

# Uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid Zandvoort-Bloemendaal 2005-2007

Projectgroep bereikbaarheid kust

Definitief concept 7 oktober 2004

Bijlagen: projectbladen maatregelen  
Rapportage Goudappel Coffeng  
Evaluatie maatregelen 2004  
Onderdelen communicatieplan

# 1.0 Inleiding en achtergrond

In Oktober 2003 is het project bereikbaarheid kust Noord-Holland gestart. Dit is één van de speerpunten van het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Reden is, dat de kwaliteit en het imago van het economisch belangrijke product strand- en kusttoerisme schade ondervindt van de slechte bereikbaarheid van de kustplaatsen. Omdat het niet mogelijk is de bereikbaarheid van de gehele Noord-Hollandse kuststrook in één keer aan te pakken is gekozen tot een fasering. Deze ziet er als volgt uit:

	2004	2005	2006	2007	2008		
Bloemendaal-Zandvoort	Maken uitvoeringsprogramma	Uitvoeren uitvoeringsprogramma					
Bergen-Egmond-Schoorl		Maken uitvoeringsprogramma	Uitvoeren uitvoeringsprogramma				
Castricum-Bakkum			Maken uitvoeringsprogramma	Uitvoeren uitvoeringsprogramma			
Ijmuiden-Velsen				Maken uitvoeringsprogramma	Uitvoeren uitvoeringsprogramma		

De uitvoering van elk deelgebied komt in handen van een uitvoeringsorganisatie, en, gewapend met de ervaringen uit het vorige deelproject, kan de bereikbaarheid van het volgende stuk kuststrook effectief aangepakt worden.

In 2004 is gestart met de aanpak in Bloemendaal-Zandvoort. Samen met de gemeenten Zandvoort, Bloemendaal, Haarlem en Heemstede is een goed lopende samenwerking op gang gekomen, die al in 2004 heeft geleid tot een aantal concrete maatregelen zijn genomen (zgn. Quick Wins). Hierdoor is in deze regio een goed draagvlak ontstaan om verder te gaan, omdat blijkt dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze genoemde maatregelen vormen echter de opstap voor een uitgebreider programma om de bereikbaarheid van Zandvoort-Bloemendaal. Op basis van de evaluatie van de maatregelen uit 2004 en onderzoek naar nieuwe maatregelen is een vervolgprogramma voor de termijn 2005 – 2007 opgesteld. Het resultaat daarvan is in onderhavig document neergelegd.

De bereikbaarheid van de kust is op mooie zomerse dagen al langer een groot probleem. Inmiddels is de situatie ook merkbaar tijdens andere jaargetijden wanneer de weersverwachting mooi is.

Voor 2004 hebben veel studies en onderzoeken het licht gezien om de bereikbaarheid van de kust te verbeteren, die velal niet hebben geleid tot concrete maatregelen. Enkelvoudige oplossingen hebben niet tot het gewenste effect geleid. Het resultaat is dat het toeristische product qua bereikbaarheid een slecht imago heeft gekregen.

Door het samenwerken van de 5 overheden is in de zomer van 2004 gebleken dat er wel degelijk sprake kan zijn van resultaatgerichte oplossingen die er toe bijdragen dat er sprake is van een betere doorstroming, meer gebruik van alternatieven voor de auto en minder overlast. De algemene conclusie na het zomerseizoen 2004 is dat het toch mogelijk is om samenhangende maatregelen te nemen, die effect hebben op de bereikbaarheid van dit deel van de Noord-Hollandse kust. De evaluatie van de maatregelen en de resultaten dragen ertoe bij dat wordt voorgesteld om die maatregelen te herijken, verder te voorzien van aanvullingen, nieuwe maatregelen voor te bereiden en ook bij andere delen van de Noord-Hollandse kust te introduceren.

Ten behoeve van het uitvoeringsprogramma 2005-2007 wordt in dit document een beschrijving gegeven van de eerder benoemde algemene doelen en daar waar mogelijk per maatregel. Vervolgens wordt ingegaan op de gewenste resultaten op projectniveau en de samenhang daartussen. Daarna wordt inhoudelijk ingegaan op de voorgestelde (deel)projecten, de risico's die daarmee kunnen worden gelopen en relatie met andere projecten op provinciaal niveau. Aandacht zal worden gegeven aan de tijdsfasering per jaar en worden gekoppeld aan de eerder gestelde doelen. De eerder door het bestuur benoemde streefwaarden worden beschreven in de zin van hoe die kunnen worden bereikt. De invoering van de (deel)maatregelen kosten geld. Aangegeven wordt de omvang daarvan in investeringen en kosten en hoe die kosten worden gefinancierd. De (marketing)communicatie speelt een belangrijke rol in dit programma waar veel aandacht aan zal worden gegeven. Tevens wordt stilgestaan bij de uitvoeringsorganisatie.

De maatregelen behoeven vaak nog nadere uitwerking en invulling. In dit document staat aangegeven aan wat voor soort maatregel wordt gedacht, en wat de indicatieve kosten en effecten zijn.

