

## Uitvoeringsplan

# Naar het strand? Met de bus dus!

Proef P+R met (pendel)bussen zomer 2026



## Inhoudsopgave



- 1 Aanleiding en doel van de proef
- 2 Verkeersontwerp
- 3 Organisatorisch ontwerp (pendel)dienst en P+R
- 4 Ontwerp reizigerscommunicatie en reisinformatie
- 5 Monitoring en evaluatiekader
- 6 Risico's en randvoorwaarden
- 7 Organisatie operationele uitvoering
- 8 Begroting van de integrale proef fase 2, 3 en 4
- 9 Bijlagen – onderbouwing onderdelen proef

1

# Aanleiding en doel van de proef

# Aanleiding voor dit uitvoeringsplan

De kustregio van Zuid-Kennemerland is op zomerse dagen zeer populair bij dagrecreanten. Tegelijkertijd is de infrastructuur – en dan met name de toegangswegen zoals de Zeeweg – beperkt in capaciteit en kwetsbaar voor filevorming. Dat leidt op piekmomenten tot verkeersdruk, frustratie bij bezoekers én overlast voor bewoners en natuur.

De Provincie Noord-Holland en haar partners willen deze druk structureel en duurzaam opvangen. Niet met asfaltuitbreiding, maar door de verplaatsing van autoverkeer naar slimme, comfortabele en snelle alternatieven: parkeren aan de randen en overstappen op hoogwaardige pendelbussen. Om deze ambitie kracht bij te zetten, is het nodig om de hypothese 'filevrij naar het strand – met de bus dus' in de praktijk te testen.

Vanuit de Actieagenda Bereikbaarheid Kust is de provincie aan zet voor de uitwerking van een P+R systeem met (pendel)bussen in combinatie met een reisinformatie en communicatiesysteem. Dit biedt de kans om de Zeeweg tijdens de proef in te richten met één rijstrook per rijrichting en een maximumsnelheid van 60 km/uur in combinatie met de maatregelen uit Bereikbaarheid Kust in één proef te testen. Op langere termijn kan er met een inrichting van 1 rijstrook per rijrichting op de Zeeweg meer ruimte komen voor bredere fietspaden.

Bij de uitwerking van de proef worden de uitgangspunten uit de trajectstudie N200 Zeeweg en Bereikbaarheid kust samengevoegd:

- Een verkeersveilige inrichting van de Zeeweg;
- Bussen en pendelbussen kunnen vrij doorstromen van en naar de kust op zomerse piekmomenten.

Goudappel en &Morgen is gevraagd deze proef te organiseren, uit te werken, operationeel te maken, uit te voeren, te monitoren en evalueren.

We hebben met een diverse groep stakeholders gesproken over hun eisen en wensen rondom de proef. In bijlage 6 treft u hier een overzicht van.

In dit document leest u de integrale uitwerking van de proef in een uitvoeringsplan ten behoeve van het operationeel maken, uitvoeren en monitoren en evalueren van de proef P+R en (pendel)bussen/N200 Zeeweg. Dit document bevat de essentie, de nadere uitwerking per onderdeel is te vinden in de bijlagen bij dit uitvoeringsplan.

In dit uitvoeringsplan geven we een nadere uitwerking van:

- Het ontwerp van de (pendel) dienst organisatorisch (dienstregeling, locatie en vervoerder)
- Het verkeerskundig ontwerp en zicht op de maatregelen die nodig zijn om de pendelbus door te laten rijden
- Het ontwerp voor het reisinformatie- en communicatiesysteem
- Een monitoring- en evaluatiekader waarin de succescriteria zijn gedefinieerd
- Een risico- en randvoorwaarden analyse waar aan voldaan moet worden voor een geslaagde proef
- Een organisatie voor het operationeel maken en uitvoeren van de proef
- Een kostenonderbouwing

Op 16 oktober 2025 is dit uitvoeringsplan geagendeerd voor een go /no go besluit door gedeputeerde en wethouders GR. Dit uitvoeringsplan maakt onderdeel uit van een breder pakket aan maatregelen voor de bereikbaarheid kust en een hierover te sluiten Bestuursakkoord.

# Doel van de proef

Het doel van de proef is enerzijds om vast te stellen of we voor inwoners van de zuidflank van de regio een duurzaam alternatief kunnen bieden voor de auto – in de vorm van een pendelbus (strandbus) - om richting de kust te gaan. En anderzijds het testen van een inrichtingsvariant van de Zeeweg.

De proef is een succes als:

- De reizigers uit de zuidflank van de regio vaker de auto laten staan en met de pendelbus reizen. En nieuwe reizigers op deze manier naar het strand te laten reizen.
- De gebruikers van de pendelbus deze als een volwaardig of beter alternatief voor de auto beleven.
- De pendelbus voldoende bezet is om een verantwoorde business case te maken (een sluitende business case wordt niet realistisch geacht, vergelijkbaar met alle ov)
- De aanpassingen en maatregelen op de Zeeweg niet leiden tot nieuwe verkeersoverlast (of de huidige overlast verminderen op andere wegen – N200, N201).



# Wat is haalbaar, realistisch en maakbaar voor zomer 2026

In dit uitvoeringsplan is vastgelegd op welke wijze de proef in de zomer van 2026 daadwerkelijk kan worden uitgevoerd. Het plan is het resultaat van de nadere uitwerking van de oorspronkelijke uitvraag, aangevuld met de wensen en eisen die in de afgelopen periode zijn geformuleerd. Daarbij worden de belangrijkste wijzigingen toegelicht en wordt gemotiveerd waarom aanpassingen noodzakelijk zijn.

Het uitvoeringsplan markeert de stap van concept naar uitvoering: van de tekentafel naar een proef die in de praktijk gerealiseerd kan worden. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om te leren hoe de voorgestelde aanpak in de praktijk werkt en welke – nu nog niet voorziene – opbrengsten en inzichten dit kan opleveren.

## *Van een dienst op piekdagen naar een reguliere dienst*

In de uitvraag was het uitgangspunt om tijdens zomerse piekdagen pendelbussen in te zetten (zoveel mogelijk filevrij) met een hoge frequentie van een P+R-locatie (regio Haarlemmermeer) naar het strand Bloemendaal en Zandvoort. Dit in een periode van 1 mei tot 1 oktober 2026. In de verdere uitwerking is echter gebleken dat een realistische variant bestaat uit een (pendel)dienst (4 x in het uur) in de weekenden van eind juni tot en met augustus.

## *Opschalen tijdens de proef lijkt niet haalbaar*

De flexibiliteit om tijdens de proef op te schalen op piekmomenten is in de praktijk voor vervoerders niet haalbaar (tijdens weekdays onmogelijk vanwege beperking in capaciteit – alle bussen zijn ingezet- en tijdens weekenden is het onmogelijk vanwege personele capaciteit die al een jaar van tevoren worden gemaakt).

Doelgroepenonderzoek wijst uit dat de potentiële bezoekers uit het zuidwestelijk deel van de regio (Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Uithoorn, Aalsmeer, Rijsenhout) het meest kansrijk zijn voor gebruik van P+R en pendelbus. De communicatie richt zich primair op deze groep, terwijl de dienst uiteraard ook openstaat voor overige bezoekers.

## *Meekoppelkans voor vervoersbehoefte bewoners zuidwesten regio*

Door de inzet als apart product neemt echter de betrouwbaarheid richting reizigers toe en groeit de kans op daadwerkelijk gebruik. In dit uitvoeringsplan is de dienst daarom samen met Connexion uitgewerkt als een vorm van OV. Zo ontstaat een meekoppelkans voor de bestaande bredere ov-behoefte in de regio. Door P+R in Vijfhuizen niet als opstappunt maar als stop op te nemen en te starten bij Spaarne Gasthuis in Hoofddorp wordt dit gefaciliteerd.

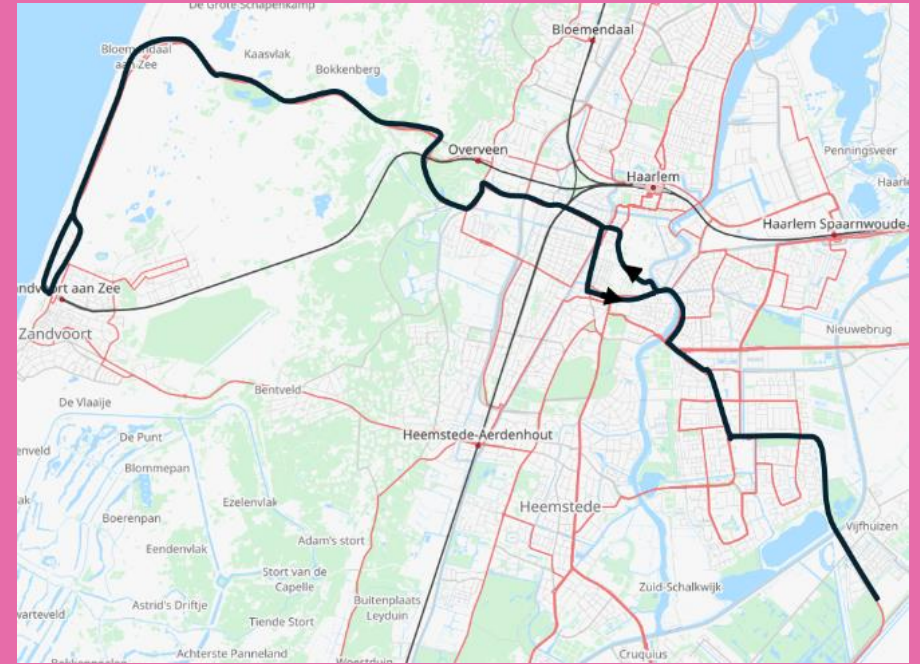
## *Volledig vrije busbaan niet perse noodzakelijk*

Uit verkeersberekeningen voor dit uitvoeringsplan blijkt dat een volledig vrije busbaan niet noodzakelijk is, tenzij zich structurele opstoppingen voordoen. Het effect is eerder te vergelijken met het gebruik van de vluchtstrook door bussen.

## *Pré-en aftertrip communicatie en reisinformatie meeste impact*

In het programma Bereikbaarheid Kust ligt de nadruk sterk op on-trip reisinformatie (zoals matrixborden en app-integratie). Het voor dit uitvoeringsplan uitgevoerde gedragsonderzoek laat echter zien dat automobilisten, eenmaal onderweg, files doorgaans accepteren en zich niet snel laten verleiden tot overstap op P+R of pendelbus. Daarom wordt het communicatie- en reisinformatieconcept vooral gericht op pre-trip en after-trip communicatie, met on-trip aansluiting op bestaande kanalen (file-informatie, gemeentelijke communicatie en apps).

