



gemeente  
Haarlemmermeer

# raadsvoorstel

Onderwerp Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023

Portefeuillehouder drs. Marja Ruigrok

Steller Daan Schrama

Collegevergadering 9 juli 2019

Raadsvergadering

Raadsvoorstelnummer 2019.0034528

## 1. Samenvatting

### ***Wat willen we bereiken?***

Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. We zijn een goed bereikbare gemeente. Of het nu per auto, fiets, openbaar vervoer of een combinatie van vervoerswijzen is, de waardering voor de verbindingen is onverminderd hoog. Het behouden van de bereikbaarheid is de komende decennia niet vanzelfsprekend. Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in onze als in omliggende gemeenten. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal toenemen. In de evenwichtige investeringsagenda voor mobiliteit staat het doel voorop om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger houdt keuzevrijheid om het vervoersmiddel te kiezen dat het beste bij zijn reis past. Het motto “eerst bewegen, dan bouwen” staat daarbij voorop.

### ***Wat gaan we daarvoor doen?***

De vaststelling van de Mobiliteitsvisie (2018.0065348) op 6 december 2018 was de eerste stap naar het vernieuwde mobiliteitsbeleid, na de interne evaluatie van voorganger Deltaplan Bereikbaarheid in 2016 (brief 17 mei 2016 kenmerk 2016.19531). Een van de aanbevelingen uit de evaluatie was om een meerjarige investeringsagenda op te stellen, waarbij nog niet afgeronde projecten uit het Deltaplan Bereikbaarheid en de daarbij horende middelen worden heroverwogen. Ook is aanbevolen om investeringen beter af te stemmen met beheerplannen en bereikbaarheidseffecten te blijven monitoren.

In 2018 heeft de Rekenkamercommissie ook een evaluatie gehouden over Deltaplan Bereikbaarheid (brief 12 juli 2018, kenmerk 181012). De aanbevelingen van de rekenkamer en de door ons daaraan verbonden acties zijn opgenomen in dit raadsvoorstel onder hoofdstuk “Wat gaan we daarvoor doen?”. Een belangrijke centrale boodschap uit de aanbevelingen is dat de raad door het college meer inzicht zou moeten krijgen in keuzes, mogelijkheid moet krijgen tot bijsturen en dat monitoring een belangrijkere rol zou moeten krijgen. Een meerjaren investeringsagenda geeft de ruimte om uitvoering te kunnen geven aan deze aanbevelingen.

Met name door de schaa sprong woningbouw en de toenemende drukte op de ov-knoop Schiphol is herijking van het mobiliteitsbeleid en het uitvoeringsprogramma van belang. De aanbevelingen uit de evaluatie zijn verwerkt in de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit. De investeringsagenda geeft inzicht in studies en projecten op het gebied van verkeer en vervoer voor de huidige raadsperiode, met een doorkijk naar de langere termijn. De investeringsagenda geeft inzicht in beleid (waaronder nieuwe infrastructurele projecten) en beheermaatregelen, de daarvoor benodigde middelen en de planning. Deze collegeperiode zal, naast uitvoering van al lopende projecten, vooral worden gestudeerd op maatregelen die nodig zijn voor ambities voor economie, woningbouw, stations- en centrumontwikkeling.

Op basis van Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit maken we jaarlijks een uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid, dat vanaf 2020 operationeel is. Daardoor kunnen we beter werk met werk maken bij de uitvoering van investeringen in onze infrastructuur.

### ***Wat mag het kosten?***

In onderstaand overzicht hebben wij de investeringen uiteengezet die wij de komende periode in verschillende categorieën voor ons zien. Uit de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit volgt jaarlijks het Uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid (vanaf 2020). De Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit en Uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid geven zo inzicht in de verwachte planning voor investeringen voor de komende jaren.

Totale bestedingen jaren 2020- 2023

|    |                                                                                                                                            | 2020               | 2021               | 2022               | 2023               |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 1a | Bestaande infra - functionele wijzigingen (bijvoorbeeld de realisatie van een rotonde op kruising Oosterdreef-Venneperweg in Nieuw-Vennep) | € 210.000          | € 925.000          | € 875.000          | € 500.000          |
| 1b | Bestaande infra - beleidsmatige investeringen (bijvoorbeeld het investeren in duurzaam veilig)                                             | € 1.300.000        | € 1.450.000        | € 1.400.000        | € 2.400.000        |
| 2  | Studies (bijvoorbeeld mobiliteitsonderzoeken voor maatregelen, benodigd voor nieuw woongebieden)                                           | € 405.000          | € 305.000          | € 315.000          | € 390.000          |
| 3  | Nieuwe infra (bijvoorbeeld de realisatie van HOV Westtangent – viaduct Oude Haagseweg)                                                     | € 2.660.000        | € 2.510.000        | € 4.325.000        | € 5.745.000        |
|    | <b>Totaal</b>                                                                                                                              | <b>€ 4.575.000</b> | <b>€ 5.190.000</b> | <b>€ 6.915.000</b> | <b>€ 9.035.000</b> |
|    | Investerings                                                                                                                               | € 4.170.000        | € 4.885.000        | € 6.600.000        | € 8.645.000        |
|    | VTA*                                                                                                                                       | € 405.000          | € 305.000          | € 315.000          | € 390.000          |

\* Apparaatskosten: voorbereiding, toezicht en administratie.

De bedragen in de hierboven weergegeven tabel zijn een optelsom van projectkosten die voor rekening komen van onze gemeente en in de periode 2020-2023 worden voorzien. De projecten die hierin zijn samengevat, zijn benoemd in bijlage Projectenoverzicht. Het projectenoverzicht



geeft aan welke waarde projecten hebben gekregen. De waarde is bepaald op basis van de waarderingssystematiek welke is opgenomen in Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit in Hoofdstuk 5.

Het projectenoverzicht (zie bijlage Projectenoverzicht en de tabel hierboven) is gebaseerd op de jaarlijkse realisatiegraad van ongeveer 50% en op basis van ramingen met een onzekerheidsmarge variërend van 50-100%. De daadwerkelijke kosten en dekking worden vastgesteld op basis van de jaarlijks vast te stellen uitvoeringsagenda. Naast eigen bijdragen worden kosten gedragen door derden (zoals provincie of Vervoerregio Amsterdam) in de vorm van bijvoorbeeld subsidies. Reden dat deze realisatiegraad lager is dan projecten in bestaand areaal, is dat in deze projecten complexer zijn doordat vaak sprake is van grondverwerving, medefinanciering door derden en/of uitvoering door derden. Bij projecten die betrekking hebben op behoud van bestaande infrastructuur, wordt doorgaans gewerkt op grond in eigendom van de gemeente (eigen areaal).

De dekking van de projecten uit de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit is afkomstig uit de reserve 'Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer' (RIH), deels al beschikbaar gesteld via Deltaplan Bereikbaarheid, reserve Schaalsprong en incidentele kredietaanvragen jaar op jaar. Zoals al aangekondigd in de Voorjaarsrapportage 2019, nemen we in de programmabegroting 2020-2023 voor de dekking van investeringskosten voor duurzaam veilig maatregelen en afhandelen van knelpunten in 2020 een stelpost op voor kapitaallasten van € 100.000 vanaf 2021. De kapitaallasten kunnen niet worden gedekt vanuit de reserve Schaalsprong omdat het investeringen betreft die gericht zijn op de bestaande situatie en niet gericht op nieuwe woningbouw.

#### **Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?**

De overheden in de MRA hebben een agenda gemaakt met zeven acties op ruimtelijk en economisch gebied voor de periode 2016-2020. Eén van die acties is 'Beter verbinden'. De voor ons meest relevante ontwikkelpunten daarin zijn:

- uitbreiding en verbetering knooppunt Schiphol Plaza;
- één aantrekkelijk, metropolitaan fietsnetwerk tot stand brengen door onder meer het aanleggen van ontbrekende schakels en verbetering van bestaande routes;
- opstellen van een regionale bereikbaarheidsagenda voor alle soorten goederen via alle modaliteiten.

Wij dragen bij aan de uitvoering van bovengenoemde acties en ontwikkelpunten. De Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit sluit goed aan bij de agenda die door de MRA is vastgesteld.

Onze Mobiliteitsvisie (2018.0065348) sluit daarnaast ook aan bij de Strategische Visie Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam.

#### **Wie is daarvoor verantwoordelijk?**

De gemeenteraad heeft de kaders voor het mobiliteitsbeleid vastgesteld in de Mobiliteitsvisie. De gemeenteraad stelt vervolgens de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit vast, die invulling geeft aan de ambities die in de Mobiliteitsvisie zijn gesteld. Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering van de ambities. De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer is binnen het college het eerste aanspreekpunt voor de coördinatie en uitvoering.

#### **Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?**

In het eerste jaar van een nieuwe raadsperiode, wordt door de raad een Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit vastgesteld. De Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit

geeft inzicht in alle studies en projecten en daarvoor benodigde middelen, op gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer voor de komende vijf jaar (wat in de huidige korte collegeperiode tot 4 jaar is beperkt).

Gedurende een collegeperiode vormt toetsing en monitoring de basis voor communicatie tussen het college en de raad. De raad wordt door het college geïnformeerd over de vordering in het behalen van ambities. De wijze waarop de interactie tussen college en raad is vormgegeven is nader toegelicht in paragraaf *“Wat gaan we daarvoor doen?”*.

Wij stellen het jaarlijks uitvoeringsprogramma aan de raad voor. De raad heeft budgetrecht en kan daarmee het uitvoeringsprogramma bijsturen. Daarnaast wordt de raad drie keer per jaar geïnformeerd over voortgang in projecten via de voortgangsrapportage Mobiliteit.

### **Gevolgen in verband met de vorming van de nieuwe gemeente Haarlemmermeer (Preventief toezicht)**

De bespunten van dit voorstel vallen niet onder het preventief toezicht in het kader van de samenvoeging, omdat met de financiële gevolgen rekening wordt gehouden in de Programmabegroting 2020-2023.

## **2. Voorstel**

Op grond van het voorgaande besluit het college de raad voor te stellen om:

1. de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023 vast te stellen;
2. in de Programmabegroting 2020-2023 vanaf het jaar 2021 een stelpost van € 100.000 op te nemen ter dekking van extra kapitaallasten voortkomend uit het Uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid 2020.

## **3. Uitwerking**

### ***Wat willen we bereiken?***

Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. We zijn een goed bereikbare gemeente. Of het nu per auto, fiets, openbaar vervoer of een combinatie van vervoerswijzen is, de waardering voor de verbindingen is onverminderd hoog. Het behouden van de bereikbaarheid is de komende decennia niet vanzelfsprekend.

De stevige woningbouwambitie van onze gemeente maakt het noodzakelijk dat een evenwichtige balans wordt gevonden tussen het behoud van de goed bereikbare bestaande leefomgeving en het versterken van bereikbaarheid naar nieuwe woningbouwgebieden. Het motto “eerst bewegen, dan bouwen” staat centraal.

Uitgangspunt van de Mobiliteitsvisie is om de groei van mobiliteit te faciliteren (zie Mobiliteitsvisie, Hoofdstuk 1, bladzijde 6). De Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit vertaalt de ambities uit de Mobiliteitsvisie naar concrete maatregelen. De reiziger behoudt daarbij de vrijheid om de vervoerssoort van zijn keuze te gebruiken.



### ***Wat gaan we daarvoor doen?***

De vaststelling van de Mobiliteitsvisie (2018.0065348) door de raad op 6 december 2018 was de eerste stap naar het vernieuwde mobiliteitsbeleid, na de evaluatie van voorganger Deltaplan Bereikbaarheid in 2016 (brief 17 mei 2016 kenmerk 2016.19531).

In 2018 heeft de Rekenkamercommissie ook een evaluatie gehouden over Deltaplan Bereikbaarheid (brief 12 juli 2018, kenmerk 181012). De Rekenkamercommissie heeft vijf aanbevelingen gedaan. De aanbevelingen van de Rekenkamercommissie aan de gemeenteraad zijn ingepast in de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit. Schuingedrukt hieronder steeds de aanbeveling, daar onder wat we ermee doen.