Elk van de maatregelen staat uitgebreider beschreven in de zgn. projectbladen, die in de bijlage zijn opgenomen. Hierin staat (o.a.):

1. Beschrijving van de maatregel
2. Trekker
3. Betrokkenen
4. Financiën
5. Planning
6. Risico's
7. Draagvlak
8. Fasering

## **2.0 Doelen en resultaten**

### **2.1 Beoogde effecten/resultaten**

Doelstelling van dit uitvoeringsprogramma is het vaststellen en doen uitvoeren van maatregelen die in de periode 2005-2007 nodig zijn om de bereikbaarheid van Zandvoort-Bloemendaal te verbeteren voor toeristen en hulpdiensten en de overlast te verminderen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze de communicatie rond deze maatregelen gaat plaatsvinden en hoe de organisatie van de uitvoering wordt.

## 2.2 Beoogde effecten/resultaten

In juni 2004 heeft de stuurgroep bereikbaarheid kust een aantal referentie en streefwaarden vastgesteld. Deze zien er als volgt uit:

Onderdeel	Streefwaarde
Capaciteit toegangswegen en parkeerplaatsen	Capaciteit voldoende (rekening houdend met gewenste modal split) voor aanvoer auto's op 8 <sup>e</sup> drukste dag
Reistijd auto	Vermindering reistijd op 8 <sup>e</sup> drukste dag met 15%
Gewenste modal split*	Op de 15 drukste dagen: 48% auto (nu 60%), 30 % trein (nu 25%), 17% fiets (nu 13%) , 5% bus (nu 2%)
Capaciteit trein	+ 10% (500 plaatsen per uur op topdagen)
Reistijd trein/bus op de 15 drukste dagen	Haarlem – Bloemendaal 20 min Haarlem-Zandvoort Zuid 20 min
Gebruik fiets	10% van de bezoekers uit Zuid-Kennemerland die nu per auto komen switcht naar de fiets
Aanrijtijden hulpdiensten	15 minuten
Vermindering overlast omwonenden	Vermindering aantal mensen die aangeeft regelmatig overlast te hebben met 25%
Imago bereikbaarheid bij bezoekers	Verbetering ervaren bereikbaarheid bij 80% van de bezoekers
Imago bereikbaarheid bij (nog-)niet-bezoekers	Verbetering gepercipieerde bereikbaarheid bij 80%

\* Op zich is wijziging modal split niet een direct relevant effect, maar de bestuurders en ambtenaren van provincie en gemeenten gebruiken de wijziging in modal split als direct meetbaar effect, waar in de praktijk bv. het effect van een groter gebruik van de trein op een kortere reisduur met de auto niet echt goed te constateren is.

## 3.0 Logica en samenhang van het uitvoeringsprogramma.

Voordat we toekomen aan de opsomming van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma, hecht de projectgroep eraan om de visie die aan dit pakket maatregelen ten grondslag ligt uiteen te zetten:

De problematiek van de bereikbaarheid van Zandvoort/Bloemendaal zit in het feit, dat:

- de toevoerwegen naar en de parkeerruimte in Zandvoort/Bloemendaal voor een beperkt aantal dagen ontoereikend zijn;

- het maatschappelijk onverantwoord is om voor dit beperkt aantal dagen aanvullende infrastructurele voorzieningen te treffen of het aantal parkeerplaatsen uit te breiden;
- het autoverkeer altijd door Haarlem en Heemstede moet, wat voor filevorming zorgt

Dat betekent, dat de oplossing gevonden moet worden in:

1. Ervoor zorgen, dat er meer mensen op de fiets of met het OV naar Zandvoort komen;
2. Ervoor zorgen, dat autoverkeer aan de Oostkant van Haarlem en Heemstede parkeert en vandaar via snel OV naar de kust kan gaan;
3. Ervoor zorgen, dat het autoverkeer dat toch helemaal naar de kust rijdt, goed ‘gemanaged’ wordt (door middel van Verkeersmanagement), dwz. :
  - (Verwijzing naar routes, met een) betere doorstroming
  - bufferen van verkeer op plaatsen met zo min mogelijk overlast voor omwonenden.
  - Maximaal benutten van parkeerplaatsen

Daarnaast moet er zoveel mogelijk gezocht worden naar maatregelen, die gedurende het hele jaar bruikbaar zijn, of die samengaan met acties die buiten het strandseizoen lopen. Met name voor omvangrijke investeringen is dit essentieel om een gunstige kosten-baten-verhouding te krijgen. In de beschrijving van het uitvoeringsprogramma per maatregel is aangegeven, waar en op welke manier een win-win-situatie te krijgen is.

Dit werkt als volgt uit (uitwerking in hoofdstuk 4):

- **Versterking collectief vervoer (subprogramma I (deels) en II uit hoofdstuk 4):**
- **Versterking fiets (subprogramma III uit hoofdstuk 4):**
- **Parkeren oostkant Haarlem en verder transport (onderdeel subprogramma I uit hoofdstuk 4)**
- **Beter verkeersmanagement (subprogramma IV):**

In feite is het totaalpakket van bovengenoemde maatregelen noodzakelijk om de beoogde verbetering in de bereikbaarheid van Bloemendaal-Zandvoort te realiseren.