# Verkeersontwerp

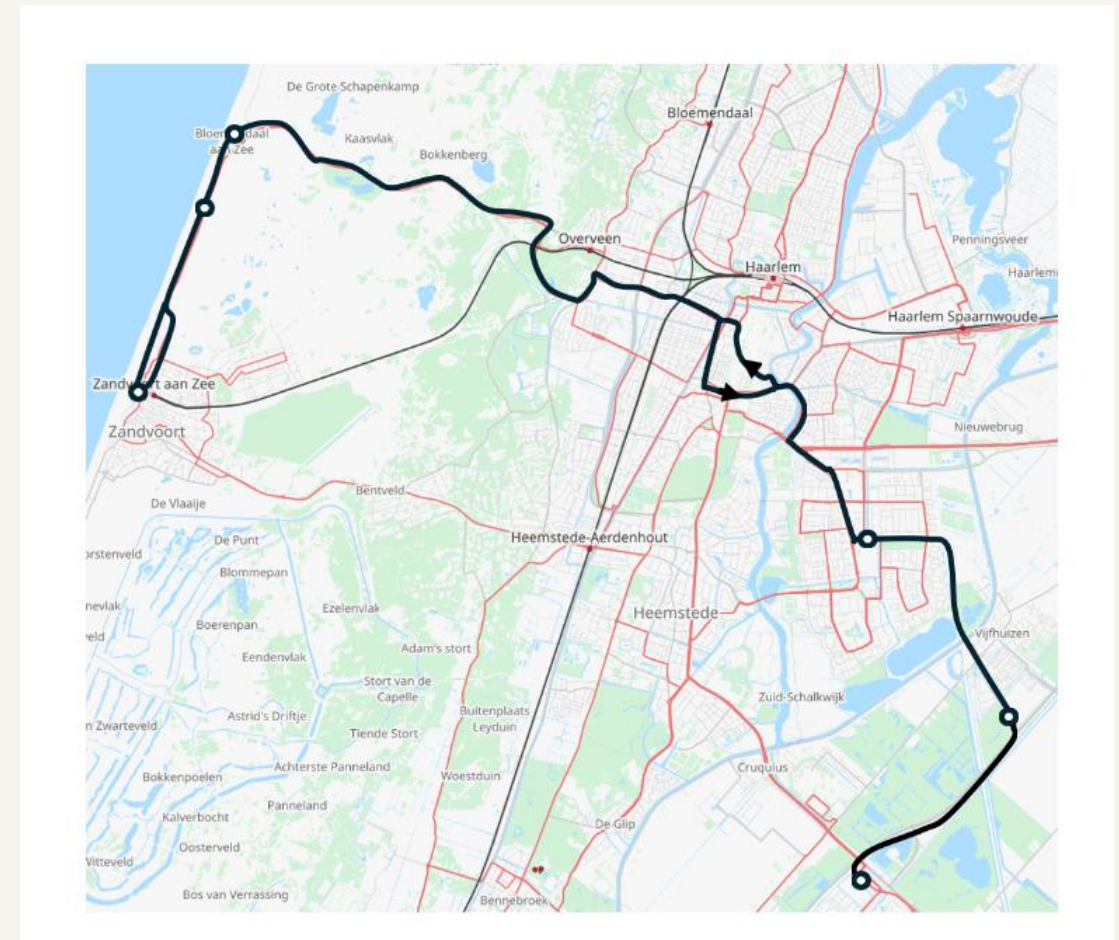


# Voorgestelde route

Het is qua verkeersontwerp goed mogelijk om een pendelbus tussen Expo Vijfhuizen en Zandvoort te laten rijden. Het voorlopige voorstel voor de route is als volgt:

- Startpunt bij Spaarne Gasthuis Hoofddorp (doortrekken van bestaande lijn)
- Autoparkeren bij Expo Vijfhuizen, opstappunt voor de pendeldienst
- Via Zuidtangent, Raaks (heen) / Raamsingel (terug) – Zijlweg – Brouwerskolkweg – Zeeweg
- In Zandvoort via de Boulevard – Van Speijkstraat

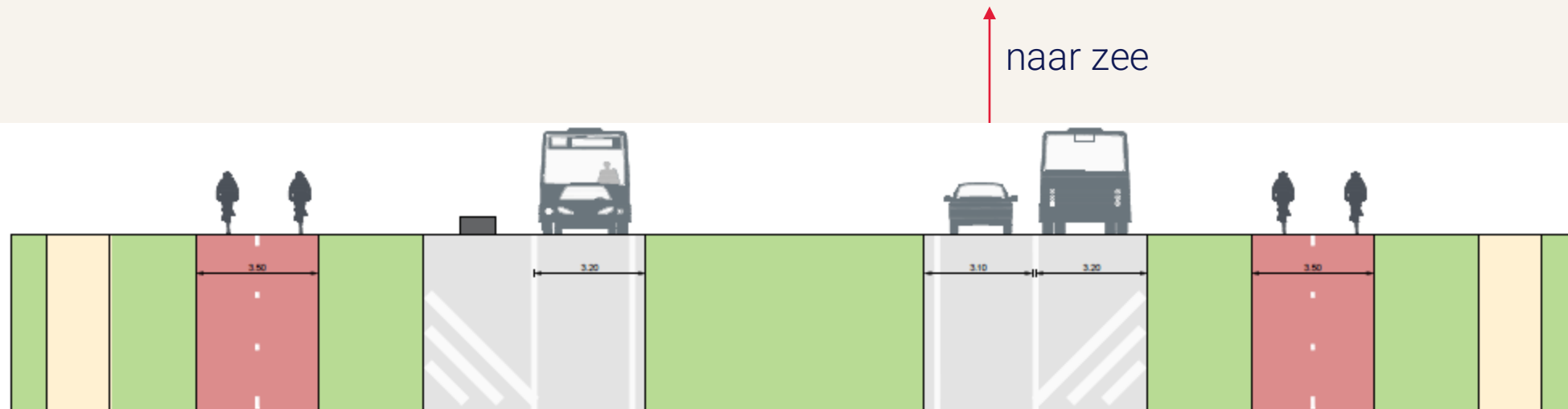
Andere routes door Zandvoort kosten of veel meer tijd, of bedienen maar een klein deel van het strand. Omdat de meeste klanten van de pendelbus rondom het centrale deel van het strand te verwachten zijn, wordt voorgesteld de bussen tot aan de omgeving van het Palace Hotel te laten rijden. Met een route over de Boulevard en de Van Speijkstraat, die dan eenrichtingsverkeer zou worden, blijven overlast en vertraging beperkt zonder dat voor de proef grote investering nodig zijn in haltes en keervoorzieningen.



# Profiel Zeeweg

Met een busbaan op de Zeeweg worden de meeste vertragingen weggenomen. We bevelen aan om de bestaande rechterrajstroom op de N200 in de richting van Zandvoort bij file door de bus te laten gebruiken. Het voornemen om de rijbanen elk een rijstroom te maken bestaat sowieso al. Dit biedt de kans om de bus langs de file te leiden. De verwachting is dat het tweestrooksdeel lang genoeg is om ook op de drukste dagen de autofile te passeren.

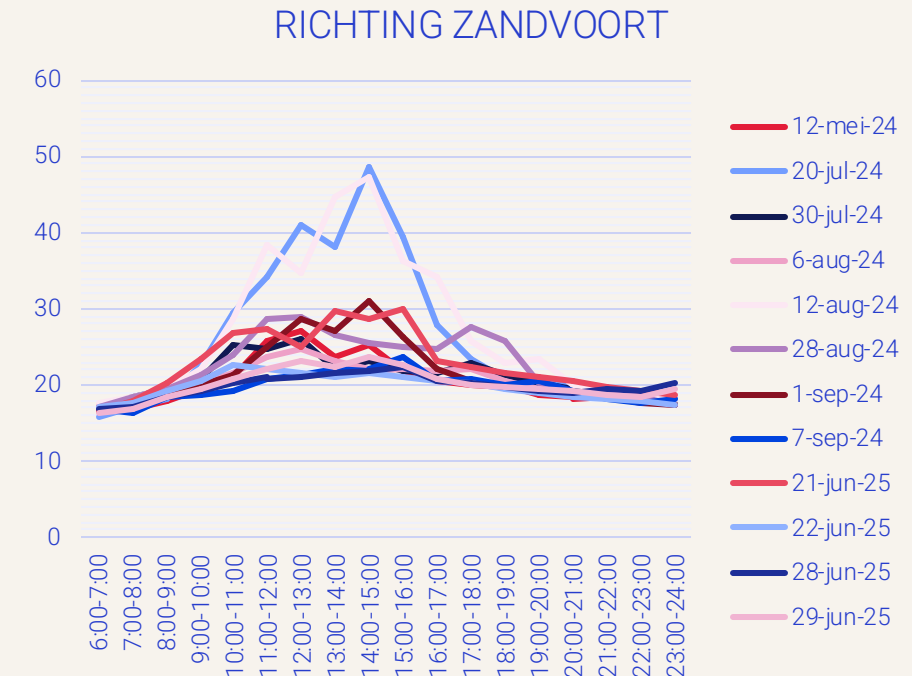
Omdat het profiel van de bestaande Zeeweg relatief krap is, kan de bus alleen van de tweede rijstroom gebruik maken bij file; de snelheden van autoverkeer en bussen is dan lager. In de tegenrichting is er op de Zeeweg nauwelijks vertraging en lijkt het gebruik van de rechterrajstroom niet nodig. Deze rijstroom kan tijdens de proef worden afgezet en uiteindelijk worden weggehaald.



# Verkeersmaatregelen om vertragingen te beperken

Op andere delen van het bustraject tussen Expo en strand is incidenteel ook vertraging maar echt alleen op de drukste piekdagen. Met aanvullende maatregelen kan dit worden beperkt. Op de terugweg naar de Expo is er nauwelijks grote vertraging. Bij de rotonde Brouwerskolkweg (doseren autoverkeer vanaf de zee) en bij de versmalling in de Zijlweg (om-en-omregelen) worden aanvullende maatregelen voorgesteld om de vertraging voor de bus te beperken. De geraamde kosten voor het uitvoeren van de infrastructurele maatregelen voor de proef, bedragen € 163.000,- exclusief BTW plus eventueel € 75.000,- om de markering op de Zeeweg weer op te ruimen.