*1. Geef het college opdracht het nieuwe mobiliteitsbeleid dusdanig in te richten, dat er voldoende flexibiliteit en wendbaarheid mogelijk is om effectief te kunnen inspelen op nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld op het gebied van Smart Mobility. Daarbij hoort ook een duidelijke visie op de manier waarop het college wil beschikken over accurate, actuele en volledige data.*

Wat we hiermee doen: We geven inzicht in ontwikkelingen op lange termijn, doordat we het behalen van ambities in beeld brengen met behulp van prestatie indicatoren. Hierdoor is er gelegenheid om in een vroegtijdig stadium afwegingen te maken en te kunnen inspelen op nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen.

*2. Geef het college opdracht de doelstellingen en monitoring van het nieuwe bereikbaarheidsbeleid zodanig in te richten dat de raad inzicht krijgt in de keuzes die het college wil maken, in het handelen van het college, tijdig kan controleren en vaststellen, en initiatieven kan nemen om bij te sturen op zowel strategisch beleidsniveau als in de keuze van maatregelen.*

Wat we hiermee doen: We gaan monitoren hoe de ontwikkeling van mobiliteit verloopt. Een systeem voor monitoring en toetsing is opgenomen in de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit. Door te meten en onderzoeken op tal van indicatoren, kunnen we bepalen in hoeverre de ambities uit de Mobiliteitsvisie worden behaald. Waar nodig, kan door college en/of raad worden bijgestuurd. Verdere uitleg over het systeem van monitoring is opgenomen in paragraaf Monitoring en toetsingsindicatoren.

*3. Geef het college opdracht om de komende jaren samen met de raad kennis op te doen van de diverse opgestarte nieuwe ontwikkelingen zoals pilots en marktinitiatieven op het gebied van bereikbaarheid in de nabije geografische omgeving. Wanneer die pilots beproefd blijken, kunnen ze mogelijk, zij het in andere vorm en afgestemd op het gemeentelijk beleid, worden geïmplementeerd in Haarlemmermeer.*

Wat we hiermee doen: Bijvoorbeeld vernieuwen we, waar mogelijk, verkeerslichteninstallaties door 'slimme' varianten, waarbij verkeersstromen gericht kunnen worden bediend.

*4. Geef het college opdracht de waardering van bewoners van de bereikbaarheid structureel te meten en hierover te rapporteren aan de raad, bijvoorbeeld door De Staat van Haarlemmermeer uit te breiden met een hoofdstuk over bereikbaarheid.*

Wat we hiermee gaan doen: Een mogelijkheid is inderdaad het (weer) opnemen van een hoofdstuk mobiliteit in de Staat van Haarlemmermeer, die iedere drie à vier jaar verschijnt. Hierin zijn mobiliteitstrends te vinden, maar het is geen thermometer voor de voortgang van beleid. Onze verwachting is bovendien dat er ook indicatoren zijn die frequenter gemeten moeten worden. De rapportering aan de raad over het behalen van bereikbaarheidsambities krijgt een vorm, vergelijkbaar en zoveel mogelijk in aansluiting met de Regionale Thermometer Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. Rapportering vindt plaats voor de agendering van

de financieringsvraag voor de uitvoeringsagenda in de raad. De toelichting op de invulling van hiervan is opgenomen in paragraaf “Wat gaan we daarvoor doen?”.

*5. Geef het college opdracht de raad tijdig te betrekken bij de keuzes en verantwoording van het bereikbaarheidsbeleid en de raad helder inzicht te bieden in de keuzes die het college aan de raad voorlegt. Verzoek het college de alternatieven telkens inzichtelijk te maken.*

Wat we hiermee gaan doen: De investeringsagenda geeft inzicht in de wijze waarop invulling wordt gegeven aan ambities voor verkeer en bereikbaarheid. Jaarlijks vindt via Uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid verantwoording plaats van het gevoerde mobiliteitsbeleid en worden te maken keuzes inzichtelijk gemaakt.

Onderdeel van de vastgestelde Mobiliteitsvisie was een concept investeringsagenda. Deze conceptversie gaf een eerste beeld van onderwerpen en maatregelen waar we de komende jaren mee aan de slag gaan. De investeringsagenda is inmiddels een document geworden waar ook toetsing, verantwoording en prioritering deel van uitmaken.

In de Mobiliteitsvisie zijn de ambities opgenomen van onze gemeente op strategisch niveau. Deze zijn:

1. vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen;
2. ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen';
3. een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst;
4. het oplossen van bestaande knelpunten in het netwerk;
5. mobiliteit met oog voor de leefomgeving;
6. veilig bewegen;
7. evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies;
8. mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven;
9. faciliteren van schone en stille mobiliteit.

In de mobiliteitsvisie is vastgesteld dat we de ontwikkelingen van het mobiliteitssysteem zullen monitoren aan de hand van indicatoren (ambitie 10).

Aanpassing van de waardering van de ambities geeft ons college en de raad de mogelijkheid om prioriteiten in de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit aan te brengen. Iedere bestuursperiode kan de weging van de ambities worden herijkt.

#### Van Mobiliteitsvisie naar Investeringsagenda

Onderdeel van de aanbevelingen uit de evaluatie van het Deltaplan Bereikbaarheid door de Rekenkamercommissie (brief 12 juli 2018, kenmerk 181012), was om een meerjaren investeringsagenda op te stellen, waarbij nog niet afgeronde projecten uit het Deltaplan Bereikbaarheid en de daarbij behorende middelen worden heroverwogen. Ook is aanbevolen om investeringen beter af te stemmen met plannen en bereikbaarheidseffecten te blijven monitoren. Met name door de schaa sprong woningbouw en de toenemende drukte op de ov-knoop Schiphol is herijking van het mobiliteitsbeleid en het uitvoeringsprogramma van belang.

De Mobiliteitsvisie en de Investeringsagenda zijn onderdeel gemaakt van een volledige beleidscirkel in vier fasen:

1. Plannen
2. Acteren
3. Evalueren
4. Bijsturen



De Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit geeft een beeld van de studies en projecten op gebied van verkeer en vervoer voor de huidige raadsperiode, met een doorkijk naar de langere termijn. De Investeringsagenda geeft inzicht in beleid- en beheermaatregelen, de daarvoor benodigde middelen en de planning. Op basis van de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit maken we jaarlijks een uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid, dat vanaf 2020 operationeel is. Daardoor kunnen we beter werk met werk maken bij de uitvoering van investeringen in onze infrastructuur.

De aanbevelingen uit het rapport van de Rekenkamercommissie over Deltaplan Bereikbaarheid zijn onderdeel gemaakt van de werkwijze waarop wij met de raad willen samenwerken aan het mobiliteitsbeleid. De raad wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang en doelmatigheid in het onderzoeken, uitwerken en uitvoeren van mobiliteitsdoelen. In de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit zijn streefwaarden aan toetsingsindicatoren gekoppeld. Toetsingsindicatoren worden bepaald aan de hand waarvan de raad, waar nodig, jaarlijks kan bijsturen op uitvoering en elke vier jaar op prioritering.

#### Monitoring en toetsingsindicatoren

Met de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit en het Uitvoeringsprogramma wordt invulling gegeven aan de tweede stap van de beleidscirkel, namelijk aan het uitvoeren van maatregelen. Om goed te kunnen evalueren (stap 3) is het noodzakelijk om de monitoring invulling te geven. Met monitoring wordt de ontwikkeling van mobiliteit in beeld gebracht. De monitoring is daarmee voorwaardelijk voor het kunnen bijsturen.

In het onderzoek van de Rekenkamercommissie (2018) naar het bereikbaarheidsbeleid wordt geconstateerd dat onvoldoende gegevens beschikbaar zijn om de twee laatste stappen van de beleidscirkel in te kunnen vullen. De commissie stelt voor om in de komende jaren samen met de raad kennis op te doen, waarbij specifiek wordt gevraagd om de waardering van inwoners over bereikbaarheid structureel te meten en hierover te rapporteren aan de raad.

#### *Thermometer Mobiliteit*

We stellen een gemeentelijke Thermometer Mobiliteit op, op basis van prestatie-indicatoren (PI). Indicatoren worden gebruikt om de status van het mobiliteitssysteem in kaart te brengen. Zij geven een beeld in hoeverre de gekozen inspanningen ertoe leiden dat de genoemde ambities uit de visie dichterbij komen. De Thermometer Mobiliteit wordt vanaf 2020 onderdeel van uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid.

We gebruiken voor de Thermometer Mobiliteit zoveel mogelijk gegevens die al beschikbaar zijn. Via monitoring op de bijbehorende PI's krijgen we inzicht of we met onze inspanningen onze ambities realiseren. Dat biedt ook de mogelijkheid aan ons college en de raad om bij te sturen op basis van de ambities. In de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit staat een overzicht van de PI's en de wijze van monitoring.

De PI's worden gepresenteerd op schaal van de gemeente. Dit geeft een aantal beperkingen in de methode. Het effect van individuele maatregelen is soms klein op de schaal van onze gemeente en daarom niet altijd direct terug te zien. Daarnaast zullen ook autonome ontwikkelingen een rol spelen. Individuele maatregelen worden daarom binnen het betreffende project geëvalueerd en niet afzonderlijk gepresenteerd in de Thermometer.

#### ***Wat mag het kosten?***

Zonder investeringen in infrastructuur is versnelling van de woningbouwopgave, maar ook het bereikbaar houden van onze bestaande kernen, niet uitvoerbaar. In december 2018 heeft de

gemeenteraad de Mobiliteitsvisie vastgesteld (kenmerk 2018.0065348) en ervoor gekozen een Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit op te laten stellen. In onderstaand overzicht geven we een beeld van welke investeringen wij voor de komende periode in verschillende categorieën voor ons zien. Uit de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit volgt jaarlijks het 'Uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid' (vanaf 2020). De Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit en het Uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid geven zo inzicht in de verwachte planning voor investeringen voor de komende jaren.

Totale bestedingen jaren 2020- 2023

|    |                                                                                                                                    | 2020               | 2021               | 2022               | 2023               |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 1a | Bestaande infra - functionele wijzigingen (bijvoorbeeld de realisatie rotonde op kruising Oosterdreef-Venneperweg in Nieuw-Vennep) | € 210.000          | € 925.000          | € 875.000          | € 500.000          |
| 1b | Bestaande infra - beleidsmatige investeringen (bijvoorbeeld het investeren in duurzaam veilig)                                     | € 1.300.000        | € 1.450.000        | € 1.400.000        | € 2.400.000        |
| 2  | Studies (bijvoorbeeld mobiliteitsonderzoeken voor maatregelen, benodigd voor nieuw woongebieden)                                   | € 405.000          | € 305.000          | € 315.000          | € 390.000          |
| 3  | Nieuwe infra (bijvoorbeeld de realisatie van HOV Westtangent – viaduct Oude Haagseweg)                                             | € 2.660.000        | € 2.510.000        | € 4.325.000        | € 5.745.000        |
|    | <b>Totaal</b>                                                                                                                      | <b>€ 4.575.000</b> | <b>€ 5.190.000</b> | <b>€ 6.915.000</b> | <b>€ 9.035.000</b> |
|    | Investeringskosten                                                                                                                 | € 4.170.000        | € 4.885.000        | € 6.600.000        | € 8.645.000        |
|    | VTA*                                                                                                                               | € 405.000          | € 305.000          | € 315.000          | € 390.000          |

\* Apparaatskosten: voorbereiding, toezicht en administratie.

De bedragen in de hierboven weergegeven tabel zijn een optelsom van projectkosten die voor rekening komen van onze gemeente en in de periode 2020-2023 worden voorzien. De projecten die hierin zijn samengevat, zijn benoemd in bijlage Projectenoverzicht. Het projectenoverzicht geeft aan welke waarde projecten hebben gekregen. De waarde is bepaald op basis van de waarderingssystematiek welke is opgenomen in Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit in Hoofdstuk 5.

Maatregelen die nodig zijn voor de schaa sprong woningbouw, zijn voornamelijk nog onderwerp van studie (bestedingscategorie 2). Uitgezocht moet worden welke maatregelen het meest kansrijk en noodzakelijk zijn, en wanneer die nodig zijn. Maatregelen die voor de schaa sprong woningbouw deze collegeperiode dienen te worden uitgezocht, zijn onder andere hoe Hoofddorp Noord bereikbaar blijft bij substantiële woningbouw, hoe ontwikkelingsgebieden aan de Westflank bereikbaar worden, hoe het stations- en centrumgebied Hoofddorp wordt vormgegeven en hoe de doorgetrokken Noord-Zuidlijn vorm moet krijgen. In jaarlijkse uitvoeringsprogramma's worden de kosten per project aan de raad gecommuniceerd. Naast eigen bijdragen worden kosten gedragen door derden (zoals provincie of Vervoerregio Amsterdam) in de vorm van bijvoorbeeld subsidies.