### **Vraag- of aanbodgericht**

Dit totaalpakket aan maatregelen is in zekere zin samengesteld vanuit een vervoerskundig sturingsprincipe, los van de vraag of deze nieuwe voorzieningen ook daadwerkelijk door de reizigers gebruikt gaan worden. Voor een deel van de hier gepresenteerde maatregelen is de verwachting, dat deze voldoende aantrekkingskracht zullen hebben, met name de versterking van de treinverbindingen en de realisatie van P+R Haarlem Spaarnwoude.

De busverbinding Hoofddorp- P+R Oostkant Haarlem naar het strand zal niet zonder meer voldoende reizigers trekken. Hier zal behalve in het realiseren van deze verbindingen zelf, ook het neerzetten van een topklasse dienst essentieel zijn, met pregnante voordelen t.o.v. autogebruik. Dan nog zal er sprake zijn van een dienst die in het begin slechts weinig reizigers zal trekken, en die pas na enkele jaren zijn volle potentie zal bereiken.

De projectgroep verwacht echter wel, dat deze verbinding, uiteindelijk een aantrekkelijk alternatief zal worden. De selectie van (de dienstverlenende en promotionele kwaliteiten van de) vervoerder is van essentieel belang.

Een zeer belangrijk succesfactor in dit geheel zal zijn de kwaliteit en de effecten van communicatie en marketing en promotie van de maatregelen. Dit staat beschreven in subprogramma V van hoofdstuk 4.

Met dit uitvoeringsprogramma verwacht de projectgroep dus wel degelijk een totaalproduct neer te zetten, waar vraag naar is, nl. snel, goedkoop, betaalbaar voor de reiziger, betrouwbaar en comfortabel naar het strand.

## 4.0 Het uitvoeringsprogramma.

### 4.1 De basis

De basis voor de voorstellen die worden gedaan en zijn opgenomen in dit uitvoeringsprogramma 2005-2007 zijn gebaseerd op:

- a. de maatregelen die in 2004 zijn ingevoerd
- b. de evaluatie van de resultaten van die maatregelen door de projectorganisatie
- c. het (aanvullend) onderzoek dat door Goudappel&Coffeng is gehouden
- d. de afzonderlijke adviezen van de leden van de projectgroep
- e. de beschrijving van de projectbladen (zie bijlagen)

Overigens moet de lezer zich hier geen detailbeschrijvingen van de maatregelen voorstellen. Vrijwel alle maatregelen moeten in overleg met de betrokkenen nader worden uitgewerkt. Het gaat hier om een beschrijving van de maatregelen, de te verwachte effecten en een inschatting van de kosten.

**Een nadere beschrijving van elk van de maatregelen is in bijgevoegde projectbladen te vinden.**

### 4.2 De maatregelen

De voorstellen (maatregelen) zijn onder te verdelen in samenhangende subprogramma's:

Nummer projectblad	Subprogramma I:Collectief vervoer en P+R vanaf beoosten Haarlem/Heemstede:
I.1	Invoering P+R op afstand en te combineren met aanvullend voor- en natransport per bus en/of trein (Haarlem Spaarnwoude en Vijfhuizen (en/of andere locatie))
I.2	Invoering van snelle busverbindingen vanaf de richting Hoofddorp in combinatie met P+R Vijfhuizen (en/of andere locatie)
I.3	De 2+2 rijbaan van de Zeeweg ombouwen tot 2x1 rijbaan voor auto's en 2x1 rijbaan voor bussen en hulpdiensten
I.4	In de gemeenten Haarlem en Heemstede mogelijkheden benutten om busverkeer snel te laten doorstromen
I.5	Mogelijkheden benutten voor de inzet van meer treincapaciteit op het traject Amsterdam-Haarlem-Zandvoort met op alle tussengelegen stations in-en uitstapmogelijkheid.

**Opmerkingen:**

1. De samenhang tussen deze maatregelen is, dat zonder doorstromingsmaatregelen en vrije busbaan, de zomerbus en P+R zinloos zijn, omdat de bus in dezelfde file zal staan in de auto. Uiteraard geldt het omgekeerde ook: Zonder extra collectief-vervoerdiensten is het aanleggen van busbanen e.d. een oefening in zinloosheid.
2. Met name om de Zomerbus met één of meerdere P+R-locaties aansluitend op deze verbinding succesvol te maken, zal niet gemakkelijk zijn. De overstap auto-collectief vervoer begint echter wel her en der succes te boeken. Succes zal afhankelijk zijn van een hoge kwaliteit dienstverlening, die zich in het begin (bij lange na) niet zal terugverdienen. De dienstverlening vanuit Hoofddorp/P+R /Schalkwijk zal aan hoge vereisten moeten voldoen in termen van snelheid, frequentie, dienstverlening.
3. Bij de zomerbus Hoofddorp-Vijfhuizen-Schalkwijk-strand zal in ieder geval voor een groot deel gebruik gemaakt worden van de Zuidtangent-route (= vrije busbaan).
4. De ontwikkeling van P+R Spaarnwoude kan goed samengaan met het nieuwe Haarlem Stadion. De parkeerplaatsen zullen 's zomers veel minder bezet zijn, zodat gebruik hiervan als P+R voor de exploitant van het Haarlem Stadion interessant kan zijn.