Automobilisten hebben onderweg naar Zandvoort wel degelijk vertragingen: op piekdagen is de reistijd voor automobilisten circa 30 minuten langer op de heenweg (zie figuur) en circa 10-15 minuten op de terugweg plus de tijd om te parkeren en lopen bij de bestemming. Op de heenweg moet ook nog rekening worden gehouden met de tijd die het kost om een parkeerplaats te vinden. De aanpassingen voor de bus leiden niet tot een langere reistijd voor automobilisten.



Vertraging autoverkeer naar Zandvoort via N200

# Alternatieven voor de route

Connexxion beoogt de verbinding te rijden met een doortrekking van lijn 341. Deze route verbindt nu Schiphol met Spaarne Gasthuis. Via de voorgestelde – of een iets aangepaste route – met een beperkt aantal haltes, in ieder geval expo Vijfhuizen, Schalkwijk centrum, Bloemendaal aan Zee en Zandvoort en eventueel een halte in Haarlem-centrum, kan de lijn onderdeel zijn van het OV-systeem.

Er zijn verschillende alternatieven onderzocht voor de routes van de pendelbus, zoals keren bij de expo Vijfhuizen, terugrijden door Heemstede en andere routes en eindpunten in Zandvoort. Uit de vergelijking van de opties voor de proef en overleg met provincie, gemeentes en Connexxion volgt de voorgestelde route als meest geschikt. Alleen voor de route door Haarlem is een route met een halte bij Houtplein nog als alternatief in beeld.



3

# Organisatorisch ontwerp P+R en (pendel)dienst

Locatie P+R, route, dienstregeling, vervoerder



# Precisering bij ontwerp pendeldienst

Vervoerder: Er zijn meerdere gesprekken geweest met de concessieverleners, de concessieverleners en met Connexxion. Connexxion heeft onderzocht welke mogelijkheden – zowel qua personeel als materieel – er in de zomerperiode zijn. Daaruit is door Connexxion het voorstel gedaan om lijn 341 (Schiphol Airport – Spaarne Ziekenhuis) door te trekken naar de kust.

P+R: Met de Expo organisatie is afgestemd over beschikbaarheid en tariefstellingen. Zij kunnen een all-in service bieden: parkeerwijzing, looproutes, halte, beveiliging, afvalverzameling etc. Er is ook een gesprek geweest met Q-Park Spaarne Ziekenhuis voor kosten en beschikbaarheid parkeerplaatsen. Op dit moment kunnen zij (nog) geen toezeggingen doen.

Uit te zoeken: Bij een succesvolle proef kan de aangeboden frequentie ontoereikend zijn. Samen met Connexxion kijken we bij het voorbereiden van de proef hoe daar mee om kunnen gaan. Dan gaat het alleen om het opschalen van de frequentie in de weekenden. Op doordeweekse dagen gaat tijdens de proef geen pendelbussen rijden. Ook de precieze route door Haarlem wordt straks nog in detail met de betrokken partijen afgestemd.

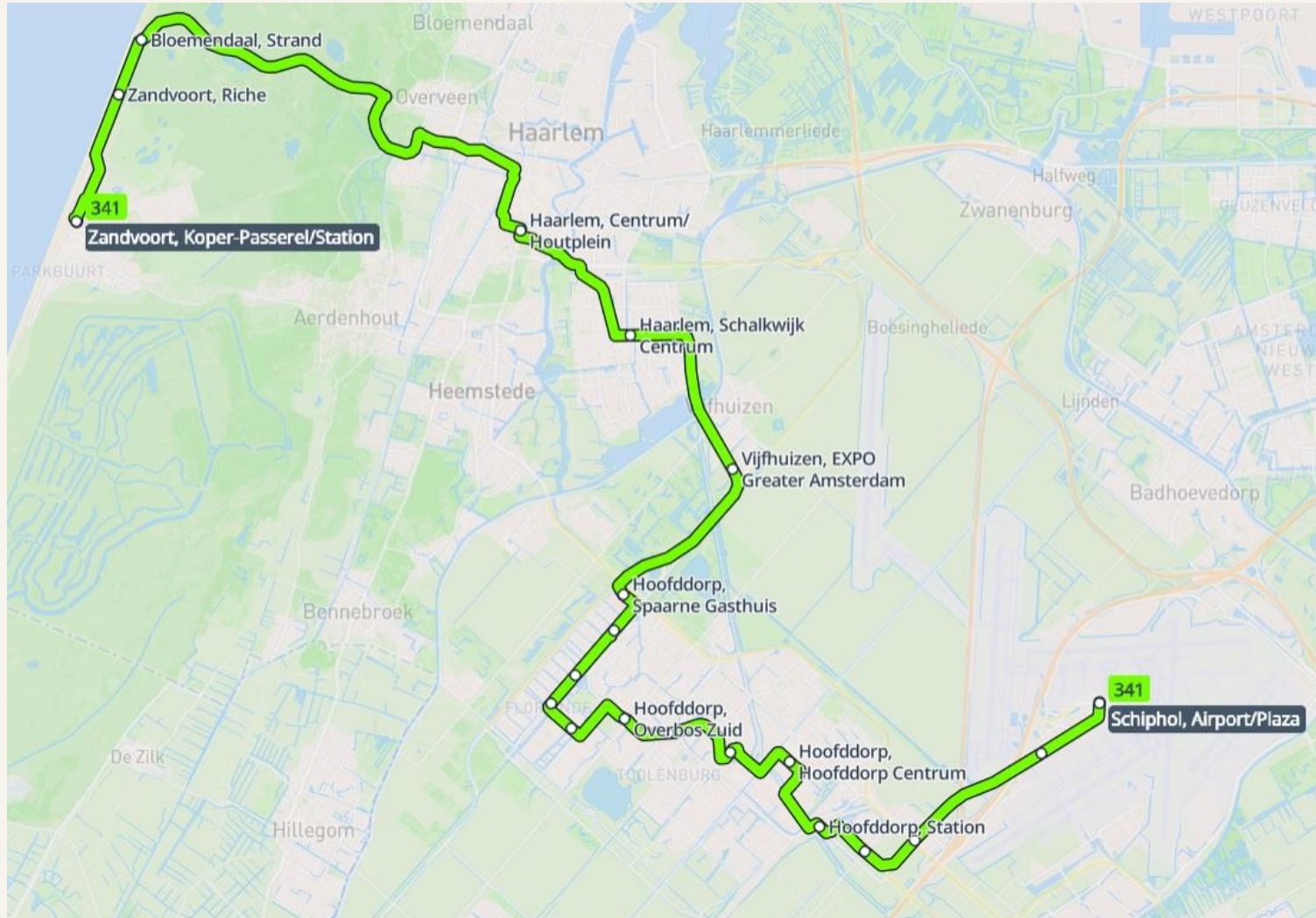
Volgend jaar is in de proefperiode alleen de GP van Zandvoort gelijktijdig met de

pendelbus naar de kust. In dat weekend rijden vanaf verschillende locaties pendelbussen naar het circuit en zal de lijn 341 dat weekend niet rijden.

Er zijn geen gesprekken geweest met een andere vervoerder. Afspraken binnen de concessie bieden hiervoor geen ruimte. Connexxion heeft bovendien aangegeven zich te verzetten tegen inzet van andere vervoerders binnen het concessiegebied.

Als bij de uitvoering van de proef blijkt dat opschaling in frequentie of materieel nodig is dan kunnen eventueel ook andere vervoerders onder de vlag van Connexxion de dienstregeling uitvoeren. Dit is een van de scenario's die we op dit moment nog verkennen indien opschalen nodig is. In de voorbereidingsfase wordt dit een vastgelegd escalatiescenario.

# Pendelbus route & P+R – 1



De door Connexxion voorgestelde pendelbus is geïntegreerd met de bestaande lijn 341 tussen Schiphol Airport en Spaarne Gasthuis. Vanaf het ziekenhuis gaat de bus met een beperkt aantal haltes naar Bloemendaal en Zandvoort. Vanaf het EXPO-terrein, waar de P+R-voorzieningen zijn is het 35 minuten naar het eindpunt in Zandvoort.

De route door Haarlem wijkt af van de voorkeursroute die vanuit het projectteam is voorgesteld in nauwe afstemming met provincie en gemeenten. In de volgende fase zal in overleg met de gemeente Haarlem en Connexxion de definitieve route worden vastgesteld. Belangrijke voorwaarde is dat de definitieve route niet tot extra reistijd of vertragingen mag leiden om de lijn 341 op schema te kunnen rijden.

# Pendelbus route & P+R – 2

## Argumentatie voor een reguliere weekenddienst

**Vraag:** werk een pendeldienst uit die in 2026 op piekdagen gaat rijden tussen het Expo-terrein in Vijfhuizen en Bloemendaal aan zee en Zandvoort.

Vanuit communicatieperspectief en uit gesprekken met de concessieverleners, gemeenten en Expo is de voorkeur om een **reguliere dienst** op te zetten. Connexxion heeft ondertussen ook aangegeven geen flexibele pendelbussen te kunnen rijden, maar voor een vaste zomerdienstregeling te kiezen. Ad hoc plannen van materieel en personeel in een zomerperiode is onuitvoerbaar. De NS - die makkelijker kan opschalen dan een busmaatschappij – kiest ook voor een zomerdienstregeling. Doordat op doordeweekse dagen onvoldoende personeel en materieel beschikbaar is kiezen we ervoor om **een weekenddienst op te zetten tussen eind juni en eind augustus**.

Samenvattend zijn de belangrijkste redenen:

- **Duidelijkheid voor de reiziger.** De reiziger wil zekerheid. Nu kunnen we veel eerder communiceren met een duidelijke boodschap
- **Planbaarheid van materieel, voorzieningen en personeel.** De uitvoerder van de pendeldienst en de organisatie parkeerplaatsen kunnen dit aan.