Het projectenoverzicht (zie bijlage Projectenoverzicht en de tabel hierboven) is gebaseerd op de jaarlijkse realisatiegraad van ongeveer 50% en op basis van ramingen met een onzekerheidsmarge variërend van 50-100%. De daadwerkelijke kosten en dekking worden vastgesteld op basis van de jaarlijks vast te stellen uitvoeringsagenda. Naast eigen bijdragen worden kosten gedragen door derden (zoals provincie of Vervoerregio Amsterdam) in de vorm van bijvoorbeeld subsidies. Reden dat deze realisatiegraad lager is dan projecten in bestaand areaal, is dat in deze projecten complexer zijn doordat vaak sprake is van grondverwerving, medefinanciering door derden en/of uitvoering door derden. Bij projecten die betrekking hebben op behoud van bestaande infrastructuur, wordt doorgaans gewerkt op grond in eigendom van de gemeente (eigen areaal).

De kosten en dekking worden vastgesteld op basis van de jaarlijks vast te stellen Uitvoeringsagenda Beheer en Bereikbaarheid.

De dekking van de uitvoeringsprojecten in de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit is afkomstig uit de reserve 'Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer' (RIH), deels beschikbaar gesteld via Deltaplan Bereikbaarheid. Maatregelen die nog moeten worden onderzocht en uitgewerkt, opgenomen in bestedingscategorie 2, zijn noodzakelijk voor de schaa sprong woningbouw. Financiering van deze opgaves volgt uit de reserve. Incidentele kredietaanvragen volgen jaar op jaar uit de algemene middelen en hebben betrekking op Duurzaam Veilig en aanpak van knelpunten.

Naast het Duurzaam Veilig inrichten van wegen waaraan in 2020 onderhoud plaatsvindt (werk met werk) pakken we knelpunten op die in 2018 zijn geïnventariseerd tijdens de participatiebijeenkomsten bij de Mobiliteitsvisie. Knelpunten zijn afkomstig van wat bewoners in hun dagelijkse situatie tegenkomen en hebben betrekking op bijvoorbeeld schoolzones en kruisingen zoals Beursplein.

Zoals al aangekondigd in de Voorjaarsrapportage 2019, nemen we in de programmabegroting 2020-2023 voor de dekking van investeringskosten voor duurzaam veilig maatregelen en afhandelen van knelpunten een stel post op voor kapitaallasten van € 100.000 vanaf 2021, vooruitlopend op de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid. Het budget is nodig voor het aanpakken van knelpunten en flexibel werk-met-werk te kunnen maken. De knelpunten die worden aangepakt zijn geïnventariseerd tijdens het participatieproces van de mobiliteitsvisie.

De kapitaallasten voor het budget kunnen niet worden gedekt vanuit de reserve Schaa sprong, RIH en Deltaplan Bereikbaarheid, omdat het investeringen betreft die gericht zijn op de bestaande situatie en niet gericht op nieuwe woningbouw.

#### Participatie

Het ophalen van knelpunten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is een van de hoofdthema's geweest in de participatieperiode van de Mobiliteitsvisie. In de participatieperiode zijn ca. 350 knelpunten 'opgehaald', waarbij er nog ca. 150 resteerden van Deltaplan Bereikbaarheid. Niet alle knelpunten kunnen (in een keer) worden aangepakt. Knelpunten worden getoetst op vier kernwaarden, die een vertaling zijn van de in de Mobiliteitsvisie geformuleerde ambities (zie Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit, paragraaf 5.4). Knelpunten die voldoende bijdragen aan het behalen van de ambities van Haarlemmermeer, worden in verschillende stappen aangepakt.

De aanpak van deze verkeersveiligheidskwesties en knelpunten wordt in 2020 gefinancierd vanuit genoemd investeringsbudget, tegen kapitaalslasten van €100.000. Zonder het budget in de programmabegroting 2020 kunnen door inwoners aangedragen knelpunten niet worden aangepakt en kan de toezegging aan bewoners niet gestand worden gedaan.

***Wie is daarvoor verantwoordelijk?***

De gemeenteraad heeft de kaders voor het mobiliteitsbeleid vastgesteld in de Mobiliteitsvisie. De gemeenteraad stelt vervolgens de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit vast, welke invulling geeft aan de ambities die in de Mobiliteitsvisie zijn gesteld. Ons college is verantwoordelijk voor de uitvoering van de ambities. De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer is binnen ons college het eerste aanspreekpunt voor de coördinatie en uitvoering. Wij stellen het uitvoeringsprogramma aan de raad voor. De raad heeft budgetrecht.

***Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?***

De Mobiliteitsvisie en de Investeringsagenda zijn onderdeel van een volledige beleidscirkel in vier fasen, zoals door de Rekenkamer geadviseerd:

1. Plannen
2. Acteren
3. Evalueren
4. Bijsturen

In het eerste jaar van een nieuwe raadsperiode biedt ons college een aangepaste Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit aan de raad aan (fase 2). De Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit geeft inzicht in alle studies en projecten en de daarvoor benodigde middelen, op gebied van mobiliteit, verkeer en openbaar vervoer voor de komende vijf jaar (collegeperiode + één jaar). In deze kortere collegeperiode is de geldigheidsduur een jaar korter. Met het vaststellen van de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit legt de raad de door ons college voorgestelde prioritering voor de raadsperiode vast.

Jaarlijks geven wij uitvoering aan het monitoren van de voortgang van de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit (fase 3) en stellen wij het uitvoeringsprogramma aan de raad voor (fase 4). De raad heeft budgetrecht, op basis waarvan de raad het uitvoeringsprogramma jaarlijks bij kan sturen.

Drie keer per jaar ontvangt de raad de voortgangsrapportage Mobiliteit.



**Overige relevante informatie (o.a. Participatie en Communicatie)**

Aan de vaststelling van de Mobiliteitsvisie is een periode van zienswijze voorafgegaan. In die periode hebben inwoners ook hun knelpunten in het verkeer kunnen aangeven. De lijst met knelpunten is gevoegd bij knelpunten die als onderdeel van Deltaplan Bereikbaarheid nog niet zijn aangepakt. Bij individuele projecten wordt een participatietraject gehouden over de uitvoering.

**4. Ondertekening**

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
de secretaris,



drs. Carel Brugman



de burgemeester,

Onno Hoes

Bijlage(n):

- Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit
- Projectenoverzicht



# Onderzoeks- en investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023



# Inhoudsopgave

|                   |                                                                       |           |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b>         | <b>LEESWIJZER .....</b>                                               | <b>1</b>  |
| <b>2.</b>         | <b>INLEIDING .....</b>                                                | <b>1</b>  |
| <b>3.</b>         | <b>TRENDS EN ONTWIKKELINGEN.....</b>                                  | <b>3</b>  |
| 3.1.              | TRENDS .....                                                          | 3         |
| 3.2.              | INGEZETTE EN IN TE ZETTEN ONTWIKKELINGEN PER MODALITEIT .....         | 3         |
| <b>4.</b>         | <b>CATEGORIEËN IN INVESTERINGSAGENDA.....</b>                         | <b>4</b>  |
| <b>5.</b>         | <b>WAARDEREN EN PRIORITEREN MAATREGELEN .....</b>                     | <b>5</b>  |
| 5.1.              | PRIORITEREN NIEUWE INFRASTRUCTUUR OP COLLEGEPROGRAMMA .....           | 5         |
| 5.2.              | WAARDEREN OP AMBITIE.....                                             | 5         |
| 5.2.1.            | VRIJHEID VAN BEWEGEN .....                                            | 5         |
| 5.2.2.            | WEGINGSSYSTEMATIEK.....                                               | 5         |
| 5.3.              | PRIORITEREN .....                                                     | 6         |
| 5.4.              | KERNWAARDEN.....                                                      | 6         |
| <b>6.</b>         | <b>MONITORING EN EVALUATIE .....</b>                                  | <b>8</b>  |
| 6.1.              | THERMOMETER MOBILITEIT .....                                          | 9         |
| 6.2.              | GEGEVENSVERZAMELING .....                                             | 9         |
| <b>7.</b>         | <b>OVERZICHT VOORZIENE INVESTERINGEN IN DE PERIODE 2020-2023.....</b> | <b>11</b> |
| <b>BIJLAGE 1:</b> | <b>KERNWAARDEN .....</b>                                              | <b>14</b> |
| <b>BIJLAGE 2:</b> | <b>TABELLEN .....</b>                                                 | <b>16</b> |

## 1. Leeswijzer

De voorliggende investeringsagenda geeft – in de tijd gezien – inzicht in de studies en projecten op het gebied van mobiliteit voor de komende vier jaar (door de huidige verkorte collegeperiode, normaliter zou de doorkijk vijf jaar zijn) en de daarvoor benodigde middelen.

In hoofdstuk 2 wordt het ‘waarom en hoe’ van de investeringsagenda beschreven, waarna in hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de trends en ontwikkelingen waar rekening mee wordt gehouden. In hoofdstuk 4 worden de categorieën beschreven waar maatregelen in onderverdeeld worden. In hoofdstuk 5 wordt de wijze van waarderen en prioriteren uitgelegd en onderbouwd, waarna vervolgens in hoofdstuk 6 uiteengezet wordt hoe we de vinger aan de pols houden op basis van prestatie-indicatoren. Als laatste wordt in hoofdstuk 7 de stand van zaken van de projecten gegeven in de vorm van een tabel.

Om de informatie van alle relevante projecten integraal bruikbaar te kunnen maken is een database opgezet. Hierin worden de gegevens van projecten bijgehouden. Actuele procesindicatoren en andere monitoring- en besturingsinformatie kunnen uit de database worden weergegeven om te gebruiken in de bestuurlijke informatievoorziening. Deze terugkoppeling van informatie vertelt ons of de uitvoering van de projecten volgens plan verloopt (verificatie) én of we nog op koers liggen om de onderliggende doelen te bereiken (validatie)<sup>1</sup>. Informatie over de studies en projecten wordt weergegeven in projectsheets. Een projectsheet schetst met procesindicatoren een beeld van een project (in uitvoering of dat op het punt staat opgepakt te worden).

Op grond van de uitkomst van de verificatie- en validatie én de gegevens van andere oorsprong (uit politiek, landelijke trends, gegevens uit de Regionale Thermometer Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam, enzovoort) kan, waar nodig, op strategisch en tactisch niveau gekozen worden voor bijsturing via de investeringsagenda, sturend op de projecten.

## 2. Inleiding

### ***De opgave***

De gemeente heeft een uitdagende opgave ten aanzien van verkeer en vervoer. Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. We zijn een goed bereikbare gemeente. Of het nu per auto, fiets, openbaar vervoer of een combinatie van vervoerswijzen is, de waardering voor de verbindingen is hoog. Het behouden van de bereikbaarheid is de komende decennia niet vanzelfsprekend. De snelle economische groei in de Metropoolregio Amsterdam resulteert in een groei van het aantal inwoners en ondernemers in zowel onze, als in omliggende gemeenten. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal toenemen. Ons doel is om de groei van de te verwachten mobiliteit te blijven faciliteren.