**Verwachte effecten subprogramma I op streefwaarden** (—=negatief; □=gering positief (0-5%); +=merkbaar positief(5-25%); ++=substantieel (25-50%); +++=vrijwel dekkend (50-75%), ● dekkend (>75%)

Wijziging modal shift	++ (potentie +++)
Reistijd Auto	□
Benutten Capaciteit Trein/bus	++
Reistijd Trein/bus	++(potentie +++/●)
Bereikbaarheid hulpdiensten	●
Overlast omwonenden	□
<b>Ervaren imago bereikbaarheid</b>	++
Bezoekers	++
Niet-Bezoekers	++

. Voorwaarde is wel dat voortdurend meer aandacht zal moeten worden besteed aan een goede marketing van dit product.

Nummer projectblad	Subprogramma II: Collectief vervoer natransport aan de kust
II.1	Handhaven van de strandpendel ten behoeve van treinreizigers en inzittenden van geparkeerde auto's op enkele parkeerterreinen. Uitvoering zal geschieden op basis van besloten busvervoer. Er wordt niet gereden volgens een vaste dienstregeling en de strandbus is niet voor iedereen toegankelijk. Afhankelijk van de organisatievorm kan een negatief exploitatietekort worden aangevuld uit het regionale bereikbaarheidsfonds of BDU geld.



Opmerkingen: Uitvoering kan eigenlijk alleen geschieden op basis van besloten busvervoer. Gezien de hoge loonkosten van regulier OV, zonder dat daar extra kwaliteit voor wordt geboden, is continuering van de strandpendel als OV niet goed denkbaar. Bezien zal worden hoe deze verbinding als besloten vervoer kan worden behouden. Voorwaarde is wel dat voortdurend meer aandacht zal moeten worden besteed aan een goede marketing van dit product.

Afhankelijk van de organisatievorm kan een negatief exploitatietekort worden aangevuld uit het regionale bereikbaarheidsfonds of BDU geld.

**Verwachte effecten subprogramma II op streefwaarden** (—=negatief; □=gering positief (0-5%); +=merkbaar positief(5-25%); ++=substantieel (25-50%); +++=vrijwel dekkend (50-75%), ☉ dekkend (>75%)

Wijziging modal shift	++
Reistijd Auto	□
Reistijd Trein/bus	++
Bereikbaarheid hulpdiensten	☉ (gebruik Boul. Barnaart i.c.m. Zeeweg-busbaan)
<b>Ervaren imago bereikbaarheid</b>	<b>++</b>
Bezoekers	++
Niet-Bezoekers	++

Nummer projectblad	<b>Subprogramma III: Samenhangend pakket fietsmaatregelen</b>													
III.1	Het herijken en handhaven van de bewaakte fietsenstallingen													
III.2	Het aanleggen van ontbrekende schakels in het netwerk van fietspaden													
III.3	Het invoeren van bewaakte stallingen voor motoren.													
III.4	Het invoeren van flankerend beleid t.a.v. geparkeerde fietsen en motoren													
III.5	Samenhangend, kenmerkend en opvallend bewegwijzeringssysteem "Fietsen naar de kust"													
<p>Opmerkingen: De locaties van de fietsenstallingen moeten beter. Bovendien moet het aantal plaatsen per stalling worden opgevoerd. Het toelaten van het neerzetten van fietsen vlakbij de bewaakte stalling (waarbij in feite de bewaker ook nog –automatisch- een oogje in het zeil houdt), vermindert het gebruik van de bewaakte stalling en kan daarmee funest zijn voor de continuering ervan. Verbod op stallen in een redelijk ruime omgeving van de stalling, maakt dat mensen echt moeten kiezen tussen gratis (en riskant) of betaald (en veilig) stallen. Alternatief is gratis bewaakt stallen.</p>														
<p><b>Verwachte effecten subprogramma III op streefwaarden</b> (—=negatief; □=gering positief (0-5%); +=merkbaar positief(5-25%); ++=substantieel (25-50%); +++=vrijwel dekkend (50-75%), ☉ dekkend (&gt;75%)</p> <table border="0"> <tr> <td>Wijziging modal shift naar fiets</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>Reistijd Auto</td> <td>□</td> </tr> <tr> <td>Overlast omwonenden</td> <td>□</td> </tr> <tr> <td><b>Ervaren imago bereikbaarheid</b></td> <td><b>++</b></td> </tr> <tr> <td>Bezoekers</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>Niet-Bezoekers</td> <td>++</td> </tr> </table>			Wijziging modal shift naar fiets	++	Reistijd Auto	□	Overlast omwonenden	□	<b>Ervaren imago bereikbaarheid</b>	<b>++</b>	Bezoekers	++	Niet-Bezoekers	++
Wijziging modal shift naar fiets	++													
Reistijd Auto	□													
Overlast omwonenden	□													
<b>Ervaren imago bereikbaarheid</b>	<b>++</b>													
Bezoekers	++													
Niet-Bezoekers	++													