### *Voorlopige dienstregeling pendelbus:*

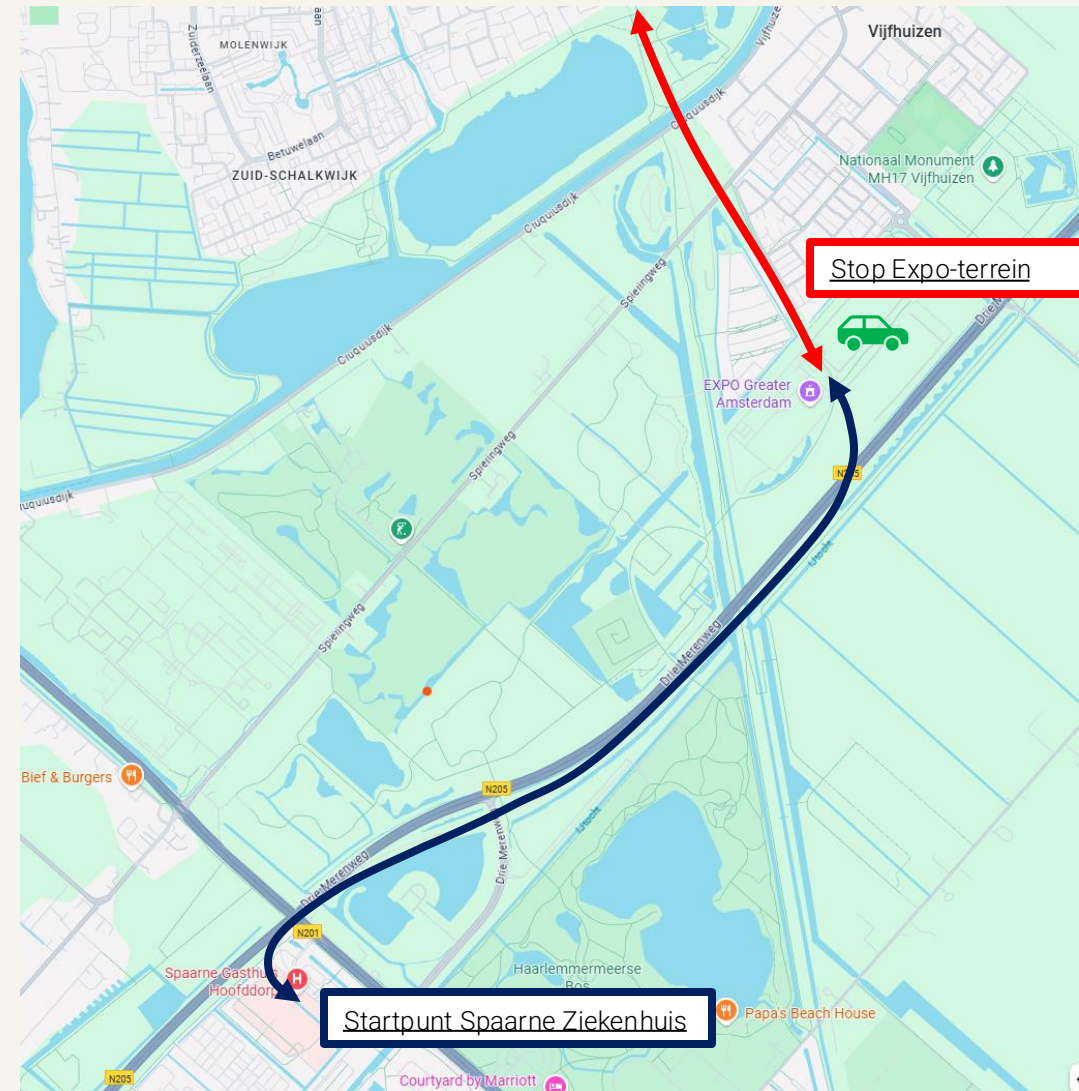
Op zaterdag start de pendelbus (de lijn 341 vanaf het Spaarne Gasthuis) om 09:11 uur. Vanaf het EXPO-terrein rijdt de eerste bus dan om 09:15 naar de kust om naar 35 minuten aan te komen in Zandvoort. Tot 19:00 uur rijdt de bus om de 15 minuten. Daarna om het half uur. De laatste bus vertrekt om 22:00 uur uit Zandvoort en komt 35 minuten later aan bij het EXPO-terrein. Op zondag rijdt de pendelbus ook in de ochtend tot 11:00 uur om het half uur. De reistijdwinst ten opzichte van het huidige OV-aanbod (2x in het uur) met een overstap (en wachttijd) in Haarlem bedraagt 10 tot 15 minuten. Stap je in Haarlem over op de trein, dan is de reistijdwinst naar Zandvoort beperkt. Vooral Bloemendaal en Bernie's zijn met de pendeldienst straks beter bereikbaar.

Voor de rit worden de gangbare OV-tarieven bij de reiziger in rekening gebracht. Reizigers die gebruik maken van het P+R-terrein in combinatie met de pendelbus kunnen een gratis kaartje met QR-code op de website krijgen en daarmee inchecken. Reizigers moeten onderweg en op het allerlaatste moment nog gratis kaartjes kunnen krijgen. Op de P+R-terrein(en) zullen we reizigers daar op attenderen.

# Pendelbus route & P+R – 3

Tijdens de verkenning hebben we meerdere start- en eindpunten van de pendeldienst onderzocht. Daarbij is gekeken naar halteren en keren. Gekozen is voor het Spaarne Ziekenhuis als startpunt van de pendelbus.

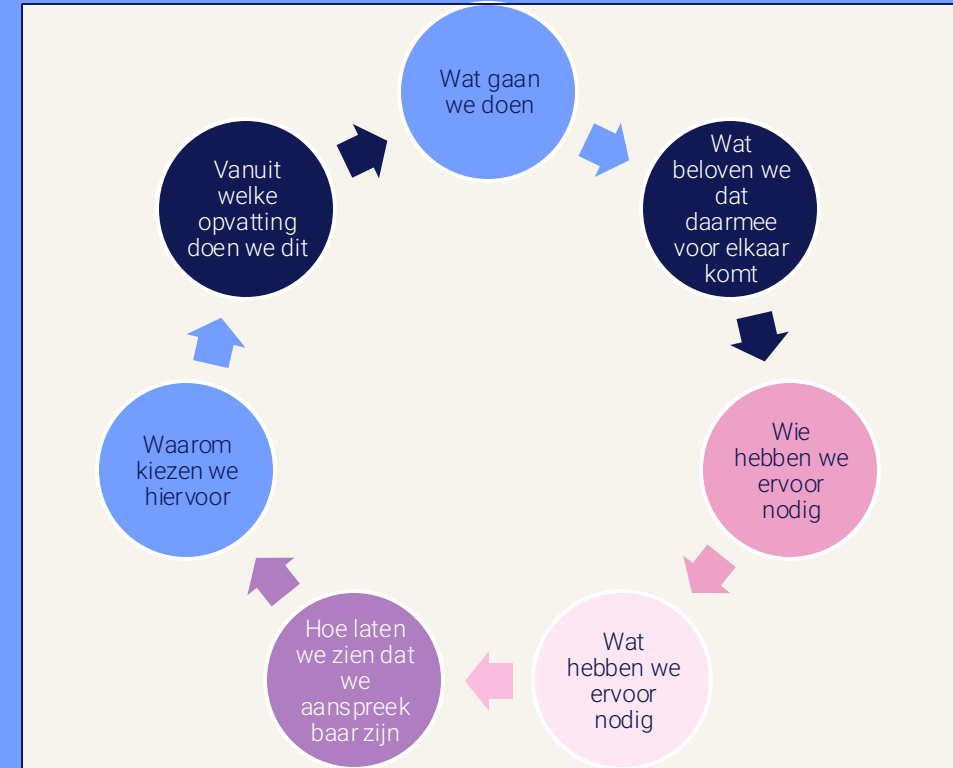
- **Startpunt Spaarne Ziekenhuis in Hoofddorp:** Bij een dienstregeling van 4x per uur hoeft de pendelbus niet te keren. De lijn 341 rijdt dan vanaf het Spaarne Ziekenhuis als pendelbus door naar de kust. Met Connexxion moeten we nog afstemmen over het gebruik van de term pendelbus/strandbus. Zij zien het als een reguliere busdienst. Dit pakken we vanuit het communicatieteam nog op. Bij uitbreiding van de frequentie naar 8x per uur zal een aantal bussen moeten keren bij het Spaarne Ziekenhuis. Dit is zonder aanpassingen mogelijk. Op dit moment kan Q-Park (nog) geen toezeggingen doen voor het gebruik van 100 parkeerplaatsen.
- **Stop bij het Expo-terrein:** Bij Expo-terrein kunnen automobilisten de pendelbus naar de kust nemen. Er zijn dan geen aanpassingen nodig bij de huidige haltes. Wel zullen we hier voor een langere periode (half juni tot eind augustus) voorzieningen plaatsen, zoals prullenbakken en bebording. Ook bewaking is opgenomen in het kostenoverzicht.



# Pendelbus route & P+R – 4

- **Eindpunt midden boulevard Zandvoort** heeft de meeste potentie. Veel (actieve) strandpaviljoens en Zandvoort dorp zijn hiervandaan goed bereikbaar. Vanaf de busbaan steekt de bus de rotonde over naar de Boulevard Barnaart en rijdt naar het eindpunt van de strandlijn bij de bestaande halte Koper-Passerel. De halte is aan de goede kant van het strand, waardoor de reizigers niet de weg over hoeven. Bij deze halte stappen de reizigers ook in voor de terugweg. Via de Van Speijkstraat rijdt de bus terug en draait die bij de Burgermeester van Alphenstraat de busbaan weer op.
- Een tussenstop bij strandpaviljoen Bernie's lijkt op het eerste gezicht minder voor de hand te liggen, omdat de vervoersvraag daar laag werd ingeschat vanwege het meer exclusieve publiek. Navraag bij het paviljoen schetst echter een ander beeld: doordat het treinstation relatief ver weg ligt, maken gasten juist regelmatig gebruik van de bus, zeker bij evenementen. Een pendeldienst kan hier dus een waardevolle aanvulling zijn. Tijdens de pilot kan worden beoordeeld of voor de toekomst een halte bij Bernie's daadwerkelijk meerwaarde heeft.
- De pendelbus brengt reizigers in circa 35 minuten naar de kust. Met de auto kost dezelfde rit al snel 45 minuten of meer, exclusief de tijd die nodig is voor het zoeken naar een parkeerplek en de wandeling naar het strand. De pendelbus is daarmee een goed alternatief.

# Ontwerp reizigerscommunicatie en reisinformatie



# Ontwerp Communicatie en Reisinformatie



Communicatie die inzet op een positief imago van de maatregel P+R en pendeldienst als een alternatieve manier om naar de kust te reizen in plaats van met de eigen auto



Reisinformatie die reizigers helpt om hun reis te plannen, uit te voeren en aan te passen. Het gaat om gegevens en communicatie die de reiziger inzicht geeft hoe, wanneer en met welk vervoermiddel (eigen auto of pendelbus) ze het beste naar de kust kunnen reizen.



Communicatie naar omwonenden en andere stakeholders over de proef, het verloop ervan en de resultaten.

Het ontwerp voor communicatie en reisinformatie voor deze gecombineerde proef van P+R en een pendelbus (strandbus) en het testen van een inrichtingsvariant van de Zeeweg valt uiteen in 3 onderdelen. Deze worden nader toegelicht in bijlage 3.