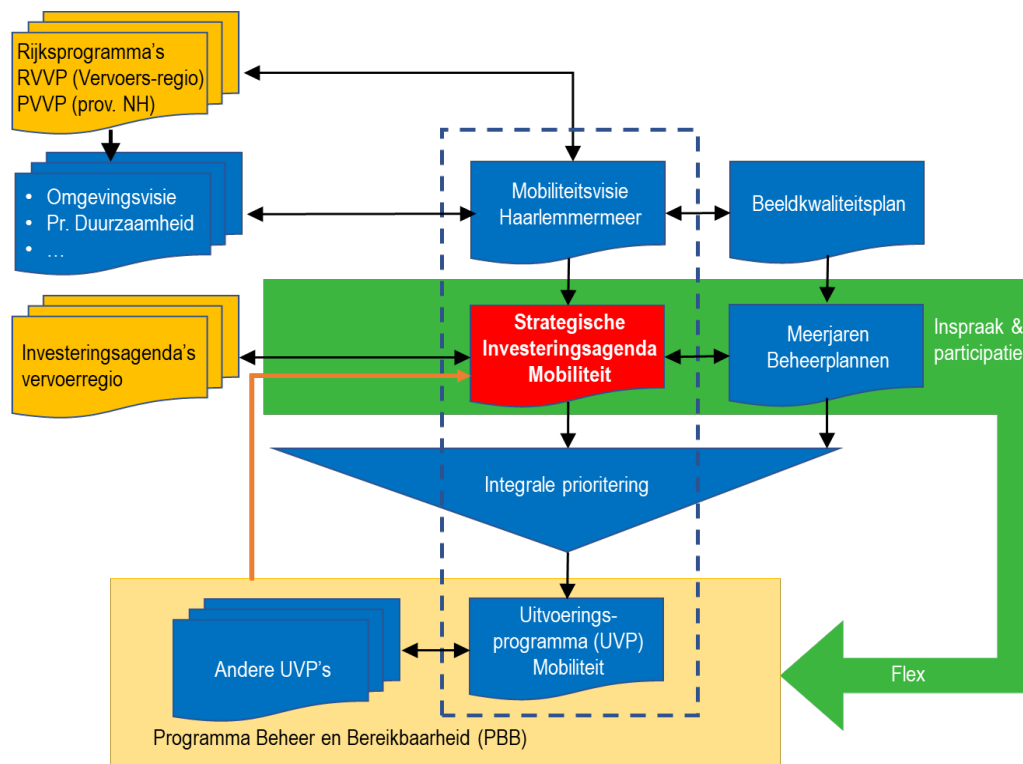
In december 2018 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer<sup>2</sup> vastgesteld. De gemeente streeft naar een duurzaam en robuust verkeerssysteem. Wij leveren onze bijdrage in financiële zin en vervullen een voortrekkersrol in de regio. Het beleid sluit aan bij het mobiliteitsbeleid van de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. De Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer is robuust en toekomstvast.

---

<sup>1</sup> Tezamen vormt deze verificatie- en validatieslag de “check” in de plan-do-check-act (Deming-) cirkel wat (continue) sturing voedt en verbetering mogelijk maakt.

<sup>2</sup> Vastgesteld op 6 december 2018 (kenmerk 2018.0065348)

Met deze investeringsagenda stelt de gemeenteraad de prioriteiten vast voor de komende vier jaar. Op basis van de investeringsagenda maken we een integrale afweging tussen uit te voeren projecten. Dit leidt jaarlijks tot het “Uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid”. In figuur 1 is de onderlinge verhouding tussen de Mobiliteitsvisie, Onderzoeks- en investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023 en het Uitvoeringsprogramma weergegeven.



### **Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer**

De Mobiliteitsvisie beschrijft de ambities van de gemeente op strategisch niveau.

Deze zijn:

*Figuur 1: de Investeringsagenda vertaalt de Mobiliteitsvisie naar het Uitvoeringsprogramma*

1. vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen;
2. ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen';
3. een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst;
4. het oplossen van bestaande knelpunten in het netwerk;
5. mobiliteit met oog voor de leefomgeving;
6. veilig bewegen;
7. evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies;
8. mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven;
9. faciliteren van schone en stille mobiliteit.

In de mobiliteitsvisie is vastgesteld dat we de ontwikkelingen van het mobiliteitssysteem zullen monitoren aan de hand van indicatoren (ambitie 10).

Bij het vaststellen van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer heeft de raad besloten om ook regelmatig een investeringsagenda en een uitvoeringsprogramma vast te stellen. De investeringsagenda wordt aan het begin van iedere raadsperiode vastgesteld en wordt tenminste elke vier jaar geactualiseerd en bijgesteld op grond van monitoringsgegevens en tussentijdse bestuurlijke besluiten. Aan de hand van de investeringsagenda wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld, dat jaarlijks wordt bijgesteld en vervolgens vastgesteld.



### ***Evaluatie Deltaplan Bereikbaarheid***

In 2016 is het Deltaplan Bereikbaarheid geëvalueerd<sup>3</sup>. In de evaluatie is aanbevolen om een nieuwe, meerjarige investeringsagenda op te stellen waarbij overgebleven Deltaplanprojecten en middelen worden meegenomen en heroverwogen. Ook is aanbevolen om investeringen beter af te stemmen met beheer- en onderhoudsplannen en bereikbaarheidseffecten te blijven monitoren. Met deze investeringsagenda wordt hier invulling aan gegeven.

### ***Flexibel ingericht mobiliteitsbeleid***

In 2018 heeft de Rekenkamercommissie onderzoek gedaan naar het bereikbaarheidsbeleid<sup>4</sup>. De Rekenkamer adviseert onder andere om het nieuwe mobiliteitsbeleid flexibel in te richten om effectief te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Daarbij hoort monitoring van accurate, actuele en volledige data, die met de raad wordt gedeeld.

Het is ook gewenst dat de raad inzicht krijgt in de keuzes die het college wil maken, zodat de raad tijdig kan controleren en vaststellen, en de raad kan bijsturen op zowel het strategisch beleidsniveau als in de keuze van maatregelen.

Met de nieuwe cyclus die geïntroduceerd wordt met deze investeringsagenda, de daarbij behorende prioritering en de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's wordt de gemeenteraad deze instrumenten in handen gegeven.

Inzicht in het functioneren van het mobiliteitssysteem zal worden gegeven door een goed uitgewerkte monitoring. Deze monitoring is nog niet voldoende en moet op veel fronten nog opgestart worden. In deze Investeringsagenda wordt een uitwerking gegeven aan de monitoring en evaluatie.

## **3. Trends en ontwikkelingen**

### **3.1. Trends**

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) spelen veel urgente en gestapelde opgaven op het gebied van economische ontwikkeling, woningbouw en bereikbaarheid. Deze opgaven vragen om een gezamenlijke en integrale aanpak. Rijk en Regio werken samen aan het programma "Samen Bouwen aan Bereikbaarheid". Onderdeel van dit programma is een MIRT-onderzoek naar de integrale bereikbaarheid van de zuidwestkant van Amsterdam vanaf 2030/2035 in combinatie met ENTER NL: een ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Hoofddorp-Schiphol-Amsterdam, de internationale entree van Nederland. Deze ontwikkeling leidt ertoe dat er bestuurlijke afspraken gemaakt worden ten aanzien van uit te voeren maatregelen en bijdragen.

De snelle economische groei in de regio heeft geleid tot de versnellingsopgave van de woningbouw en tot toegenomen verkeersdruk, zowel van het personenverkeer als van het vrachtverkeer. Haarlemmermeer heeft een flinke woningbouwambitie tot 2030. Focus zal in de komende jaren liggen op de versnellingslocaties die zijn aangewezen.

Naast de eerdergenoemde ambities in hoofdstuk 2 leiden bovenstaande ontwikkelingen tot extra gewicht van de in dit kader uit te voeren maatregelen. Deze opgaven zijn er voor alle modaliteiten.

### **3.2. Ingezette en in te zetten ontwikkelingen per modaliteit**

Door blijvende groei van de mobiliteitsvraag zijn voor alle vervoersmodaliteiten investeringen noodzakelijk. Autonome groei maakt op specifieke locaties aanpassingen noodzakelijk. Een grote extra

---

<sup>3</sup> Brief van 17 mei 2016 (kenmerk x2016.19531)

<sup>4</sup> Brief van 12 juli 2018 (kenmerk 181012)

investeringsbehoefte wordt veroorzaakt door de bouw van substantiële aantallen woningen en economische ontwikkelingen binnen onze gemeente en daarbuiten.

### **Auto**

Voor de auto- en vrachtautobereikbaarheid wordt ingezet op het versterken van de hoofdwegenstructuur en een efficiënte, veilige en doelmatige lokale ontsluitingssystematiek. Specifiek gaat het om de ontwikkeling van een robuuste randwegstructuur via de N201 voor Hoofddorp Noord en de Duinpolderweg (Hoofddorp Zuid), zodat de wegenstructuur rondom Hoofddorp Centrum en het stationsgebied wordt ontlast en wordt aangesloten op de ontsluiting van woningbouw. Studies naar een P+R gebied en een zuidelijke aansluiting op de A4 zijn hier onderdeel van. Naast fysieke maatregelen kunnen ook data-gestuurde maatregelen hier een goede bijdrage aan leveren.

### **Openbaar vervoer**

De opgaven voor het openbaar vervoer zijn enerzijds het verbeteren en uitbreiden van het bestaande netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en HOV-knooppunten. Anderzijds is de noodzaak ontstaan om de regionaal en nationaal belangrijke spoorroute via Schiphol te ontlasten en de veiligheid te waarborgen. Hierin speelt station Hoofddorp een cruciale rol als belangrijk knooppunt in het systeem. OV-maatregelen zijn er daarom op gericht om het OV systeem als geheel te versterken en robuuster te maken zodat verstoringen niet leiden tot het vastlopen van het hele systeem. Hiertoe wordt ook het aanbrengen van een metroverbinding onderzocht, als nieuwe vervoerslaag in het OV-systeem.

### **Fiets**

Het fietsnetwerk moet lokaal voldoende aantrekkelijk worden gemaakt. Het fietsnetwerk moet ook worden versterkt om knooppunten en woon- en werklocaties met elkaar te verbinden, waarvoor (H)OV geen rol kan vervullen. Fietsafstanden binnen bestaande kernen zijn doorgaans kort genoeg om dit vervoermiddel te kiezen. Goede en herkenbare fietsroutes binnen bestaande kernen moeten die keuze beter ondersteunen. Het fietsnetwerk wordt daarnaast uitgebreid naar nieuwe woonlocaties en naar bestaande en nieuwe werklocaties in de omgeving. Een lagere parkeernorm zal de keuze voor de fiets verder stimuleren.

### **Voetgangers**

Verplaatsingen te voet zijn en blijven een belangrijk onderdeel van ons verkeerssysteem, ook als onderdeel van en aansluitend bij het OV in een vervoersketen. Maatregelen voor voetgangers zijn in de regel relatief goedkoop en nemen weinig ruimte in. Maatregelen zullen erop gericht zijn dat alle bestemmingen in de gemeente ook te voet bereikbaar zijn en dat ontbrekende voetpaden worden toegevoegd. Hierbij waarborgen we de toegankelijkheid van mensen met een handicap. Daarnaast zorgen we voor voldoende ruimte voor voetgangers in winkelcentra.

## **4. Categorieën in investeringsagenda**

Maatregelen in de investeringsagenda moeten bijdragen aan het behalen van doelstellingen die in de mobiliteitsvisie zijn gesteld. We onderscheiden hierbij de volgende hoofd- en subcategorieën:

### **1. Bestaande infrastructuur:**

- 1.1. Functionele wijzigingen: investeringen aan bestaand areaal
- 1.2. Beheer en beleidsmatige investeringen
  - 1.2.1. Beheer & onderhoud: budget beheer & onderhoud
  - 1.2.2. Kleine investeringen:
    - 1.2.2.1. Duurzaam veilig: verbeteren van de inrichting in combinatie met werk met werk
    - 1.2.2.2. Kleine verkeersmaatregelen: oplossen knelpunten uit participatie

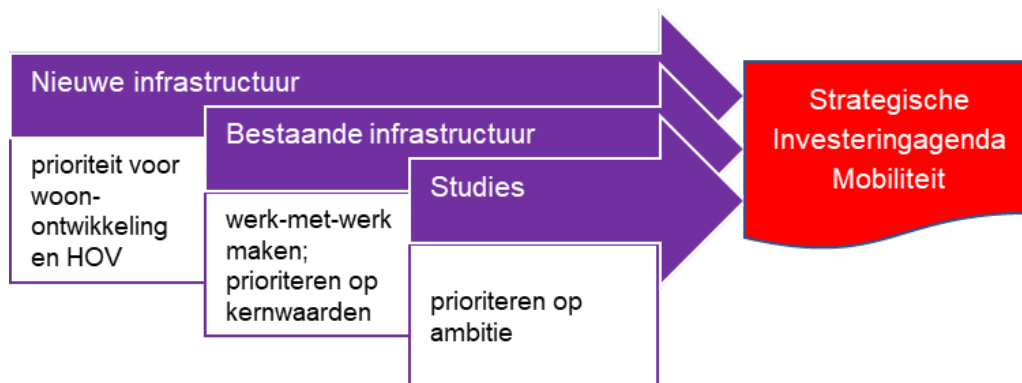
### **2. Nieuwe infra:** nieuwe infrastructuur ten behoeve van bijvoorbeeld woningbouw

### 3. **Studies:** studie ten behoeve van toekomstige projecten

Binnen deze categorieën wordt een prioritering in tijd en geld gemaakt, op basis waarvan maatregelen worden gerealiseerd. Waardering vindt plaats op basis van de ambities uit de mobiliteitsvisie en wordt verder toegelicht in hoofdstuk 5.

