen zet de NS extra treinen in als mooi weer wordt voorspeld op weekend- en feestdagen in de periode april t/m begin oktober.

In de nadere uitwerking van het project moet onderzocht worden of (nog) hogere treinfrequenties of inzet van materieel met meer capaciteit mogelijk en wenselijk zijn. Mede gelet op de mogelijke toename van treinreizigers bij inzet van de in dit rapport voorgestelde maatregelen.

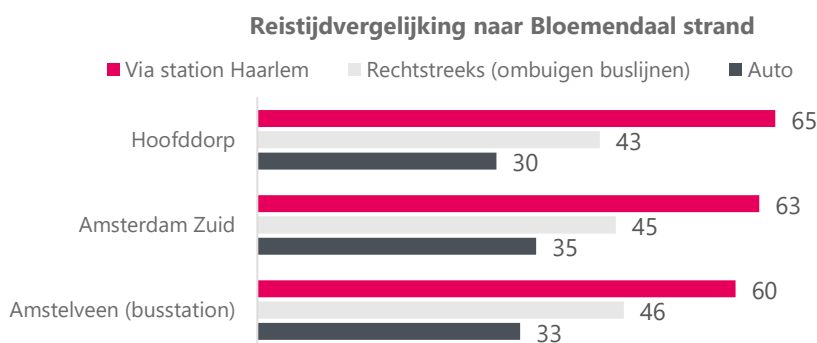
## B.6.4 Bus

De ov-verbinding per bus naar gebieden die niet over een treinverbinding beschikken, is op dit moment niet altijd een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Met name vanuit de zuidflank van de MRA (Haarlemmermeer, Amstelveen, Amsterdam Zuid) zijn de busreistijden naar de kust lang. Om een volwaardig alternatief voor de auto te zijn, is een verkorting dan ook noodzakelijk. Vanuit de participatie is een aantal ideeën naar voren gekomen om dit te verbeteren. Een van de ideeën betreft het 'ombuigen' van buslijnen richting het strand.



### **Buslijnen ombuigen richting het strand**

Een van de ideeën die bij de participatie is geopperd is het ombuigen van bestaande buslijnen, zoals de 300, 346 en 356 die bij goed weer dan doorrijden naar de kust in plaats van station Haarlem. Voor reizigers uit de zuidflank zou dit de reistijd richting Bloemendaal aan Zee verkorten, doordat zij niet meer via station Haarlem hoeven te reizen en bovendien niet hoeven over te stappen. Naar Zandvoort blijft het sneller om gebruik te maken van de trein.



Hoewel een rechtstreekse verbinding naar Bloemendaal aan Zee reistijdwinst kan opleveren voor sommige passagiers, zijn er ook nadelen. De genoemde buslijnen zijn hoogfrequente buslijnen die voor de omgeving een belangrijke verbinding met het station vormen. Als deze bussen doorrijden naar de kust, verliezen veel reizigers een betrouwbare verbinding naar station Haarlem, wat een belangrijk knooppunt is voor de regio. Het ombuigen van deze routes zou bovendien operationele en juridische complexiteit met zich meebrengen, aangezien de lijnen onder verschillende concessies vallen.

Er kan ook worden overwogen om bussen alleen bij goed weer door te laten rijden naar het strand, maar dit brengt verschillende problemen met zich mee. Ten eerste kan het leiden tot verwarring onder reizigers over wanneer de bus wel of niet doorrijdt naar de kust. Daarnaast zouden reizigers die naar station Haarlem willen, tijdens mooi weer een minder betrouwbare dienst ervaren, omdat de dienstregeling onvoorspelbaar wordt. Deze onzekerheid kan het gebruik van de bus ontmoedigen en het openbaar vervoer minder aantrekkelijk maken.

Deze mogelijkheden kunnen bij de uitwerking van een maatregelenpakket in samenhang met de andere maatregelen uit dat pakket worden uitgewerkt.

## **B.6.5 Verbeteren doorstroming Zandvoortselaan**

Een van de ingediende maatregelen betreft toeritdosering voor de auto en prioriteit voor bus en fiets bij station Heemstede-Aerdenhout, in combinatie met verkeerslichtenregeling in Haarlem en Heemstede (doorstroming bus en fiets, afremmen auto).

Onderzoeken van de inpasbaarheid van drie rijstroken op de Zandvoortselaan. Te combineren met eenduidige snelheidsverlaging, rijstrooksignalering, doorgetrokken strepen

en strikte handhaving. In de ochtend is de noordelijkste van de drie rijstroken gereserveerd voor bus (vanwege tussenliggende haltes) en hulpdiensten. In de avond is de zuidelijke strook gereserveerd voor bus en hulpdiensten.

Deze maatregel lijkt slechts op een beperkt deel van de Zandvoortselaan mogelijk. In de nadere uitwerking van pakketten moet blijken of dit idee hierin een plek kan krijgen.