# Communicatiestrategie: interne en externe situatie

## Interne situatie

- De proef met de pendelbus wordt gekoppeld aan het testen aan de herinrichting van de Zeeweg. De Zeeweg (N200) wordt gedurende de maanden mei tot en met september anders ingericht (een testlocatie) naar 2x1 rijbaan en gaat naar 60 km/uur. Dit om te kijken hoe tijdens het groot onderhoud de weg er na 2028 uit kan gaan zien. En om te kijken of er maatregelen vooruitlopend op dit groot onderhoud al kunnen worden gerealiseerd (snelheidsverlaging, en inrichting naar 2x1 rijstrook) - een verkeersveilige inrichting. Tijdens de proef kunnen we dan de effecten zien op de doorstroming, vooral op drukke zomerse dagen. De resultaten van de proef met de nieuwe herinrichting gaan helpen bij de besluitvorming hierover.
- Hierom is er tijdens deze proef ook nauw contact met de wegbeheerders (gemeenten en provincie). De proef met de P+R en pendel heeft qua maatregel beperkte relatie tot de test van andere weginrichting Zeeweg, de pendelbus kan hier wel van profiteren. De looptijd van de pendeldienstproef is van eind juni t/m augustus.
- De afzender van de communicatie over proef en Zeeweg vindt plaats onder regie van de provincie in nauwe samenwerking met gemeenten. Er is goed contact met partners van wie we hun middelen kunnen gebruiken.
- Binnen de GR is ervaring om samen te werken aan projecten. Echter in een soortgelijk project als dit tussen deze partners (vervoerder, parkeerpartij, wegbeheerders) is dat nog niet eerder gedaan.

## Externe situatie

### *Over de omgeving*

Vanaf mei zal de wegbeheerder de Zeeweg herinrichten. Dit betekent dat de Zeeweg van een tweebaansweg naar een eenbaansweg zal gaan\*. Dit zou voor weerstand bij omwonenden kunnen zorgen. Omwonende gebruikers (direct en van aanliggende wegen) worden hierover door gemeenten geïnformeerd.

### *Over de doelgroep*

- Hoofddorp en omliggende dorpen/steden lijkt de regio met inwoners waar de meeste potentie is om met de pendelbus naar het strand te reizen. Deze keuze is gemaakt op basis van bezoekersaantallen, de pendelbusroute, alternatieve vervoersopties, parkeergelegenheid en voorzieningen in de omgeving.
- Bezoekers staan open voor het idee om met een pendelbus naar het strand te reizen.
- Voor ouderen lijkt de pendelbus geen alternatief vanwege de overstap en extra handelingen. Dit vraagt te veel voor hen.
- De reistijd en het comfort (korte wachttijd, ontspannen, koelte) zijn het meest bepalend in de vervoerkeuze.
- Zolang er geen file is, zien bezoekers de bus niet als een interessant alternatief.
- Badgasten nemen (parkeer)kosten mee in hun overweging om naar het strand te gaan en het weerhoudt hen om vaker naar het strand te gaan.
- De doelgroep heeft behoefte aan duidelijke communicatie

### *Over de technologie*

- DRIP's (bestaand en eventueel mobile) langs snelwegen: effectief om bezoekers onderweg te sturen naar P+R en pendel.
- Waze pushberichten: goede tool om strandbezoekers real-time om te leiden naar P+R.
- Mobility portals bleken te complex; liever korte en concrete boodschappen via vertrouwde apps en borden.

# Communicatiestrategie en uitgangspunten pendelbus en P+R

Op basis van ervaring, bureau- en veldonderzoek hebben we een communicatiestrategie opgesteld voor de maatregel (pendel)bus en P+R (zie afbeelding hieronder).



Ook hebben we op basis van het onderzoek de volgende uitgangspunten geformuleerd:

**In de communicatie naar de reiziger een positief imago van de pendeldienst neerzetten**

De communicatieboodschap gaat niet over de pendelbus als gevolg van de herinrichting Zeeweg, maar een pendeldienst als extra keuze voor de reiziger.

**"Naar het strand, met de bus dus!" als hoofdboodschap**

Filevrij is niet de meest overtuigende boodschap naar de doelgroepen, want er is hoge acceptatie voor file op zomerse dagen en ze hebben er veel voor over om dichtbij te parkeren. We hebben daarom gekozen voor de volgende hoofdboodschap "Naar het strand? De bus dus!"

**Focus op pre-trip en after-trip communicatie**

De communicatie voor de pendelbus is te verdelen in communicatie vóórdat strandbezoekers in hun auto stappen (**pre trip**), terwijl ze in de auto onderweg zijn (**on trip**) en als ze hun bestemming hebben bereikt (**after trip**). De pre-trip communicatie is voor de proef het belangrijkste; op deze manier wordt de pendelbus een ingesloten optie voordat hij daadwerkelijk rijdt. After trip communicatie in de auto biedt juist bij file en opstoppingen tijdens het parkeren kansen; er kan worden ingespeeld op de verliesaversie (ik had al op het strand kunnen zijn). De verwachting is dat on trip communicatie het minste effect heeft voor de proef. De belangrijkste reden hiervoor is dat mensen die al besloten hebben om met de auto te gaan er beperkt uit te krijgen zijn.

# Communicatievisie en doelgroep voor P+R en pendelbus

## Kernboodschap

Naar het strand? De bus dus!

De pendelbus wordt gepositioneerd als extra keuze voor de reiziger

### Bewijslast

- Duidelijke informatie vooraf en tijdens de reis.
- Pendelbussen rijden frequent, direct naar het strand.
- Ondersteund door gemeente & partners.
- Comfortabele en frisse bus

## Pilotdoel:

De pendelbus zorgt ervoor dat strandbezoekers slim en duurzaam reizen: minder parkeerdruk, betere bereikbaarheid, meer gemak en minder verkeerschaos bij het strand.

## Communicatiedoel:

### De doelgroep:

De (reis)informatie over en van de pendelbus wordt door gebruikers met een 7,5 of hoger beoordeeld.

### Na de pilot:

We hebben inzicht in de meest effectieve boodschappen, kanalen en KPI's om bij opschaling de doelgroep optimaal te bereiken en activeren.

## Doelgroepen en stakeholders

### Primair

Mensen boven de 18 jaar uit het zuidwestelijke deel van de regio (o.a. Hoofddorp, Nieuw Vennep, Aalsmeer, Uithoorn, Rijssenhou) met het volgende profiel\*:

- Gezinnen met oudere kinderen (12+ jaar)
- Stellen
- Vriendengroepen
- Solobezoeker

**Goed om te weten:** iedereen mag de pendelbus gebruiken. Maar we richten ons op deze primaire doelgroep omdat volgens ons gedragsonderzoek hier de meeste potentie zit.

## Meten

### De pendelbus heeft een positief imago

Hoe positief staat de doelgroep tegenover de pendelbus?

- Korte enquête tijdens de pendeldienstreis, is meteen een communicatiekans
- Mediamonitor
- Kwalitatieve feedback via interviews, strandpraat

### We weten wat wel en niet werkt

Bereiken we de doelgroep met onze communicatie?

- Enquête via social media
- Website en eventueel app analytics
- Campagne metingen
- Strandpraat

\* Zie voor meer onderbouwing bijlage 3 van dit document

# Reisinformatie ontwerp

Reisinformatie gaat de reizigers helpen om hun reis te plannen, uit te voeren en aan te passen. Het gaat om gegevens en communicatie die de reiziger inzicht geeft hoe, wanneer en met welk vervoermiddel (eigen auto of pendelbus) ze het beste naar de kust kunnen reizen.

Uit ons gedragsonderzoek (veldonderzoek en bureaustudie) is duidelijk geworden dat *Pre trip en after trip communicatie en reisinformatie de meeste impact zullen hebben*. Automobilisten die eenmaal onderweg zijn, zullen files doorgaans accepteren en zich niet snel laten verleiden tot overstap op P+R of pendelbus. Daarom wordt het communicatie- en reisinformatieconcept vooral gericht op pre-trip en after-trip communicatie, met on-trip aansluiting op bestaande kanalen (file-informatie, gemeentelijke communicatie en apps).

We onderscheiden **3 momenten van reisinformatie**

## 1. Pre-trip (voor vertrek)

1. Info die je helpt keuzes te maken: routeadvies, parkeermogelijkheden, dienstregeling bus, tarieven, druktevoorspellingen.
2. Voorbeeld: via 9292, Google Maps, of een campagne die P+R promoot.

## 2. On-trip (onderweg)

1. Info die helpt bij bijsturen tijdens de reis: actuele file-informatie, vertragingen, vrije parkeerplaatsen P+R, frequentie bus.
2. Voorbeeld: DRIP's boven de weg, Waze pushbericht over vertraging.

## 3. After-trip (na de reis)

1. Feedback en evaluatie op gebruik van reisinformatie.
2. Voorbeeld: registraties, enquête onder automobilisten.

### Strategie

- *Pre trip*: bewustwording, keuze beïnvloeden, duidelijke reisinformatie (online focus + PR + DOOH).
- *On trip*: gedragssturing onderweg en duidelijke reisinformatie (fysieke zichtbaarheid + live updates).
- *After trip*: herhaling & loyaliteit (feedback & social proof middels testimonials en reviews).

*Budget slim inzetten* → Netwerk/partners inzetten, prioriteit bij online, PR en bebording. Andere middelen alleen als er budget over is.

# Communicatie omwonenden en andere stakeholders

Omwonenden vormen een belangrijke groep om mee te communiceren. Deze groep valt uiteen in tenminste twee deelgroepen: de omwonenden aan de Zeeweg en de omwonenden aan de aanliggende wegen (o.a. Julianalaan, Militairenweg). Er zullen in nauw overleg met de Omgevingsmanager Bereikbaarheid Kust gerichte boodschappen en informatievoorziening gemaakt worden. Deze worden via kanalen als wijkberichten, nieuwsberichten in lokale kranten en website richting bewoners gecommuniceerd. Dit wordt in nauwe samenwerking met de gemeenten vorm gegeven.

Andere belangrijke stakeholders vormen de collega's van de betrokken GR organisaties (zowel ambtelijk als bestuurlijk). Zij spelen een cruciale rol bij het uitwerken van maatregelen, het borgen van beleidsmatige inpassing en het voorbereiden van bestuurlijke besluitvorming. De communicatie richting deze groep richt zich op:

- Tijdige afstemming
- Draagvlak creëren
- Besluitvorming voorbereiden

**Overige stakeholders** (zoals o.a. Haarlemmermeer, NS, strandpachters) hebben een aanvullende rol in de uitvoering en het succes van de proef.