### 5. Waarderen en prioriteren maatregelen

De gemeentelijke ambitie is groot, maar de middelen zijn beperkt. Het is daarom noodzakelijk om te prioriteren. Niet elke ambitie wordt evenredig verdeeld over de drie hoofdcategorieën (zie figuur 2), zoals beschreven in hoofdstuk 4. Binnen deze categorieën worden de ambities gewaardeerd en van een gewicht voorzien.



*Figuur 2: Alle categorieën worden opgenomen in de investeringsagenda*

#### 5.1. Prioriteren nieuwe infrastructuur op collegeprogramma

In 2019 is het collegeprogramma 2019-2022 'Samen bouwen aan een krachtig nieuw Haarlemmermeer' vastgelegd. Eén van de belangrijkste opgaven waar het college voor gesteld staat, is de woningbouwopgave. Daarvoor willen we blijven voldoen aan het uitgangspunt "Bewegen voor Bouwen". Nieuwe infrastructuur is noodzakelijk om te voorzien in deze gemeentelijke woningbouwopgave. Dit betreft zowel infrastructuur voor de auto als inzet op HOV en fiets.

De opgave voor nieuwe infrastructuur wordt daarom niet binnen de investeringsagenda afgewogen tegen andere mobiliteitsopgaven. Dit betekent dat de prioriteiten binnen de woningbouwopgaven leidend zijn voor de invulling van de categorie *Nieuwe infrastructuur*.

#### 5.2. Waarderen op ambitie

De in hoofdstuk 2 genoemde ambities zijn politiek bepaald. Waardering van ambities geeft het college de mogelijkheid om prioriteiten in de investeringsagenda voor te stellen aan de raad, op basis van de weging van de ambities uit de mobiliteitsvisie. Iedere bestuursperiode kan de weging van de ambities worden herijkt.

##### 5.2.1. Vrijheid van bewegen

Uit het collegeprogramma komt onder andere naar voren dat vrijheid van bewegen, veiligheid en het oplossen van bestaande knelpunten de belangrijkste ambities zijn. Deze ambities krijgen in onze methodiek daarom het zwaarste gewicht.

##### 5.2.2. Wegingssystematiek

In tabel 1 is per ambitie aangegeven welk gewicht aan een ambitie wordt toegekend, in navolging van het collegeprogramma.



Tabel 1: Relatief gewicht per ambitie

| Ambitie                                                                                            | Relatief gewicht |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen                                 | 50               |
| 2. Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen'                                                 | 10               |
| 3. Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst                            | 10               |
| 4. Het oplossen van bestaande knelpunten in het netwerk                                            | 40               |
| 5. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving                                                         | 10               |
| 6. Veilig bewegen                                                                                  | 50               |
| 7. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies                             | 10               |
| 8. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven | 10               |
| 9. Faciliteren van schone en stille mobiliteit                                                     | 20               |

Met deze wegingssystematiek worden maatregelen gescoord op de ambities. De scores op de ambities bepalen de waardering van de maatregelen voor uitvoering<sup>5</sup>. Door deze waardering door te voeren op alle maatregelen in een categorie, ontstaat een samenhangend programma. Dit is overeenkomstig met de wens uit de eerdergenoemde evaluatie Deltaplan Bereikbaarheid en het advies van de Rekenkamercommissie.

Uitvoering van maatregelen die bijdragen aan “Duurzaam Veilig” worden niet gescoord volgens een wegingssystematiek. Deze maatregelen worden uitsluitend door werk-met-werk gerealiseerd.

### 5.3. Prioriteren

Waardering vanuit ambities is het resultaat van een politiek proces. Prioritering op basis van waardering heeft zin bij maatregelen en verkeersstromen die onderling vergelijkbaar zijn. Maatregelen zijn echter op die manier niet allemaal onderling te vergelijken. Dat is als appels met peren vergelijken.

Bij iedere maatregel is wel op verkeerskundige gronden te bepalen wat de impact van de maatregel is op het mobiliteitsnetwerk en hoeveel voertuigen het betreft. Hieruit is een (relatieve) maat van de effectiviteit van een maatregel te bepalen.<sup>6</sup> Hiervoor werken wij met het gemeentelijk verkeersmodel ‘Noord-Holland Zuid’, een regionaal verkeersmodel dat in samenwerking met onder andere Haarlem en Amstelveen tot stand is gekomen. Voor het invloedsgebied wordt aangehaakt op het verkeersmodel Metropoolregio Amsterdam (VENOM) van de Provincie Noord-Holland en de Vervoersregio Amsterdam.

### 5.4. Kernwaarden

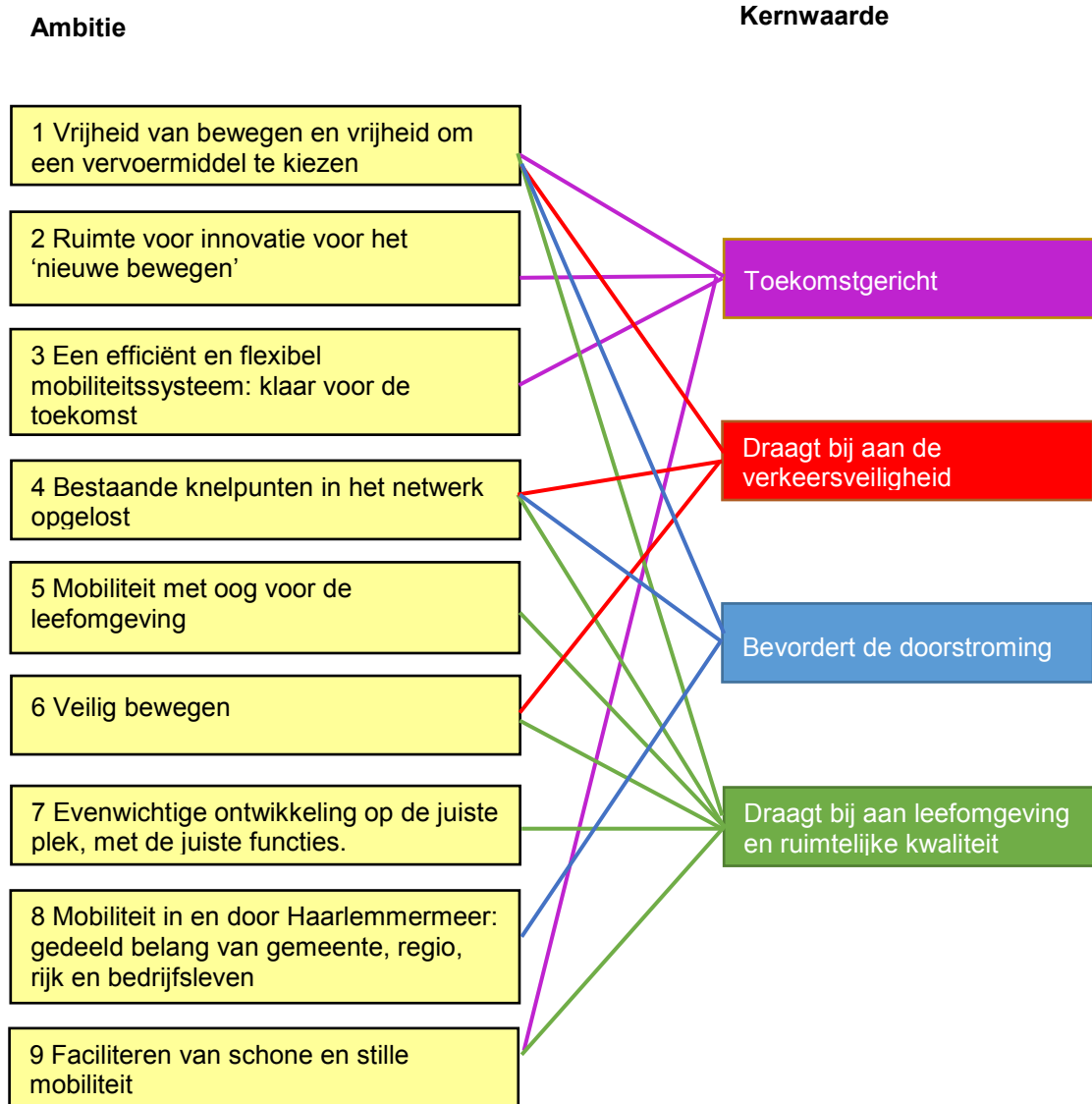
Voor de (meer dan 500 relatief “kleine”) projecten aan bestaande infrastructuur in categorie 1 *Bestaande infrastructuur* is de wijze van waarderen vereenvoudigd.

Deze projecten worden gefinancierd vanuit een budget van €200.000 voor “Duurzaam veilig” - maatregelen en €800.000 voor “Kleine verkeersmaatregelen”. Voor deze projecten worden de negen ambities vertaald naar vier kernwaarden. Deze kernwaarden werden ook gebruikt in het Deltaplan Bereikbaarheid. Door deze vertaling wordt nog steeds recht gedaan aan de gemeentelijke ambities, maar

<sup>5</sup> Nota bene: het is mogelijk dat een maatregel negatief scoort op één van de ambities maar toch een hoge waardering krijgt omdat het op andere ambities goed scoort.

<sup>6</sup> Bij de volgende versie van de investeringsagenda (de volgende iteratieslag) zal er voor tenminste de majeure maatregelen een kwantitatieve waardering worden gedaan. Op dit moment zijn daar de benodigde gegevens nog niet van beschikbaar.

gaat de verwerking sneller. In figuur 3 wordt de vertaling geschetst van de negen ambities naar vier kernwaarden. De kernwaarden zijn verder uitgeschreven in bijlage 1.



*Figuur 3: Relatie tussen ambities en kernwaarden*

## 6. Monitoring en evaluatie

In een volledige beleidscirkel worden vier fasen doorlopen:

1. planning,
2. acteren,
3. evalueren,
4. bijsturen.

Met de mobiliteitsvisie en deze investeringsagenda wordt invulling gegeven aan de eerste stap, namelijk de planning van maatregelen. Om goed te kunnen evalueren (stap 3) is het noodzakelijk om de monitoring invulling te geven. Met monitoring wordt de ontwikkeling van mobiliteit in beeld gebracht. De monitoring is daarmee voorwaardelijk voor het kunnen bijsturen.

In het onderzoek van de Rekenkamercommissie (2018) naar het bereikbaarheidsbeleid wordt geconstateerd dat onvoldoende gegevens beschikbaar zijn om de twee laatste stappen van de beleidscirkel in te kunnen vullen. De commissie stelt voor om in de komende jaren samen met de raad kennis op te doen, waarbij specifiek wordt gevraagd om de waardering van inwoners over bereikbaarheid structureel te meten en hierover te rapporteren aan de raad.

## 6.1. Thermometer Mobiliteit

We stellen een gemeentelijke *Thermometer Mobiliteit* op, op basis van prestatie-indicatoren (PI). Indicatoren worden gebruikt om de status van het mobiliteitssysteem in kaart te brengen. Zij geven een beeld in hoeverre de gekozen inspanningen ertoe leiden dat de genoemde ambities uit de visie dichterbij komen.

We gebruiken voor de Thermometer Mobiliteit zoveel mogelijk gegevens die reeds beschikbaar zijn, zoals verkeerstellingen, verkeersmodel en gegevens uit publicaties van Vervoerregio Amsterdam (VRA), provincie Noord-Holland, Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en CROW<sup>7</sup>. Andere gegevens zullen dit jaar voor het eerst ingewonnen worden, of onderzocht worden op haalbaarheid zoals de Network Safety Index (NSI)<sup>8</sup>. Bij het voorhanden komen van verbeterde (inwinmethoden van) indicatoren, laten we de overgang van huidige indicator naar de update van de indicator zo transparant mogelijk verlopen.

Via monitoring op de bijbehorende PI's krijgen we inzichtelijk of onze inspanning de ambities dichterbij brengen. Dat biedt tevens de mogelijkheid aan het college en de raad om bij te sturen op basis van de ambities.