Nummer projectblad	Subprogramma IV: Doorstroming autoverkeer (+verwijzing naar collectieve vervoersalternatieven)														
IV.1	Het ontwikkelen van een parkeerwijssysteem in samenhang met het (voorlopog) handhaven en hernieuwd lokaliseren van verkeersregelaars														
IV.2	In enige jaren: Ontwikkelen Dynamisch Verkeers Management Systeem voor heel Zuid-Kennemerland voor het gehele jaar, met ook als specifiek scenario: Stranddag. Dit systeem dient tevens in een dergelijk scenario om reizigers optimaal te verwijzen naar P+R- en collectief vervoer-alternatieven;														
IV.3	Vooruitlopend hierop via Internet, SMS etc. reizigers informatie geven over de optimale reiswijze en –route en te verwachten problemen en alternatieven en via (verrijdbare of flexibele) bebordingen, aanwijzingen op reeds aanwezige DRIPs boven de snelwegen etc.														
IV.4	Het actief tegengaan van foutief geparkeerde auto's.														
IV.5	Samenhangend, kenmerkend en opvallend bewegwijzeringssysteem naar de kust														
<p>Opmerkingen:</p> <p>Invoering DVM is noodzakelijk voor betere doorstroming naar de kust, rekening houdend met de beperkingen van de huidige infrastructuur. Alleen voor stranddagen een DVM invoeren is relatief enorm kostbaar. Nu is het zo, dat de verbetering van de doorstroming in Haarlem en Heemstede in feite met de huidige infrastructuur zeer belangrijk is en met een DVM kan worden gerealiseerd, mits daarbij dosering aan de gehele oostzijde van de regio als instrument mede wordt gehanteerd. Maar niet alleen doorstroming, ook een pakket van communicatieve verkeersmanagementmaatregelen (waaronder DRIPS) in nauwe relatie met aan te bieden andere vervoerswijzen vormt hierin een wezenlijk onderdeel.</p> <p>Met een samenwerking tussen bereikbaarheid kust en een realisatie van DVM-Zuid-Kennemerland kan een grote meerwaarde worden bereikt. Uitvoering zal plaatsvinden als pilot in het kader van de netwerkvisie Noord-Holland. Overigens bedragen de totale kosten van een dergelijk systeem tussen €10 miljoen en €30 miljoen, die ook uit andere middelen gefinancierd zullen moeten worden.</p> <p>Eenvoudige technische en communicatieve verkeersmanagementmaatregelen kunnen al in 2005 worden gerealiseerd. Realisatie van een echt DVM zal mogelijk in 2007 kunnen starten.</p>															
<p><b>Verwachte effecten subprogramma III op streefwaarden</b> (—=negatief;□=gering positief (0-5%); +=merkbaar positief(5-25%);++=substantieel (25-50%); +++=vrijwel dekkend (50-75%), ● dekkend (&gt;75%)</p> <table> <tr> <td>Wijziging modal shift</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>Capaciteit auto</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Reistijd Auto</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Overlast omwonenden</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td><b>Ervaren imago bereikbaarheid</b></td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>Bezoekers</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Niet-Bezoekers</td> <td>+</td> </tr> </table>		Wijziging modal shift	++	Capaciteit auto	+	Reistijd Auto	+	Overlast omwonenden	+	<b>Ervaren imago bereikbaarheid</b>	++	Bezoekers	+	Niet-Bezoekers	+
Wijziging modal shift	++														
Capaciteit auto	+														
Reistijd Auto	+														
Overlast omwonenden	+														
<b>Ervaren imago bereikbaarheid</b>	++														
Bezoekers	+														
Niet-Bezoekers	+														

Nummer projectblad	Subprogramma V: Communicatie en promotie
V.1	Ontwikkelen van een communicatie, marketing- en promotieplan en wijze van opereren.

V.2	Het operationaliseren van het communicatieplan
Opmerkingen: Het blijkt, dat de nieuwe modaliteiten beter worden gebruikt, als er rechtstreeks contact wordt gemaakt met de gebruiker.	

<b>Nummer projectblad</b>	<b>Subprogramma VI: Monitoring en informatiesysteem</b>	
VI.1	Het ontwikkelen en introduceren van een Management Informatie Systeem voor het volgen en sturen op de effecten van de maatregelen die worden ingevoerd.	
	Opmerking: Een wezenlijk deel van monitoring kan plaatsvinden dankzij het DVM-systeem	

### 4.3 Risico-assessment

Met de invoering van het programma worden ook in meer of mindere mate risico's gelopen. In onderstaande tabel worden de belangrijkste risico's en de invloed daarvan op het programma en de maatregel beschreven om het risico te minimaliseren.