De communicatie richting deze groep richt zich op afstemming, samenwerking en benutten van koppelkansen met bestaande mobiliteitsdiensten.

# Communicatiestrategie – planning, middelen en budget

## Middelenmix

### Reisinformatie

- Reisinformatieborden (DRIP's, gele borden)
- Campagne Maps/Waze vermelding
- Technische koppeling reisplanners

### Communicatie

- Landingspagina (reisinformatie + ticketshop + FAQ)
- SEO/SEA
- Outdoorcommunicatie (als abri's,, reclameborden)
- Social campagnes META: storytelling
- Evaluatie-e-mails
- Testimonials van busgebruikers
- PR: persberichten, lokale media
- Netwerkcampagne: Flyers & posters bij lokale ondernemers
- Guerrilla marketing (*wrappen bus/schilderen bushokjes*)
- Influencers/partners

## Budget & Prioritering

Reisinformatie budget: € 75.000

Communicatie budget € 50.000

### Must have's

- Landingspagina met mogelijk ticketshop
- Inzet netwerk
- Online campagnes Google & Meta
- PR & free publicity
- DRIP & bebording
- Guerrilla marketing (bushokjes/visuele acties)
- Horeca-acties (kortingsactie met pendelbuskaartje)
- After trip acties (mail follow-up + social stories)
- Evaluatie

### Nice to have

- Extra guerrilla-acties (pop-up pendelbus, promotieteam met zonnebrand/ijsjes)
- Google Maps/Waze integratie
- User generated content campagne (#MetDeBusDus)
- Influencers & samenwerkingen

## Tijdljn:

November tot en met april	Mei - juni	Juli - augustus	September – oktober
Vorbereiding	Aandacht trekken + informeren	Informeren + verleiden	Eindevaluatie

# Monitoring en evaluatiekader

Hier beschrijven we de indicatoren die we gaan meten om het succes van de proef vast te stellen. De indicatoren zijn onderverdeeld in 4 thema's: het gebruik van de pendeldienst en P+R locatie, de beleving en waardering door gebruikers, de verkeerssituatie (filevrij en geen nieuwe verkeersknelpunten of verkeersonveilige situatie) en de organisatie om te bepalen hoe haalbaar het is om de proef op te schalen.

# Monitoring en evaluatie kader

## Hoe we het succes van de proef bepalen

Om na te gaan of de proef een succes is volgen we nauwkeurig en compleet de effecten van de proef. Dat doen we aan de hand van diverse indicatoren, die we onderscheiden naar 4 thema's:

1. **Gebruik pendelbus en P+R locatie:** o.a. aantal gebruikers pendelbus, bezettingsgraad in bus en op P+R terrein.
2. **Beleving, waardering en bekendheid:** o.a. tevredenheid met pendeldienst, aandeel automobilisten dat op de hoogte is van pendelbus, redenen van automobilisten om voor auto te kiezen.
3. **Verkeerssituatie:** o.a. reistijd op de Zeeweg en alternatieve routes, verkeersveiligheid.
4. **Organisatie:** o.a. uitval bussen, tevredenheid samenwerking.

Hierna volgt een overzicht van alle indicatoren.

# Monitoring en evaluatie kader

## Hoe we het succes van de proef bepalen

Voor het bepalen van de effecten is het van belang om een goede vergelijking te maken met de referentiesituatie, de situatie zonder inzet van de pendelbus. We maken daarvoor onderscheid tussen dagen met topdrukke, piekdagen en overige zomerdagen. In de jaren 2024 en 2025 hadden vooral dagen met topdrukke te maken met congestie op de wegen richting het strand (zie figuur voor situatie tussen 10.00u en 13.00u).





- Topdrukke: Zonnige weekend- of vakantiedag, met meer dan 28°C in juli/augustus of meer dan 25°C in mei, juni en september
- Piekdag: Zonnige weekend- of vakantiedag, met 22-28°C in juli/augustus of 20-25°C in mei, juni en september

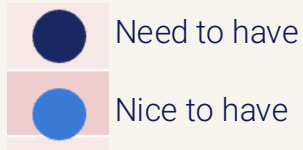
Er is een sterke variatie in het aantal voertuigen richting de kust en de mate van vertraging op de toegangswegen, ook binnen de categorieën dagen met topdrukke en piekdagen. Deze hebben sterk te maken met de weersomstandigheden en bezoekersaantallen. Om een eerlijke vergelijking te maken tussen dagen met inzet van de pendelbus en de referentiesituatie corrigeren we door middel van statistische technieken voor variatie in weersomstandigheden en bezoekersaantallen.

2025 kende relatief weinig dagen met topdrukke in de zomervakantie. Daarom



# Overzicht indicatoren - Gebruik

Onderwerp	Indicator	Streefwaarde / norm	Methode	Bron	Noodzaak	Beschikbaarheid
Gebruik	1.1 Aantal gebruikers pendelbus	Aantal gebruikers per dag (richting strand): <ul style="list-style-type: none"> <li>• minimaal 450-900 personen op dagen met topdrukke en piekdagen*</li> <li>• minimaal 200 personen op overige dagen</li> </ul>	Registraties	Vervoerder		In te regelen
	1.2 Bezettingsgraad pendelbus	Bezettingsgraad ritten met pendelbus: 60-80% tussen 10.00u en 16.00u (richting strand).	Registraties	Vervoerder	 	In te regelen
	1.3 Gebruik P+R locatie	Gebruik P+R-locatie: minimaal 70% op piekdagen en dagen met topdrukke.	Registraties	Exploitant P+R		In te regelen
	1.4 Aantal gebruikers alternatieve buslijnen tussen Haarlem en Zandvoort	Geen streefwaarde; vinger aan de pols.	Registraties	Vervoerder		In te regelen



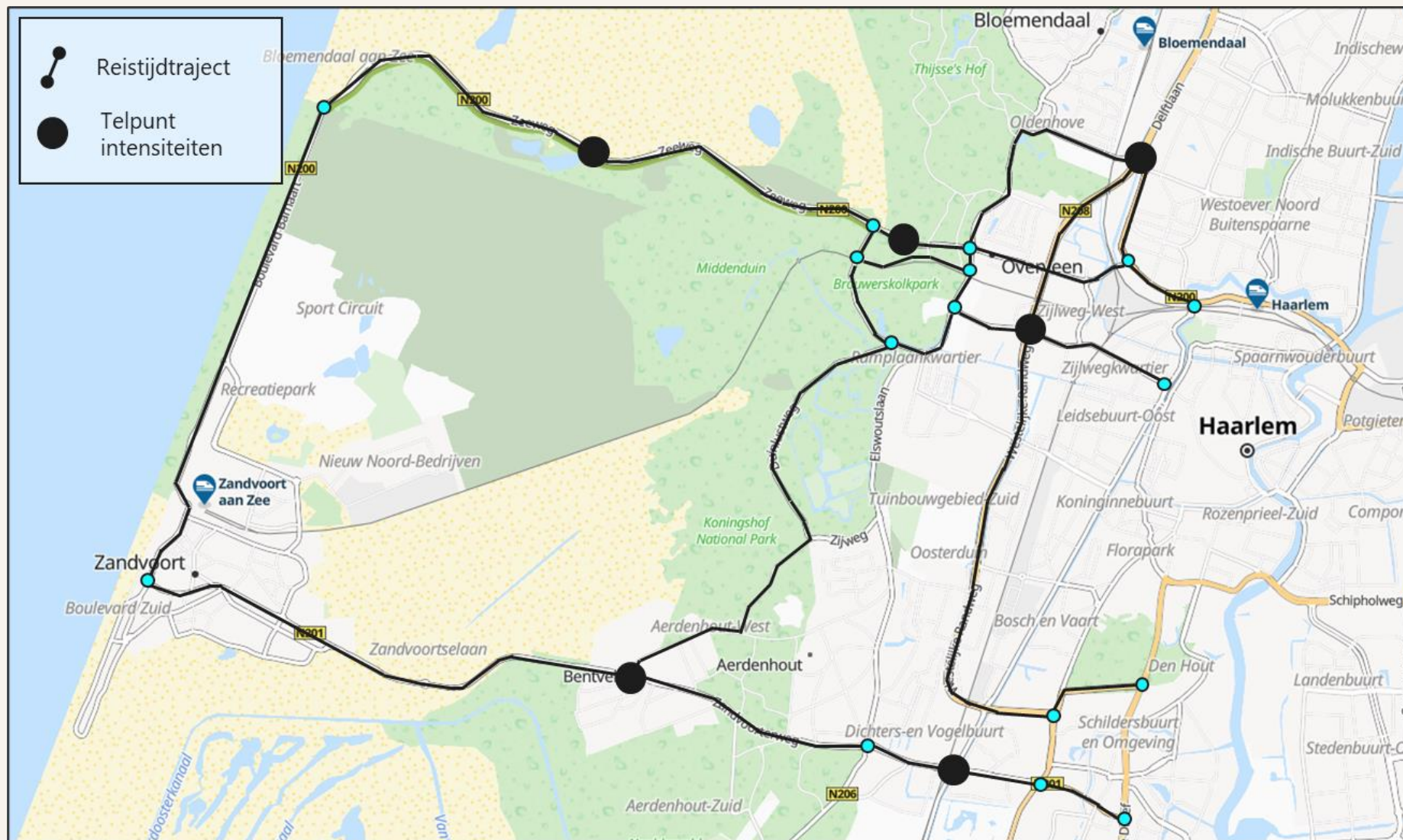
# Overzicht indicatoren – Beleving, waardering en bekendheid

Onderwerp	Indicator	Streefwaarde / norm	Methode	Bron	Noodzaak	Beschikbaarheid
Beleving	2.1 Tevredenheid gebruikers pendelbus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemiddeld rapportcijfer algemene tevredenheid &lt;7,5 (op schaal van 1-10).</li> <li>60% geeft aan opnieuw voor de pendelbus te willen kiezen</li> </ul>	Enquête op locatie of via flyer	Zelf op te zetten en uit te voeren enquête		In te regelen
	2.2 Beleving gebruikers pendelbus	-	Interviews op locatie	Zelf uit te voeren Interviews		In te regelen
	2.3 Beleving omwonenden	Geen substantiële klachten.	Enquête via social media / bewonerspanels	Zelf op te zetten enquête		In te regelen
	2.4 Beleving ondernemers	Geen substantiële klachten.	Interviews	Zelf uit te voeren Interviews		In te regelen
Bekendheid aanbod	2.5 Bekendheid aanbod	Tenminste 50% van de bezoekers met de auto is op de hoogte van het alternatief pendelbus.	Enquête onder automobilisten. Online werving met geofence	Zelf op te zetten en uit te voeren enquête		In te regelen
Gebruik reisinformatie	2.6 Aantal views of clicks op reisinformatiekanalen (website / app / borden)	5.000 – 10.000 views tijdens de proefperiode	Registraties	Reisinformatiekanalen		In te regelen