De PI's worden gepresenteerd op schaal van de gemeente. Dit geeft een aantal beperkingen in de methode. Het effect van individuele maatregelen is soms klein op de schaal van de gemeente en daarom niet altijd direct terug te zien. Daarnaast zullen ook autonome ontwikkelingen een rol spelen. Individuele maatregelen worden daarom binnen het betreffende project geëvalueerd en niet afzonderlijk gepresenteerd in de Thermometer.

## 6.2. Gegevensverzameling

Aan de hand van de volgende indicatoren willen we de ontwikkeling in beeld brengen. Deze werkwijze is nieuw. Daardoor zal het in de eerste jaren nog niet goed mogelijk zijn om uitspraken te doen over trends en ontwikkelingen. Ook zal het effect van een aantal grotere meerjarige projecten pas optreden na oplevering en heeft het verkeer na oplevering altijd enige tijd nodig om te normaliseren. De meeste effecten zijn daarom pas na verloop van tijd zichtbaar.

| Indicator                                                                                                                     | Bron                         | Vragen                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Modal split (verdeling gebruikte vervoersoorten) op Herkomst-Bestemming-relaties (HB-relaties), de mate van vervoerwijzekeuze | CBS                          | Komt de modal split overeen met de verwachting op een bepaalde relatie?                     |
| Aantal 'slimme verkeerslichten'                                                                                               | B&O                          | Wat is het aantal werkende iVRI's (slimme verkeersregelingsinstallaties) in Haarlemmermeer? |
| Ketenmobiliteit: vervoeraanbod op knooppunten                                                                                 | Dienstregelingen vervoerders | Welke modaliteiten en vervoerproducten zijn beschikbaar op de grote knooppunten?            |

---

<sup>7</sup> Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

<sup>8</sup> De NSI is gestandaardiseerde methode gebaseerd op een gewogen combinatie van kenmerken van infrastructuur en verkeersintensiteiten en geeft ondermeer inzicht op de kans op een ongeval.



| Indicator                                                    | Bron                                                    | Vragen                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aandeel schone auto's                                        | CROW                                                    | Hoe verhoudt het autobezit van schone auto's (bijvoorbeeld volledig elektrisch, plug-in hybride, waterstof) zich tot het totale autobezit?<br>Hoe ontwikkelt de vraag naar voorzieningen van schone voertuigen zich en wat vraagt dit van de gemeente?                                                               |
| Aantal e-laadpunten (alleen semi-openbaar en openbaar)       | Klimaatmonitor                                          | Lopen de oplaadvoor-zieningen in de pas met de ontwikkeling van de elektrische auto's?                                                                                                                                                                                                                               |
| Bezettingcijfers buslijnen                                   | Vervoerregio Amsterdam                                  | Hoeveel reizigers stappen per dag in op de verschillende buslijnen?                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Aantal treinreizigers                                        | NS                                                      | Hoeveel reizigers stappen per dag in op de Haarlemmermeerse stations?                                                                                                                                                                                                                                                |
| Waardering van concessie (stad- en streekvervoer)            | OV Klantenbarometer (CROW)                              | Wat is de waardering van reizigers / rapportcijfer voor de tevredenheid over het openbaar vervoer?                                                                                                                                                                                                                   |
| Waardering over bereikbaarheid                               | Projectevaluaties onder inwoners, medewerkers bedrijven | Voor de start van, en (ca. een half jaar) na oplevering van een project wordt in het directe invloedsgebied onderzocht hoe de belanghebbenden de bereikbaarheid waarderen. Hoe ontwikkelt de waardering zich?                                                                                                        |
| Waardering over directe leefomgeving                         | Projectevaluaties onder inwoners, medewerkers bedrijven | Voor de start van, en (ca. een half jaar) na oplevering van een project wordt in het directe invloedsgebied onderzocht hoe de belanghebbenden de leefomgeving waarderen Hoe ontwikkelt de waardering zich?                                                                                                           |
| Aantal geregistreerde slachtofferongevallen (gewonden/doden) | BRON - VIA                                              | Wat is de ontwikkeling van het aantal ongevallen?                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Wegen met verhoogde kans op ongevallen                       | Network Safety Index                                    | Voor de 50 km/uur wegen in de gemeente wordt een Network Safety Index (NSI) opgesteld. De NSI is een gestandaardiseerde methode, gebaseerd op een gewogen combinatie van kenmerken van de infrastructuur en verkeersintensiteiten en geeft inzicht op de kans op een ongeval. Welke wegen hebben een verhoogde kans? |

| Indicator                                                                                          | Bron                                                              | Vragen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aantal basisscholen met het Verkeersveiligheidslabel                                               | RED                                                               | Is de educatie voor verkeersveiligheid op basisscholen voldoende geborgd?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Reistijden <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auto</li> <li>• OV</li> <li>• Fiets</li> </ul> | Gemeente<br>Databank Nationale<br>Data Openbaar<br>Vervoer (NDOV) | <p>Auto:</p> <p>Op belangrijke vervoersrelaties wordt periodiek gemeten hoe lang een autorit daadwerkelijk duurt (in ochtend- en avondspits en tijdens daluren).</p> <p>OV:</p> <p>In de NDOV wordt de actuele positie van bussen bijgehouden. Met die data kan onderzocht worden wat de daadwerkelijke reistijden zijn op belangrijke vervoersrelaties.</p> <p>Fiets:</p> <p>Op belangrijke vervoersrelaties wordt periodiek gemeten hoe lang een fietsrit daadwerkelijk duurt (in ochtend- en avondspits en tijdens daluren).</p> |
| Intensiteit/Capaciteit-verhouding                                                                  | Gemeente<br>(metingen, verkeersmodel)                             | Aan de hand van jaarlijkse verkeerstellingen (provinciaal, gemeentelijk) en met gegevens uit verkeerslichten wordt de intensiteit op verschillende wegen bepaald. Deze wordt afgezet tegen de capaciteit van de wegen zelf om in beeld te krijgen hoe groot kans op congestie is. Waar zitten de knelpunten op het gebied van doorstroming?                                                                                                                                                                                         |

## 7. Overzicht voorziene investeringen in de periode 2020-2023

In onderstaande tabel zijn de voorziene investeringen voor de periode 2020-2023 weergegeven in een meerjarenbeeld. De weergegeven investeringen zijn bijdragen van Haarlemmermeer, exclusief bijdragen van derden. In 2020 wordt met de realisatie van enkele maatregelen aangevangen. Het zwaartepunt in de investeringen voor de jaren 2020 en 2021 ligt in de categorie "Studie". Onderzoek en verkenning zijn nodig om te bepalen welke maatregelen doelmatig zijn om knelpunten op te lossen en toekomstige ontwikkelingen te faciliteren, met name voor de woningbouw.

Totale bestedingen jaren 2020- 2023

|    | 2020                                                                                                                                       | 2021        | 2022        | 2023        |             |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1a | Bestaande infra - functionele wijzigingen (bijvoorbeeld de realisatie van een rotonde op kruising Oosterdreef-Venneperweg in Nieuw-Vennep) | € 210.000   | € 925.000   | € 875.000   | € 500.000   |
| 1b | Bestaande infra - beleidsmatige investeringen (bijvoorbeeld het investeren in een duurzaam veilige leefomgeving)                           | € 1.300.000 | € 1.450.000 | € 1.400.000 | € 2.400.000 |
| 2  | Studies (bijvoorbeeld mobiliteitsonderzoeken voor maatregelen, benodigd voor nieuw woongebieden)                                           | € 405.000   | € 305.000   | € 315.000   | € 390.000   |
| 3  | Nieuwe infra (bijvoorbeeld de realisatie van HOV Westtangent – viaduct Oude Haagseweg)                                                     | € 2.660.000 | € 2.510.000 | € 4.325.000 | € 5.745.000 |
|    | Totaal                                                                                                                                     | € 4.575.000 | € 5.190.000 | € 6.915.000 | € 9.035.000 |
|    | Investeringen                                                                                                                              | € 4.170.000 | € 4.885.000 | € 6.600.000 | € 8.645.000 |
|    | VTA*                                                                                                                                       | € 405.000   | € 305.000   | € 315.000   | € 390.000   |

\* Apparaatskosten: voorbereiding, toezicht en administratie

In de periode 2022-2023 ligt een grotere focus op het realiseren. We voorzien grote kostenposten voor:

- maatregelen om de doorstroming op de Bennebroekerweg te behouden als van de zuidelijke randweg van Hoofddorp, zowel in een structurele eindoplossing als in een eventuele tussentijdse situatie;
- de nieuwe infrastructuur die nodig is voor woningbouw in de 1e fase van Hoofddorp-Noord;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van Hoofddorp centrum;
- het starten met de verbetering van de stationsomgeving in Hoofddorp.

De dekking van de projecten uit de Onderzoeks- en investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023 zijn afkomstig uit de reserve 'Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer' (RIH), deels al beschikbaar gesteld via het Deltaplan Bereikbaarheid, reserve Schaalsprong (onder voorbehoud van besluitvorming bij de Voorjaarsrapportage 2019) en voor incidentele kredietaanvragen jaar op jaar uit de algemene middelen. Zoals al aangekondigd in de Voorjaarsrapportage 2019, nemen we in de programmabegroting 2020-2023 voor de dekking van investeringskosten voor duurzaam veilig maatregelen en afhandelen van knelpunten een stelpost op voor kapitaallasten van € 100.000 vanaf 2021, vooruitlopend op de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid. De kapitaallasten kunnen niet worden gedekt vanuit de reserve Schaalsprong omdat het investeringen betreft die gericht zijn op de bestaande situatie en niet gericht op nieuwe woningbouw.

#### Toelichting projectenoverzicht

In projectenoverzicht staat een inventarisatie van belangrijke projecten. De bedragen in de hierboven weergegeven tabel zijn een optelsom van projectkosten die voor rekening komen van onze gemeente en in de periode 2020-2023 worden voorzien. De projecten die hierin zijn samengevat, zijn benoemd in bijlage Projectenoverzicht.

In jaarlijkse uitvoeringsprogramma's worden de kosten per project aan de raad gecommuniceerd. Naast eigen bijdragen worden kosten gedragen door derden (zoals provincie of Vervoerregio Amsterdam) in de vorm van bijvoorbeeld subsidies.

Het projectenoverzicht (zie bijlage Projectenoverzicht) is gebaseerd op de jaarlijkse realisatiegraad van ongeveer 50% en op basis van ramingen met een onzekerheidsmarge variërend van 50-100%. De daadwerkelijke kosten en dekking worden vastgesteld op basis van de jaarlijks vast te stellen uitvoeringsagenda. Naast eigen bijdragen worden kosten gedragen door derden (zoals provincie of Vervoerregio Amsterdam) in de vorm van bijvoorbeeld subsidies. Reden dat deze realisatiegraad lager is dan projecten in bestaand areaal, is dat in deze projecten complexer zijn doordat vaak sprake is van grondverwerving, medefinanciering door derden en/of uitvoering door derden. Bij projecten die betrekking hebben op behoud van bestaande infrastructuur, wordt doorgaans gewerkt op grond in eigendom van de gemeente (eigen areaal).

#### **7.1. Financieringsdekking**

Met deze investeringsagenda stelt de gemeenteraad de prioriteiten vast voor de komende vijf jaar (In deze kortere collegeperiode is de geldigheidsduur een jaar korter). Op basis van de investeringsagenda maken we een integrale afweging inclusief de plannen voor beheer en onderhoud. Deze investeringsagenda geeft uitvoering aan de uitvoeringstrategie versnelling woningbouw ofwel de 'schaalsprong'. Dit leidt jaarlijks tot het "Uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid".

De financiering van de Onderzoeks- en investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023 is afkomstig uit meerdere bronnen:

1. middelen uit de 'Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer' (RIH) die al voor het Deltaplan Bereikbaarheid beschikbaar gesteld zijn.
2. voor de nieuwe projecten in de hierboven genoemde categorieën is, naast de reeds beschikbare middelen, een nieuwe financieringsbron noodzakelijk. In de voorjaarsrapportage 2019 (besluitvorming raad hierover is op 27-6-2019) is hiervoor een nieuwe reserve Schaalessprong ingesteld.
3. een beperkt deel, weergegeven in bovenstaand figuur als 1a: bestaande infra – functionele wijzigingen kan niet worden gedekt uit deze reserves. Dit zal leiden tot extra kapitaallasten zoals dat tot op heden ook jaar op jaar is aangevraagd, het gaat hierbij voor de jaarschijf 2020 om € 100.000,-. Zoals al aangekondigd in de Voorjaarsrapportage 2019, nemen we in de programmabegroting 2020-2023 voor de dekking van investeringskosten voor duurzaam veilig maatregelen en afhandelen van knelpunten een stelpost op voor kapitaallasten van € 100.000 vanaf 2021, vooruitlopend op de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Beheer en Bereikbaarheid.