Welk risico wordt gelopen	Wat is de invloed daarvan	Welke maatregel nodig
Gering gebruik busroute Hoofddorp-Zandvoort/Bloemendaal	Beëindigen busverbinding, weinig verbetering bereikbaarheid, beëindiging P+R's voor strandverkeer	Voortdurend investeren in communicatie, promotie, dienstverlener afrekenen (bonus/malus) op kwaliteit en promotie/communicatie Hogere parkeertarieven langs de kust dan in het binnenland
Onderlinge afhankelijkheid van het pakket maatregelen	De zwakste schakel bepaalt het effect op de bereikbaarheid van de kust en het imago van het project	Goed monitoren van de maatregelen en investeren in dienstverlening, communicatie en marketing.
P+R uiteindelijk niet kostendekkend. Andere deelprojecten leiden hier ook onder (DVM, bus- cq. Treingebruik)	Kans aanzienlijk dat deelproject niet doorgaat.	Exploitatiebijdrage voor instandhouden van P+R of project stopzetten
Strandbus moet OV worden	Geen commerciële uitvoering en duurdere exploitatie	Meer geld beschikbaar stellen uit gezamenlijke budgetten/ onderbrengen bij concessie Haarlem-IJmond
Geen risicodragende partij voor rechtstreekse buslijnen anders dan OV	Gedwongen winkelnering bij OV bedrijven, dure exploitatie	Invoering experiment. Overheid geen rechtstreekse opdrachtgever laten zijn. Zal òf onderdeel moeten zijn van concessie OV òf besloten vervoer moeten worden. Afstemmen met huidige lopende proces tot

		concessieverlening.
NS wil geen extra stops bij Haarlem Spaarnwoude	Minder gebruik P+R faciliteit	Overleg NS, eventueel delen in kosten en baten. Bestuurlijke druk uitoefenen
NS kan / wil geen extra capaciteit en of doorgaande treinen inzetten	Minder aanbod en derhalve slecht voor imago	Bestuurlijke druk uitoefenen
Geen aansluiting Kop vd Zeeweg op de busbaan Zeeweg	Slecht imago en geen vrije doorgang voor bussen, dus reistijdverlenging	Voordelen ook voor Bloemendaal evident maken
Busdoorstroming zonder buslijnen	Kapitaalvernietiging, project niet zinvol, geen draagvlak voor integrale aanpak	Project pas uitvoeren als totaal product kan worden gerealiseerd
Fiets- en motorstalling niet kostendekkend	Resultaat van project	Exploitatiegeld elders dekken
Tegenwerking bij aanleg fietspaden in de duinen, aantasting natuurgebied	Geen fietspaden	Vroegtijdig overleg, knelpuntinventarisatie, bestuurlijke druk uitoefenen

## 5.0 Verwachtingen in welke mate de streefwaarden worden bereikt.

### 5.1 Haalbaarheid van de streefwaarden

Aangegeven wordt

Modal split wijziging	Haalbaar, door: Trein* (40%) en bus(10%)-maatregelen, P+R (10%), en fietsmaatregelenpakket(10%), aangevuld met de effecten van DVM (20%) en de samenhang tussen de maatregelen(10%)
Capaciteit auto (balans)	Door DVM(50%), de bus-maatregelen (10%) en de fietsmaatregelen(<5%) en een parkeerverwijssystem (30%) is ook de capaciteit en de doorstroming voor de auto in balans te brengen
Reistijd auto	Te realiseren met DVM (50%) en doorstroommaatregelen als parkeerverwijzers (50%) (verder effecten van modal split wijziging)
Capaciteit trein	Afhankelijk van onderhandelingen met NS
Capaciteit bus	Is op zich geen probleem, maar wel name het vullen ervan
Reistijd (trein-)bus	Deels haalbaar met vlotte busroute door Haarlem en Heemstede en busbaan Zeeweg (60%); daarvoor is ook continuering Strandpendel nodig. (geformuleerde streefwaarden zijn in de praktijk niet haalbaar).

Gebruik fiets	Waarschijnlijk Haalbaar met fietsmaatregelen (40%) en communicatie (60%)
Bereikbaarheid hulpdiensten	Haalbaar met busbaan Zeeweg (100%)
Beperking overlast omwonenden	Haalbaar met DVM (70%), doorstromingsmaatregelen (als parkeerverwijssysteem (25%) en wijziging modal split (<5%))
Verbetering imago bereikbaarheid	Met de maatregelen van afgelopen zomer bleek hier al vooruitgang in geboekt. Verwachting is, dat dit substantieel zal verbeteren. Het gaat hier om de samenhang, dat er veel gebeurt, de kwaliteit van de dienstverlening en de communicatie.

\* Hierbij te lezen ook de combinatie trein-strandpendel.