# Overzicht indicatoren – Verkeerssituatie

Onderwerp	Indicator	Streefwaarde / norm	Methode	Bron	Noodzaak	Beschikbaarheid
Intensiteit	3.1 Intensiteiten gemotoriseerd verkeer	Vinger aan de pols	Tellingen op vaste telpunten, bij VRI's en/of FCD	NDW, gemeenten, TomTom	●	VRI-data te verkrijgen; overig beschikbaar
Reistijden	3.2 Reistijden gemotoriseerd verkeer	Geen toename van reistijden op Zeeweg en alternatieve routes t.o.v. 0-meting	Floating Car Data	TomTom	●	Data vrij beschikbaar
Rijtijden	3.3 Rijtijden pendelbus	<ul style="list-style-type: none"> <li>De gemiddelde rijtijd tussen begin en eindpunt op dagen met topdrukte en piekdagen is maximaal 8 minuten langer dan de dienstregeling.</li> <li>Maximaal 3 keer in proefperiode is de rijtijd van de pendelbus tussen begin en eindpunt langer dan 15 minuten t.o.v. de dienstregeling</li> </ul>	Registraties	Vervoerder	●	In te regelen
	3.4 Rijtijden reguliere bussen	Geen toename van rijtijden van reguliere bussen op het traject Zeeweg.	Registraties	Vervoerder	●	Data beschikbaar, nog op te vragen
Verkeersveiligheid	3.5 Aantal en type incidentmeldingen	Geen toename incidenten of substantiële klachten.	Registraties	Politie / gemeente / provincie	●	Op te vragen
	3.6 Kwalitatieve beschouwing verkeersveiligheid	Geen onveilige verkeerssituaties	Schouw op locatie	Onderzoeksbureau	●	Zelf uit te voeren

# Telpunten en trajecten reistijden



# Overzicht indicatoren – Organisatie en Context

Onderwerp	Indicator	Streefcijfer / norm	Methode	Bron	Noodzaak
Beschikbaarheid bussen	Beschikbaarheid bussen / personeel vervoerder	Meer dan 95% van de geplande ritten is daadwerkelijk uitgevoerd.	Registraties / kwalitatief	Vervoerder	●
Tevredenheid samenwerking	Tevredenheid samenwerking gemeenten / provincie / vervoerder	Positieve beoordeling van samenwerking (gedefinieerde rollen en proces)	Kwalitatief	Betrokkenen	●
Businesscase	Kosten per reiziger / CO <sub>2</sub> -besparing	Realistische kosten-batenverhouding: <€10,- per reiziger bij volle bezetting.	Berekening	Onderzoeksbureau	●
Draagvlak	Politiek-bestuurlijke steun	-			●

Onderwerp	Indicator	Methode	Bron	Noodzaak
Weer	Weersomstandigheden (temperatuur en % zonneshij)	Registraties	KNMI	●
Bezoekers	Bezoekersaantallen strand	Inschatting o.b.v. GPS-registraties	Resono	●

# Risico's en randvoorwaarden

Een overzicht van de belangrijkste risico's en  
randvoorwaarden en beheersvoorstellen

# Analyse belangrijkste risico's en randvoorwaarden

Randvoorwaarde/risico	omschrijving	Harde of zacht	beheersvoorstel
Onvoldoende bestuurlijk commitment voor de proef	De bestuurders van alle betrokken gemeenten steunen de proef onvoldoende	Hard	Gedurende proces betrokken in werkbijeenkomsten met Kernteam GR, bestuurlijke presentaties en afstemmomenten organiseren in MT's en staven; radenbijeenkomst
Onvoldoende capaciteit bij gemeenten en provincie om tijdig de benodigde verkeersbesluiten te nemen en/of infrastructurele aanpassingen te doen	Voor het inrichten van de 2x1 Zeeweg, fietspaden, bewegwijzering op haltes en expoterrein	Hard	Direct na oplevering beslisdocumenten met Kernteam GR invoeringsplan uitwerken per gemeente en voorbereidingen in gang zetten, hangende go/no go besluit. Goede en tijdige plannings maken en verspreiden.
Verkeersafwikkeling gehinderd door werkzaamheden	Werkzaamheden Haarlem-Zuid geven vertragingen rond bruggen Spaarne	Zacht	Afstemmen werkzaamheden met busproef
Geen vervoerder gecontracteerd	Nog geen formele afspraken met vervoerder bij GO/NO GO-besluit	Zacht	Oriëntatie op meerdere vervoerders parallel aan fase 1; besluit pas definitief in latere fase
Opschaling	Geen opschaalcapaciteit tijdens piekdagen	Zacht	Afstemming met vervoerders over personele inzet en materieel en opnemen in contracten
Bepaalde beschikbaarheid personeel en materieel om pendeldienst te rijden	Personeel en materieel mag niet elders uit de dienstverlening worden weggehaald. Personeelstekorten is algeheel probleem.	Hard	Keuze voor vaste dienstregeling en tijdig starten.
Bij besluit in oktober, nog maar kort de tijd om alles te organiseren om de proef in mei te draaien	Lukt het om de pendeldienst tijdig operationeel te krijgen.	Hard	Eerder voorbereiding starten, verkorte procedures en besluiten om in juli te starten.
Voldoende bereik, maar geen activatie	Doelgroep wordt wel bereikt, maar gaat niet anders reizen.	Zacht	Tijdig voordat de proef van start gaat beginnen met communiceren. Op deze manier kan de doelgroep langzaam wennen.
Publieke weerstand	Bewoners zijn ontevreden en uiten zich daar negatief over in de media.	Zacht	Informeel bewoners in het proces en communiceer de voordelen voor hen (minder drukte, betere bereikbaarheid). Monitor het lokale nieuws en sociale media.
Data over gebruik niet beschikbaar	Toegang tot data organiseren (bijvoorbeeld registraties in – uitchecks pendeldienst)	hard	In af te sluiten contracten met vervoerder delen data opnemen over aantallen reizigers per rit en rijtijden tussen haltes.

\*Voor het totale overzicht van alle risico's en randvoorwaarden zie bijlage 5

\*\* Harde (beslissende) of zachte (beïnvloedbare) randvoorwaarde voor doorgang

7

Organisatie  
operationele uitvoering

# Organisatie voor operationeel maken en uitvoeren proef

Voor het operationeel maken en uitvoeren van de proef is een duidelijke organisatiestructuur noodzakelijk. De provincie neemt de regierol op zich en bewaakt de samenhang tussen bereikbaarheid en veiligheid. De gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort én de Provincie zijn verantwoordelijk voor de lokale inbedding (waaronder vergunningverlening, maatregelen als wegbeheerder), communicatie richting bewoners en het afstemmen van vergunningen en openbare ruimte.

De Provincie stelt als opdrachtgever een externe algemene projectleider aan voor de realisatie en evaluatie van de proef. Daarnaast worden 4 deelteams ingericht.

De operationele uitvoering van de pendeldienst wordt in samenwerking met een vervoerder georganiseerd. Hierbij horen het plannen van dienstregelingen, het inzetten van geschikt materieel (stadsbussen voor laagdrempelig instappen) en het regelen van chauffeurs en verkeersbegeleiding. Voor het P+R-terrein wordt de exploitatie en beveiliging belegd bij een gezamenlijke werkgroep van gemeente en provincie, inclusief bewegwijzering, DRIP- en DRIS-informatie.

De projectleider infra coördineert de uitwerking van de inframaatregelen (aanpassingen profiel en bebording Zeeweg,

aanleg keer-, halte- en buffervoorziening expo, aanpassen verkeersregelingen Raaks, verkeerslicht plaatsen op smal stuk Zijlweg tbv om-en-om-regeling, doseerlicht (of verkeersregelaar) om verkeer vanaf Zeeweg richting rotonde Brouwerskolkweg te doseren, realisatie bushalte Zandvoort).

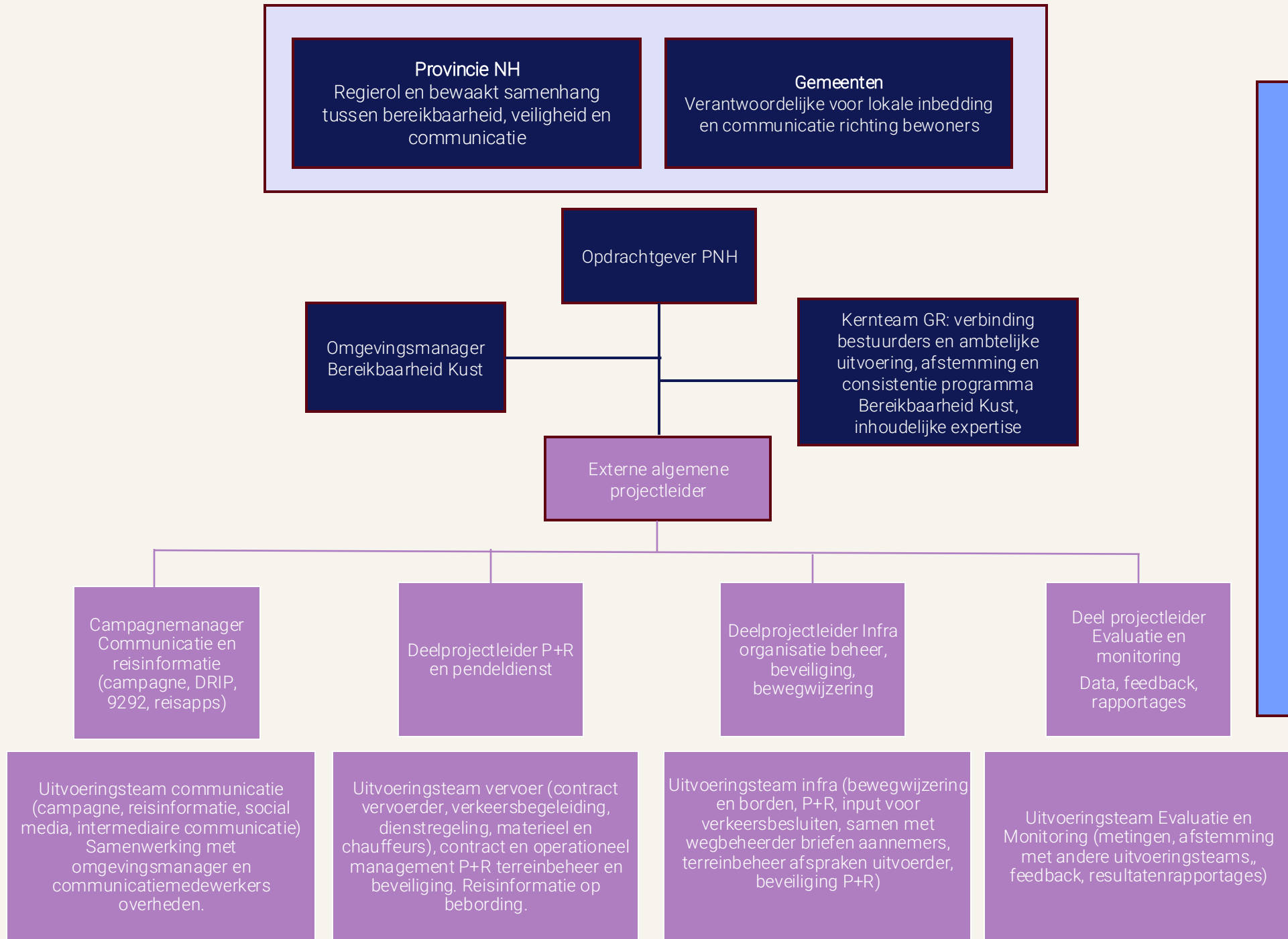
Communicatie en reisinformatie krijgen een eigen coördinatielijnd onder leiding van een campagnemanager: van vroegtijdige publiekscampagne tot realtime informatie via DRIP's, 9292 en Waze. Ook de klantreis wordt bewaakt, met duidelijke signage en begeleiding op locatie. Hier wordt nauw samengewerkt met de omgevingsmanager Bereikbaarheid Kust en de communicatieprofessionals van de overheden.