## Bijlage 1: Kernwaarden

### ***Kernwaarde “Toekomstgericht”***

Bijbehorende ambities:

- 1 Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen
- 2 Ruimte voor innovatie voor het ‘nieuwe bewegen’
- 3 Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst
- 9 Faciliteren van schone en stille mobiliteit

Verkeer en vervoer in Haarlemmermeer moet zoveel mogelijk voorbereid zijn op toekomstige ontwikkelingen. Innovaties en sociaal-maatschappelijke veranderingen brengen nieuwe uitdagingen met zich mee. Zo worden veranderingen in de wijze waarop mensen en goederen zich verplaatsen verwacht, maar ook de kwantitatieve mobiliteitsbehoefte zal veranderen. De druk op het mobiliteitsnetwerk wordt groter; enerzijds door autonome groei van het autobezit en voertuigkilometers, anderzijds door de woningbouwopgave in de Noordvleugel, waaronder Haarlemmermeer. Daarnaast zorgt de opkomst van e-bikes en deelsystemen (deelfietsen en -auto's) voor nieuwe uitdagingen. Voor vrachtverkeer wordt verwacht dat er nóg meer gebruik gemaakt zal worden van slimme data (just-in time delivery, slimme verkeerslichten), maar ook het gebruik van Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's) zal toenemen. Hiervoor moet ons netwerk geschikt gemaakt worden. Tot slot zal de transitie van fossiele brandstoffen naar schone brandstoffen in de komende jaren een vlucht nemen, dit vraagt andere laadvoorzieningen. Er moet ook vooruitgekeken worden naar hoe mensen zich gaan verplaatsen.

### ***Kernwaarde “Draagt bij aan leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit”***

Bijbehorende ambities:

- 1 vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen
- 4 bestaande knelpunten in het netwerk opgelost
- 5 mobiliteit met het oog voor leefomgeving
- 6 veilig bewegen
- 7 evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies
- 9 faciliteren van schone en stille mobiliteit

Mobiliteitsmaatregelen kunnen negatief uitwerken op de leefomgeving en de ruimtelijke kwaliteit en zelfs zorgen voor overlast. Door leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit als kernwaarde mee te nemen, willen we borgen dat de overlast zoveel mogelijk wordt voorkomen. De leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit is wat bewoners en bezoekers dagelijks ervaren bij het gebruik van de openbare ruimte. Voor maatregelen die gericht zijn op het verhelpen van een knelpunt, moet ook geborgd worden dat de leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit op orde blijft. Hiervoor zullen maatregelen ook gericht zijn op het verminderen van overlast in de breedste zin van het woord (geluid, drukte, stank, etc.) en zal een maatregel bijdragen aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit (meer groen, minder verkeer, minder geluid).

### ***Kernwaarde “Draagt bij aan de verkeersveiligheid”***

Bijbehorende ambities:

- 1 Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen
- 4 Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen
- 6 Veilig bewegen

Veilig bewegen en vrijheid van bewegen en de vrijheid om een vervoermiddel te kiezen horen bij elkaar. Het palet aan verschillende verkeersstromen in Haarlemmermeer zorgt enerzijds voor vrijheid in vervoerkeuze, maar brengt tegelijkertijd frictie met zich mee. Verschillen in snelheden, intensiteiten en voertuigmassa gaan niet goed samen. In december 2018 is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 gekomen. Hierin wordt de ambitie gesteld om te komen tot nul verkeersslachtoffers in 2030, door middel van een risico-gestuurde benadering. Potentieel gevaarlijke locaties moeten herkend en aangepakt worden vóórdat er slachtoffers vallen. Dit vraagt om andere keuzes. Infrastructuur moet meer vergevingsgezind worden, bijvoorbeeld minder obstakels langs de weg, flexibele obstakels of schuine trottoirbanden in plaats van hoge stoeprandjes langs fietspaden. Een veiliger verkeersnetwerk betekent ook meer aandacht voor kwetsbare doelgroepen als ouderen en kinderen. Het netwerk moet meer geschikt worden voor ouderen en schoolomgevingen moeten zo worden ingericht dat kinderen zich daar veilig en zelfstandig kunnen bewegen. Over inzetten op verkeershandhavingsacties moet worden afgestemd met politie.

### ***Kernwaarde “Bevordert de doorstroming”***

Bijbehorende ambities:

- 1 Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen
- 4 Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen
- 8 Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven

De maatregelen die in Haarlemmermeer op het gebied van verkeer en vervoer genomen worden moeten de doorstroming binnen de gemeente bevorderen. Een goede doorstroming zorgt voor zo min mogelijk reistijdverlies en een betrouwbaar netwerk. Dit is belangrijk voor alle modaliteiten.

De druk op ons mobiliteitsnetwerk wordt de komende jaren groter; enerzijds door de autonome groei, anderzijds door ontwikkelingen door woningbouw en werkgelegenheid. Doordat de druk op ons mobiliteitsnetwerk groter wordt de komende jaren komt de doorstroming onder druk te staan.

Deze ontwikkelingen vragen om het oplossen van bestaande knelpunten en het vergroten van capaciteit op bestaande wegen. Daarnaast vraagt het ook om nieuwe aansluitingen op bestaande wegen en de aanleg van nieuwe verbindingen. Tegelijkertijd is focus nodig op een dekkend en efficiënt OV-netwerk en een aantrekkelijk fietsnetwerk. Met de opkomst van e-bikes komen er andere eisen aan het fietsnetwerk om ook daar de doorstroming te verbeteren. Daarnaast moet er gezorgd worden voor goede overstapmogelijkheden op knooppunten, om de combinatie van fiets en OV een aantrekkelijke vervoerscombinatie te laten zijn.

## Bijlage 2: Tabellen

Hier volgen de van de monitoring van de hoofdpogaven:

### *Bestaande infrastructuur*

1. Functionele wijzigingen: investeringen aan bestaand areaal (1a)  
Kleine investeringen, beleidsmatig (Duurzaam Veilig en Kleine verkeersmaatregelen: oplossen knelpunten uit participatie) (1b)
2. *Nieuwe infra*: nieuwe infrastructuur ten behoeve van bijvoorbeeld woningbouw
3. *Studies*: studie ten behoeve van toekomstige projecten

Ook is het projectenoverzicht voor periode 2020-2023 toegevoegd.

Bijlage projectenoverzicht

Toelichting bijlage projectenoverzicht

In de tabel staat een inventarisatie van belangrijke projecten. Bij de bedragen staan totaal investeringsbedragen. Naast eigen bijdragen worden kosten gedragen door derden (zoals provincie of Vervoerregio Amsterdam) in de vorm van bijvoorbeeld subsidies.

De in de tabel aan de projecten gekoppelde begroting is gebaseerd op de jaarlijkse realisatiegraad van ongeveer 50% en op basis van ramingen met een onzekerheidsmarge van 50% tot 100%. De in de tabel opgenomen begroting geeft een weergave van het meerjarenbeeld en een totaal investeringsvolume. De daadwerkelijke kosten en dekking worden vastgesteld op basis van de jaarlijks vast te stellen uitvoeringsagenda.

Bestedingsoverzicht jaren 2020-2023

Startjaar

|    |                                               | 2020        | 2021        | 2022        | 2023        |
|----|-----------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1a | bestaande infra - functionele wijzigingen     | € 210.000   | € 925.000   | € 875.000   | € 500.000   |
| 1b | bestaande infra - beleidsmatige investeringen | € 1.300.000 | € 1.450.000 | € 1.400.000 | € 2.400.000 |
| 2  | studies                                       | € 405.000   | € 305.000   | € 315.000   | € 390.000   |
| 3  | nieuwe infra                                  | € 2.660.000 | € 2.510.000 | € 4.325.000 | € 5.745.000 |
|    | Totaal                                        | € 4.575.000 | € 5.190.000 | € 6.915.000 | € 9.035.000 |
|    |                                               |             |             |             |             |
|    | Totale investeringen                          | € 4.170.000 | € 4.885.000 | € 6.600.000 | € 8.645.000 |
|    | Totale VTA                                    | € 405.000   | € 305.000   | € 315.000   | € 390.000   |

## Investeringsagenda: bestaande infra - functionele wijzigingen

| Startjaar | Projectnaam                                                         | Korte omschrijving                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | W aardering | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------|------|------|------|
| 2020      | Sloterweg tussen Badhoevedorp en Schiphol (vanaf A9 via KMAR)       | Op dit moment ligt er een vrijliggend fietspad in relatief slechte staat. Deze weg heeft dringend een update nodig. Het doel is de huidige verbinding te verbeteren, zodat er een kwalitatieve fietsverbinding ontstaat.                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 100         | -    | -    | -    | -    |
| 2019      | Afwaardering Hoofdweg - Oostzijde Hoofddorp-Lijnden                 | Afwaardering Hoofdweg Oostzijde nabij Badhoevedorp. ICM 545 doortrekken S106 (De Haak)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 73          | x    | -    | -    | -    |
| 2019      | Afwaarderen Schipholweg Badhoevedorp                                | Afwaarderen van de Schipholweg van doorgaande provinciale weg tot gebiedsontsluitingsweg van het dorp                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 50          | x    | -    | -    | -    |
| 2018      | Snelfietsroute Schipholweg N232                                     | De Provincie Noord-Holland is in januari 2019 gestart met een studie naar opwaardering van de fietsroute langs de N232.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 123         | -    | -    | -    | -    |
| 2017      | Ringdijk en ringvaart                                               | Voor de gehele Ringdijk wordt autoverkeer teruggedrongen, zodat een aantrekkelijk leefklimaat met verblijfskwaliteit ontstaat.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 73          | -    | -    | -    | -    |
|           | Aanpak Blackspots                                                   | Aanpakken van locaties die in verkeersveiligheidsmonitors (zoals BLIQ) worden bestempeld als onveilig vanwege een hoge concentratie aan verkeersongevallen en/of slachtoffers en waar geen werk-met-werk te maken is.                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 80          | -    | -    | -    | -    |
| 2019      | Kruising Altenburg uitbreiden rijstroken                            | Als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen aan de Assumburg in Hoofddorp wordt het kruispunt Van Heuven Goedhartlaan - Altenburg zwaarder belast. Onderzoek naar het kruispunt toont aan dat het kruispunt uitgebreid dient te worden, zodat voorkomen wordt dat het verkeer vastloopt.                                                                                                                                                                                                                                     | 50          | -    | -    | -    | -    |
| 2018      | Capaciteit rotonde Deltaweg-BBW                                     | De verkeerssituatie van de rotondes Deltaweg/Nieuwe Bennebroekerweg te monitoren wanneer de nieuwe woningen gerealiseerd en bewoond zijn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 80          | x    | x    | x    | -    |
| 2018      | Rotonde Beursplein                                                  | Verbeteren van de verkeersveiligheid op de blackspot Rotonde Beursplein n.a.v. de hoge ongevallenconcentratie o.b.v. de Quicksan van 2018.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 63          | -    | -    | -    | x    |
| 2019      | Werk met werk 30km inrichtingen                                     | Straten voor 30 km/uur inrichten vanuit programma Duurzaam Veilig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 50          | x    | x    | x    | x    |
| 2019      | Kruisweg oostzijde tussen Van Heuven Goedhartlaan-centrum Hoofddorp | Kruisweg oostzijde tussen Van Heuven Goedhartlaan-centrum Hoofddorp                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 70          | -    | -    | -    | -    |
| 2021      | Toekomstbestendig maken Spaarndammerdijk                            | Toekomstvisie voor verkeersfunctie Spaarndammerdijk inclusief groot onderhoud van de technische staat van de dijk                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 3           | x    | -    | -    | -    |
| 2024      | Langzaam verkeersverbindingen naar Middelweg Lissersbroek           | Door de provincie wordt een HOV-brug inclusief langzaam verkeersverbinding aangelegd. Wij dragen bij aan fietsgedeelte van de brug in de vorm van een subsidie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 13          | -    | -    | -    | -    |
| 2021      | Werk met werk 50km obv Network Safety Index                         | Het Network Safety Index is een instrument die op basis van wegvakkenmerken en verschillende parameters kan bepalen of een bepaald wegvak onveilig of risicovol is. Hiermee kan een locatie aangepakt worden vóórdat er een ongeval plaatsvindt of een verkeersslachtoffer te betreuren is. Dit past in het kader van risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Voor de aanpak van locaties worden de locaties gehangen aan de beheerscycli, zodat werk met werk te maken is. Bedrag is nodig voor aanpak knelpunten. | 80          | -    | x    | x    | -    |
| 2020      | Waddenweg bussluis                                                  | Aanpassen situatie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 0           | x    | x    | -    | -    |