## B.6.6 Aanvullende P+R oplossingen

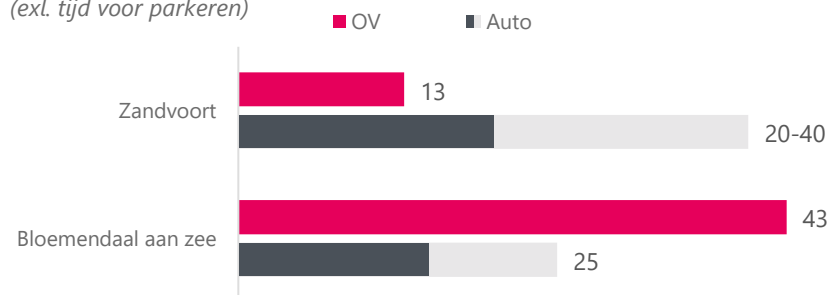
Tijdens de participatie is een aantal P+R oplossingen voorgesteld (naast de in hoofdstuk 5 uitgewerkte oplossing met een P+R op het voormalig Floriadeterrein):

### → **P+R station Spaarnwoude**

Station Spaarnwoude ligt langs de N200 en biedt potentie voor een aantrekkelijk P+R-terrein, vooral voor bezoekers van Zandvoort. Dankzij de directe treinverbinding tussen station Spaarnwoude en Zandvoort kunnen reizigers gemakkelijk en snel hun bestemming bereiken, wat deze locatie tot een aantrekkelijke optie maakt. Bovendien ligt deze locatie direct aan de route richting de kust. Voor bezoekers van Bloemendaal is dit minder ideaal, aangezien zij in Haarlem moeten overstappen op de bus, wat de reistijd aanzienlijk verlengt en een extra overstap vereist.

#### Reistijdvergelijking auto/trein vanaf Haarlem Spaarnwoude

(exl. tijd voor parkeren)



Uit eerder onderzoek naar verkeer richting het kustgebied blijkt dat er op piekdagen tussen de 3.000 en 5.000 auto's voorbijkomen die later de Zeeweg richting Bloemendaal of Zandvoort pakken. Het huidige P+R-terrein bij station Spaarnwoude biedt 100 parkeerplekken. Daarnaast zouden mogelijk de parkeerterreinen P2 en P3 bij IKEA, die gezamenlijk nog eens 550 plekken hebben, deels benut kunnen worden voor extra capaciteit. Met de juiste tariefstelling en promotie kan dit resulteren in een aanzienlijke vermindering van het aantal auto's dat door Haarlem naar de kust rijdt, wat niet alleen de verkeersdruk verlicht maar ook de reistijd voor veel bezoekers kan verkorten.

Nadere uitwerking en onderzoek naar de beschikbaarheid van de parkeer capaciteit is nodig om de haalbaarheid van deze optie verder te verkennen.

### → **P+R IJsbahn**

IJsbahn Haarlem is gelegen langs de N208 waar op piekdagen tussen de 1300 en 1400 auto's richting de kust gebruik van maken. Het terrein beschikt over 755 parkeerplekken

die tijdens zomerse piekdagen mogelijk benut kunnen worden voor P+R. Vanaf dit punt bedraagt de reistijd naar Bloemendaal aan zee normaliter ongeveer 10-15 minuten via de Zeeweg, terwijl Zandvoort in 15-20 minuten te bereiken is via dezelfde route. De reistijd vanaf het P+R-terrein naar Zandvoort is met het openbaar vervoer ongeveer 45 minuten (bus en trein). Naar Bloemendaal is dit ongeveer 30 minuten (bus en bus). Zelfs met lange files ben je in veel gevallen sneller met de auto in Zandvoort en de bus staat in principe dezelfde file. Wanneer de bus vrij kan doorstromen over de route via de Zeeweg zou het ov al wat sneller worden. Echter moet je dan nog steeds overstappen op Haarlem, waardoor je een grote omrijfactor blijft houden. Een shuttlebus kan in dit geval een efficiënt alternatief zijn. Nadeel van deze locatie ten opzichte van het Floriadeterrein is dat deze aan de westzijde van Haarlem ligt waardoor het meeste autoverkeer het stedelijk gebied eerst moet passeren om bij de P+R te komen.

→ **Park+Bike**

Tijdens de Grand Prix van Zandvoort worden verschillende Park and Bike (P+B) terreinen ingericht om bezoekers hun auto te laten parkeren en over te stappen op de fiets. Dit concept zou ook kunnen worden toegepast op drukke stranddagen, om de verkeersdruk te verminderen en de bereikbaarheid van het strand te verbeteren.

Er zijn echter enkele uitdagingen bij de implementatie van P+B-locaties voor stranddagen. De tijdens de Grand Prix beschikbare terreinen zijn veelal sport- en winkelterreinen die niet altijd ruimte hebben voor grote hoeveelheden fietsen, aangezien deze gedurende normale week- en weekenddagen worden gebruikt door bezoekers van die voorzieningen. De terreinen liggen bovendien op zeker 7,5km fietsen, wat een behoorlijke afstand is en ontmoedigend kan werken. Zeker voor gezinnen met jonge kinderen of ouderen. Daarnaast is het logistiek lastig om fietsen tijdelijk te plaatsen, omdat het moeilijk te voorspellen is wanneer er drukke dagen zullen zijn waarop veel mensen naar het strand willen.