Tot slot wordt er een evaluatie-organisatie ingericht. Deze verzamelt data (bezetting P+R, reizigersaantallen pendelbus, verkeersdrukte Zeeweg), feedback van gebruikers en sentiment in media. De resultaten worden na afloop gedeeld en gebruikt om te bepalen of en hoe de maatregelen structureel worden ingevoerd.

Als het besluit voor een go genomen is krijgt de organisatie een nadere uitwerking in overlegstructuur en informatievoorziening.

Zie ook het organogram op de volgende pagina.

# Organisatie voor operationeel maken en uitvoeren proef



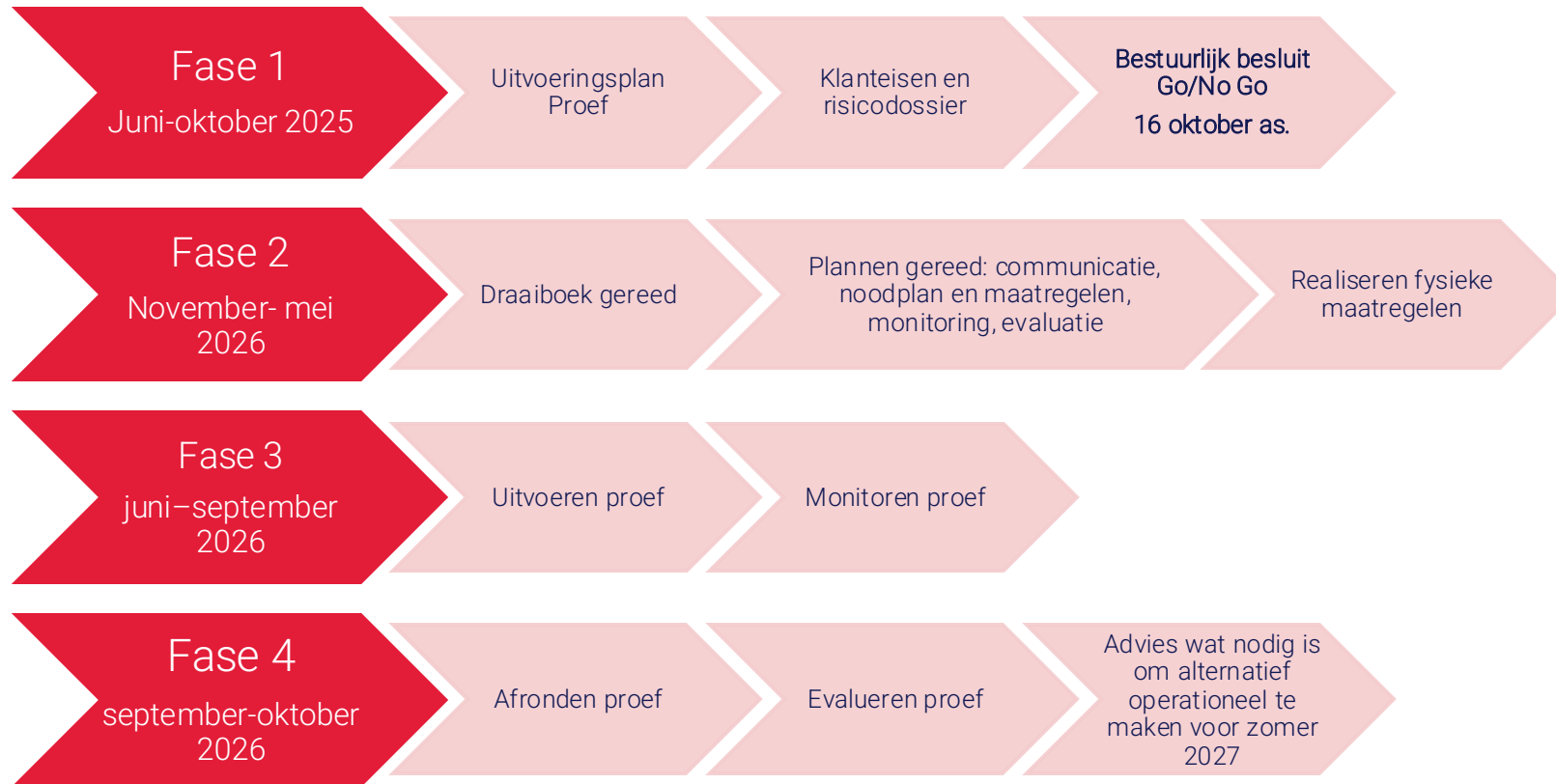
Overige stakeholders: o.a. Haarlemmermeer, strandpachters, NS

# Projectverantwoordelijkheden nader toegelicht

Rol		Verantwoordelijkheden	Uitvoeringsteams
Algemene projectleider (extern)	Spin in het web	Eindregie, afstemming gemeenten/provincie, samenhang, bestuurlijke verbinding, escalatiepunt, rapportages, stakeholdermanagement.	Geen apart team; stuurt deelprojectleiders aan, borgt voortgang en besluitvorming.
Deelprojectleider (pendel)bus en P+R	Regisseur van bus & P+R	Toezicht uitvoering pendeldienst, oplossen operationele knelpunten, sturing op naleving contractering vervoerder (dienstregeling, haltes en routes afstemmen), sturing op naleving contractering met P+R. Adequate reisinformatie op borden incl DRIS, bewegwijzering,	Vervoerder, chauffeurs, materieelbeheer, verkeersregelaars, dienstregeling, bewegwijzering, beveiliging en beheer P+R-terrein.
Deelprojectleider Infra	Bouwer van infrastructuur	Verkeersmaatregelen, vergunningen, bewegwijzering, veilige doorstroming.	Infra-team: verkeersbesluiten, plaatsing verkeerslichten/borden, aanleg keer- en haltevoorzieningen, beheer fysieke omgeving.
Deelprojectleider/campagnemanagr Communicatie & Reisinformatie	Stem richting reiziger	Publiekscampagne (online, lokaal, radio), reisinformatie (DRIP's, 9292, Waze, reisapps), klantreis inzichtelijk maken, signage & begeleiding op locatie, feedbackmonitoring.	Communicatieteam: landingspagina, mediacampagnes, social media, reisapps, realtime info, signage & publieksbegeleiding.
Deelprojectleider Evaluatie & Monitoring	Oog en oor van het project	Dataverzameling (P+R-bezetting, reizigersaantallen, verkeersdrukte, sentiment), analyse feedback, evaluatierapportages, aanbevelingen voor vervolg/structurele invoering.	Evaluatieteam: data-analyse, monitoring tools, feedbackkanalen (gebruikers/chauffeurs), sentimentanalyse media.

# Doorkijk vervolg

Van besluit naar uitvoering: samen werken aan een veilig bereikbare en leefbare kust



# Begroting van de integrale proef fase 2, 3 en 4

Kostenonderbouwing van de maatregelen, organisatie en operationeel maken van de proef

# Raming kosten proef – eerste inschatting

Activiteit	Kosten (exclusief BTW, prijspeil heden)
<b>Operationele kosten proef *:</b>	
- <b>Treffen maatregelen ikv verkeersontwerp</b> (verkeersregelaars, Raaks, kleine aanpassingen Zandvoort, Zeeweg, opruimen maatregelen)	€ 238.000
- <b>Kosten pendeldienst</b>	
- Pendeldienst	
- 4 x per uur	€ 155.000
- P+R	
- Parkeren Expo	€ 110.000
- Diensten bij Expo	€ 78.000
- Parkeren Spaarne ( <i>nog niet meegenomen</i> )	€ 20.000
- <b>Kosten ikv reisinformatie en communicatie</b>	
- Reisinformatie	€ 75.000
- Communicatie	€ 50.000
<b>Projectkosten</b>	
<b>Out of pocket kosten monitoring</b>	€ 28.000
- <b>Projectmanagement</b> (zie hoofdstuk organisatie)	
- Fase 2: Voorbereiding uitvoering	€ 165.000
- Fase 3: Uitvoering en monitoring	€ 110.000
- Fase 4: Evaluatie en advies	€ 58.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 1.087. 000</b>

\*Benodigde inzet interne capaciteiten middelen niet gecalculeerd


# Bijlagen

1. Verkeersontwerp & maatregelen
2. Pendeldienst organisatorisch
3. Communicatie en reisinformatie concept
4. Monitoring & evaluatiekader
5. Randvoorwaarden en risico's
6. Klanteisen specificatie

# Goudappel & morgen

## Contact

 Stadsplateau 5  
3521 AZ Utrecht

 (030) 215 50 80

 [info@enmorgen.nl](mailto:info@enmorgen.nl)

 [www.enmorgen.nl](http://www.enmorgen.nl)