## 5.2 Directe resultaatsindicatoren per subprogramma

*Toelichting: De effecten genoemd in paragraaf 5.1 zijn vrijwel allemaal indirecte effecten. Ze zeggen weinig over de directe benutting van maatregelen (bv. in termen van aantallen reizigers) of de rentabiliteit ervan. Om de resultaten per maatregel te beoordelen, zijn de volgende directe resultaatsindicatoren gedefinieerd:*

<b>Subprogramma 1:</b>
Ontwikkeling P+R: 2005 ca. 750 plaatsen, 2006 ca. 1500 plaatsen, 2007 ca. 2500 plaatsen Op minmaal 8 zomerdagen benutting >70%
Rechtstreekse busverbindingen worden gestart uit de richtingen Hoofddorp via Haarlem Schalkwijk. Eerste jaar een gemiddeld aantal reizigers van 300 per dag, groeiend naar 500 in 2006 en 750 in 2007
De rechtstreekse busverbindingen en voor- en natransport per bus vanaf de P+R plaatsen kunnen via de busbaan op de Zeeweg van en naar Zandvoort / Bloemendaal rijden.
Met NS moeten er afspraken worden gemaakt over de inzet van meer treincapaciteit op topdagen (groei jaarlijks 10%) en mogelijk rechtstreekse verbindingen met het verdere achterland als Almere, Hilversum en Utrecht.
Busverbinding naar de busbaan Zeeweg vanaf de Oostkant Haarlem-Heemstede reistijd maximaal 17,5 minuten

<b>Subprogramma 2:</b>
De strandbus moet in 2005 minstens 60.000 dagtoeristen vervoeren. In de jaren daarna moet dit stijgen met minimaal 15% per jaar tot in 2007. De bekendheid van dit product onder de toerist die met de trein komt is minstens 40% in 2005 en in 2007 minstens 75%.

<b>Subprogramma 3:</b>
Aantal gestalde fietsen: 15.000 (verdubbeling)
Aantal gestalde motoren: 2.500

<b>Subprogramma 4:</b>
In 2005 is het eenvoudige introductiepakket maatregelen in het kader van DVM ingevoerd. Verder is er een verkenning van doelen, mogelijkheden en bereidheid tot deelname van partijen in 2005 bekend. Dit wordt nader uitgewerkt en doorontwikkeld in 2006. Hierin wordt duidelijk welke middelen nodig zijn, waar en wanneer en welke investeringen noodzakelijk zijn en welke dekking is voor deze investering. Het principebesluit tot deelname aan DVM wordt genomen in 2005 incl. instemming met de daaraan verbonden gezamenlijke

voorwaarden. De realisatie daarvan zal dan op zijn vroegst in 2007 beginnen.

Alle parkeerkaarten worden vanaf 2005 achteraf afgerekend. Met de pachters zijn aanvullende afspraken hierover gemaakt. Het aantal foutief geparkeerde auto's neemt drastisch af (max. 2%). In 2005 is een plan gemaakt waarin de verbeterde bewegwijzering staat opgenomen. In 2006 is dit uitgevoerd.

De verkeersregelaars zijn goed geïnstrueerd en op de belangrijke strategische knelpunten gepositioneerd. Ook de afstemming met verkeersregelaars van bijzondere evenementen is sterk verbeterd.

### Subprogramma 5:

Een tactisch en operationeel communicatieplan is opgezet en de adequate middelen zijn de markt gezet. Het communicatieplan is een juiste weergave van de mix tussen de doelgroep / segmenten en het grootst mogelijke bereik m.b.v. de communicatiemiddelen. Uit onderzoek zal blijken dat de inzet van de middelen ertoe heeft bijgedragen dat de strandtoerist de keuze voor het vervoermiddel onder andere heeft gebaseerd op de campagne die is gevoerd. Minimaal 75% van de Nederlandse bezoekers van Zandvoort is op de hoogte van (een deel van) de maatregelen

### Subprogramma 6:

Het bestuur, management en media worden regelmatig geïnformeerd over de voortgang van de effecten van de inzet van de maatregelen. Hiervoor is in overleg met de doelgroep de informatiebehoefte vastgesteld en is een meetprogramma daarop gebaseerd.

## 7. Indicatie investeringen en kosten

Totaal overzicht van benodigde investeringen exploitatiekosten voor de periode 2005-2007

subprogramma	onder	maatregel	2005		2006		2007		opmerkingen
			investering	kosten	investering	kosten	investering	kosten	
collectief vervoer	I.1	P+R (project transfer punten)			€ 100.000,00	€ 30.000,00		€ 15.000,00	
	I.2	rechtstreekse busverbindingen exploitatiekort onvoorzien			€ 43.000,00		€ 25.000,00	€ 150.000,00	
	I.3	busbaan Zeeweg	€ 50.000,00	€ 10.000,00	€ 250.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	
	I.4	infra maatregelen busdoorstroming			€ 350.000,00			€ 18.000,00	
	I.5	extra treincapaciteit		pm		pm		pm	
strandbus	II.1	continueren	€ 10.000,00	€ 150.000,00	€ 10.000,00	€ 30.000,00	€ 10.000,00	€ 20.000,00	
fiets-maatregelen	III.1	handhaven fietsenstallingen	€ 15.000,00	€ 35.000,00		€ 30.000,00		€ 25.000,00	
	III.2	aanleggen fietspaden	€ 150.000,00		€ 200.000,00		€ 200.000,00		
	III.3	motorstallingen	€ 30.000,00						
	III.4	invoeren flankerend beleid	€ 10.000,00						
	III.5	bewegwijzering	€ 25.000,00			€ 5.000,00		€ 5.000,00	
auto-maatregelen	IV.1	Parkeerverwijssysteem verkeersregelaars + coördinatie eenvoudig	€ 50.000,00	€ 110.000,00	€ 200.000,00	€ 40.000,00		€ 10.000,00	
	IV.2	Verkeersmanagement	€ 50.000,00		€ 150.000,00				
	IV.3	invoeren DVM	€ 100.000,00		€ 200.000,00		pm		In 2005 en 2006 onderzoek
	IV.4	foutief parkeren							
	IV.5	achteraf betalen parkeerkaart		€ 6.000,00					
	IV.6	bewegwijzering kortsluiting naar parkeerplaats circuit	€ 35.000,00		€ 35.000,00				
	IV.7		€ 100.000,00						
V.1	plan		€ 200.000,00		€ 150.000,00		€ 100.000,00		
V.2	uitvoering				€ 20.000,00		€ 10.000,00		
coömmunicatie	V.3	campagne zomerbus promotie in Zandv.		€ 15.000,00		€ 15.000,00		€ 15.000,00	
	V.4								
monitoren	VI	monitoring	€ 10.000,00	€ 15.000,00		€ 15.000,00		€ 80.000,00	
<b>subtotaal</b>		<b>subtotaal</b>	<b>€ 635.000,00</b>	<b>€ 541.000,00</b>	<b>€ 1.538.000,00</b>	<b>€ 495.000,00</b>	<b>€ 245.000,00</b>	<b>€ 458.000,00</b>	
onvoorzien 10%		onvoorzien	€ 63.500,00	€ 54.100,00	€ 153.800,00	€ 49.500,00	€ 24.500,00	€ 45.800,00	
		<b>TOTAAL</b>	<b>€ 698.500,00</b>	<b>€ 595.100,00</b>	<b>€ 1.691.800,00</b>	<b>€ 544.500,00</b>	<b>€ 269.500,00</b>	<b>€ 503.800,00</b>	
								<b>Totaal generaal</b>	<b>€ 4.303.200,00</b>

## 8. Communicatie, informatie, marketing, promotie

### 8.1 Communicatieplan

Uit de evaluatie is gebleken dat veel meer moet worden ingezet op een rechtstreekse communicatie met de gewenste segmenten uit de brede doelgroep van strandtoeristen. Voor het programma 2005-2007 zal een bureau worden ingeschakeld die op tactisch en operationeel niveau een programma moet opstellen en na akkoord moet uitvoeren. De

communicatie over de maatregelen zal vooral extern gericht zijn. Het projectteam zal zelf zorgdragen voor de interne communicatie en de relatie met de media.

De omvang van het communicatiebudget is vrij hoog. De redenen hiervoor zijn.

- Succes van dit soort producten hangt enorm samen met het imago, de uitstraling en de bekendheid ervan.
- Het is van belang de maatregelen (producten) bij de doelgroepen bekend te maken, en een goed imago te realiseren. Hiervoor dient intensief, doelgroepgericht gecommuniceerd te worden.
- Er dient een duidelijke visie ontwikkeld te worden (welke communicatiemiddelen zetten we in, wanneer, waarom en hoe)
- Alle communicatieuitingen dienen, meer dan dit jaar gebeurd is, op elkaar afgestemd te worden. (leveren van kwalitatieve, herkenbare producten)
- We willen een bureau inhuren die ons helpt de juiste communicatiemiddelen in te zetten. (promotie is een vak apart)

Voor de begroting en inschatting van benodigde middelen wordt verwezen naar de bijlage over het communicatieplan

## 9. Uitvoeringsorganisatie

Voor de uitvoering is de volgende werkwijze gekozen:

Iedere maatregel wordt beschouwd als een project. Elk project krijgt een projectleider, afkomstig van één van de partners. Voor de uitvoering van het totaal van het programma en het bewaken van de samenhang wordt een coördinator aangesteld vanuit de provincie Noord-Holland.

De verdeling van het trekkerschap van de projecten is:

Project	Trekker
DYNAMISCH VERKEERS MANAGEMENT	Prov. Noord Holland/Gemeente Haarlem
PARKEER VERWIJSSYSTEEM ZANDVOORT/BLOEMENDAAL	Zandvoort
ZOMERBUS	
-> opzetten exploitatie	Prov. Noord Holland
-> (dynamische) vrije busbaan	Prov. Noord Holland
-> vrije OV_route	
P+R -> coördinator uitvoering	Prov. Noord Holland
CONTINUEREN STRANDBUS	Prov. Noord Holland
FIETSENSTALLEN	Bloemendaal



ACHTERAF BETALEN PARKEERTERREINEN	Bloemendaal
BEWEGWIJZERING	Heemstede
FIETSSCHAKELS	Haarlem

Titel:Nota PS-cie. WVV, agendapunt 12c. (uitvoeringsprogramma 2005-2007)

Datum:09-12-2004

Nummer:12c