Investeringsagenda: bestaande infra - beleidsmatige investeringen

| Startjaar | Projectnaam                                             | Korte omschrijving                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Waardering | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------|------|------|------|
| 2020      | Actieplan Haarlemmermeerse Schoolzones (incl. vml. H&S) | De zes schoolomgevingen in de voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude hebben nog geen ingerichte schoolzone. De komende tijd inventariseren we de wensen en behoeften voor een schoolzone is en of realisatie hiervan op deze locaties ook mogelijk is. Daarnaast worden de bestaande schoolzones geevalueerd of effectiviteit. | 70         | x    | x    | x    | x    |
| 2020      | Kleine verkeersveiligheidsmaatregelen                   | Knelpunten participatie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 97         | x    | x    | x    | x    |
| 2019      | Duurzaam veilig investeringen                           | Investeren duurzaam veilig; werk-met-werk                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 83         | x    | x    | x    | x    |
| 2019      | Kleine parkeermaatregelen                               | Aanpassen parkeerplaatsen bestaande situatie - knelpunten uit participatie                                                                                                                                                                                                                                                                 | 63         | x    | x    | x    | x    |
| 2019      | Educatieve Verkeersmaatregelen                          | Verkeersveiligheid verbeteren door lokale campagnes en acties te organiseren, gericht op doelgroepen of ter ondersteuning van wijkgerichte aanpak                                                                                                                                                                                          | 50         | x    | x    | x    | x    |
| 2028      | Calamiteitenroute Abdijtunnel                           | Hoofddorp Centrum-Schiphol (Hoeksteen): calamiteitenroute Abdijtunnel ikv Kruiswegcorridorstudie                                                                                                                                                                                                                                           | 40         | -    | -    | -    | -    |
| 2021      | Bewegwijzering                                          | Nieuwe bewegwijzering realiseren                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 50         | -    | x    | x    | x    |

Investeringsagenda: studies

| Startjaar | Projectnaam                                                                                       | Korte omschrijving                                                                                          | Waardering | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------|------|------|------|
| 2020      | MIRT-verkenning Rottepolderplein                                                                  | Rottepolderplein opwaarderen                                                                                | 57         | x    | -    | -    | -    |
| 2023      | Omgelegde Schipholweg N232                                                                        | Studie naar omlegging van de N232 naar mogelijke Noord-west terminal Schiphol en ontwikkelingen daaromheen. | 103        | -    | -    | -    | x    |
| 2014      | HOV Noordwijk-Schiphol - deel Hoofddorp Zuid                                                      | HOV Hoofddorp Zuid                                                                                          | 100        | -    | -    | -    | -    |
| 2016      | Bewegwijzering                                                                                    | Bewegwijzering onderzoek en ontwikkeling                                                                    | 47         | x    | -    | -    | -    |
| 2019      | Vrachtwagenbeleid                                                                                 | Vrachtroutering                                                                                             | 47         | -    | -    | -    | -    |
|           | Kruiswegcorridorstudie                                                                            | Kruiswegcorridor capaciteit vergroten                                                                       | 117        | x    | x    | -    | -    |
| 2019      | Verkeerstellingen                                                                                 | Verkeerstellingen ten behoeve van monitoring                                                                | 17         | x    | x    | x    | x    |
| 2020      | A5 aansluiting van de verlegde Weg om de Noord Hoofddorp + verbinding met Van Heuven Goedhartlaan | A5 aansluiting van de verlegde Weg om de Noord Hoofddorp                                                    | 110        | x    | x    | x    | x    |
| 2019      | Infrastructuur Versnelling Woningbouw                                                             | Infrastructuur met als doel de ontsluiting te organiseren van woningbouwlocaties                            | 50         | x    | x    | x    | x    |
| 2019      | Station Hoofddorp                                                                                 | Ontwikkeling van station Hoofddorp                                                                          | 107        | x    | x    | x    | x    |
| 2024      | Parkeeroverlast R-NET haltes                                                                      | Parkeeroverlast oplossen.                                                                                   | 10         | -    | -    | -    | -    |
| 2026      | Verbinding Zwaanshoek - Vennepershout                                                             | Realisatie verbinding tussen Zwaanshoek en Vennepershout                                                    | 40         | -    | -    | -    | -    |
| 2019      | Metroverbinding Schiphol-Hoofddorp met mogelijkheid tot doortrekken in zuidelijke richting        | Metroverbinding Schiphol/Hoofddorp met mogelijkheid tot doortrekken in zuidelijke richting.                 | 127        | x    | x    | x    | x    |
| 2020      | Fietsverbindingen ontwikkellocaties                                                               | Fietsverbindingen tussen ontwikkellocaties en werklocaties, vrijetijdsbestedingen, winkelcentra, etc.       | 97         | x    | x    | x    | x    |

Investeringsagenda: nieuwe infra

| Startjaar | Projectnaam                                                                                       | Korte omschrijving                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Waardering | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------|------|------|------|
| 2017      | Snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer                                                        | De beoogde route ligt langs het tracé van de N196/N201 van Hoofddorp via Schiphol naar Aalsmeer. Hier werken de gemeenten Aalsmeer, Uithoorn, Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland, Luchthaven Schiphol en de Vervoerregio Amsterdam samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van dit economische kerngebied. De hoogwaardige fietsroute kan daaraan een grote bijdrage leveren. | 143        | x    | x    | x    | x    |
| 2019      | Snelfietsroute Hoofddorp - Nieuw-Vennep - Lissbroek                                               | Een snelfietsroute van Hoofddorp naar Nieuw-Vennep en Lissbroek                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 127        | x    | x    | x    | x    |
| 2018      | Fiets- en voetverbinding Lisse-Lissbroek aan HOV-verbinding                                       | Door de provincie wordt een HOV-brug inclusief langzaam verkeerverbinding aangelegd. Wij dragen bij een aan fietsgedeelte van de brug in de vorm van een subsidie.                                                                                                                                                                                                                           | 100        | -    | x    | -    | -    |
| 2017      | HOVASZ                                                                                            | HOVASZ HOV verbinding realiseren                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 120        | x    | -    | -    | -    |
| 2017      | HOV SOOMR                                                                                         | HOV SOOMR HOV verbinding realiseren                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 120        | -    | x    | -    | -    |
|           | HOV Noordwijk-Schiphol - deel Lissbroek Noord                                                     | HOV Noordwijk-Schiphol: trace tussen brug Lissbroek en Getsewoud                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 107        | -    | x    | -    | -    |
| 2025      | HOV Westtangent - Oude Haagseweg                                                                  | Aanleg van de Westtangent tussen Schiphol & Amsterdam-Sloterdijk inclusief vervanging van de brug in de Oude Haagseweg. Daarbij ook flankerende maatregelen zoals busviaduct en optimaliseren van fietsverbindingen.                                                                                                                                                                         | 90         | x    | -    | -    | -    |
| 2017      | Perenlaantje (ten noorden en zuiden van Lissweg)                                                  | Het Perenlaantje is een fietspad langs de Nieuwekerkertocht tussen de N207 en Lissweg.                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 67         | -    | -    | -    | -    |
| 2019      | Doortrekking S106 (De Haak) bij Badhoevedorp                                                      | Doortrekking van de S106 vanaf de afrit Badhoevedorp A9 richting Tweeduizend El / Hoofdweg-Oostzijde. ICM 543                                                                                                                                                                                                                                                                                | 73         | x    | -    | -    | -    |
| 2019      | Duinpolderweg                                                                                     | ontwikkelen en realiseren                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 103        | x    | x    | x    | x    |
| 2019      | Duinpolderweg Oost, tussentijdse maatregelen                                                      | tbv gebiedsontwikkeling Hoofddorp Zuid                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 67         | x    | x    | x    | x    |
| 2028      | Langzaam verkeersverbindingen PARK21                                                              | Realiseren verbindingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 50         | -    | -    | -    | -    |
| 2028      | A5 aansluiting van de verlegde Weg om de Noord Hoofddorp + verbinding met Van Heuven Goedhartlaan | Aansluiting N201 op A5 en verbinden met nieuwe weg naar de Van Heuven Goedhartlaan, richting station en centrum.                                                                                                                                                                                                                                                                             | 117        | -    | -    | -    | -    |
| 2019      | Spoorlaan tussen Bennebroekerweg en Van Heuven Goedhartlaan                                       | Route voor bereikbaarheid centrum, bedrijventerreinen en wijken in Hoofddorp, wanneer autostroom rondom station Hoofddorp daar weg is.                                                                                                                                                                                                                                                       | 73         | -    | -    | -    | -    |
| 2019      | Station Hoofddorp - omklappen verkeersstroom via busstation                                       | Verplaatsen trein- en busstation naar noordzijde station; verplaatsen autoroute naar huidig busstation                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 147        | -    | -    | -    | -    |
| 2024      | N205 verdubbeling naar 2x2 (tussen Bennebroekersweg en N207)                                      | N205 2x2, ten zuiden van Bennebroekerweg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 67         | -    | -    | -    | -    |
| 2019      | N207 Verdubbelen rijstroken brug en infrastructuur Lisse 2x2                                      | N207 2x2, westelijk deel, inclusief brug (en verbeteren infrastructuur Lisse)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 97         | -    | -    | -    | -    |
| 2020      | Station Hoofddorp: verbeteren inrichting en hubfunctie                                            | Station Hoofddorp inrichten als draaischijf van verkeersstromen Haarlemmermeer/Schiphol en omliggende infrastructuur (overstappen tussen netwerken auto/metro/fiets/HOV/lokaal busnet).                                                                                                                                                                                                      | 167        | -    | -    | -    | -    |
| 2023      | Nieuwe verlegde weg om de noord                                                                   | Nieuwe Weg om de Noord, verbinding N205-A5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 100        | -    | -    | -    | -    |
| 2020      | Aanpassen (auto)bereikbaarheid centrum Hoofddorp                                                  | Verbeteren autoentree van centrum Hoofddorp                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 70         | -    | -    | -    | -    |
| 2018      | Fietsonderdoorgang N201 bij Cruquiusbrug                                                          | Fietsonderdoorgang N201 bij Cruquiusbrug                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 123        | -    | x    | -    | -    |
| 2028      | P&R aanleg langs A4                                                                               | P&R langs A4 + aansluiting op regionaal OV/station Hoofddorp                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 110        | -    | -    | -    | -    |
| 2019      | Fietsverbindingen ontwikkellocaties                                                               | Fietsverbindingen ontwikkellocaties (combineren met groenontwikkelingen)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 100        | -    | -    | -    | x    |
| 2018      | Snelfietsroute Haarlem - Amsterdam                                                                | Deze snelfietsroute van Haarlem naar Amsterdam wordt ook wel de F200 genoemd en loopt parallel aan de N200. Een deel van het fietspad wordt aangelegd mede in het kader van de reconstructie van de N200.                                                                                                                                                                                    | 160        | -    | -    | -    | -    |
| 2019      | Hoofddorp Noord fase 1: Nieuwe brug over de Hoofdvaart                                            | Nieuwe brug over Hoofdvaart bij Hoofddorp Noord                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 70         | -    | -    | -    | -    |
| 2019      | HOV verbinding icm ontsluiting woningbouwlocatie Nieuw Vennep West                                | HOV en auto aansluiting Nieuw Vennep west op Noordelijke Randweg, N205 en N207                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 67         | -    | -    | -    | -    |
| 2028      | Lissbroek - ontsluiting op N205                                                                   | Lissbroek randweg / ontsluiting                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 37         | -    | -    | -    | -    |
| 2019      | Opwaarderen kruising Spieringweg-N201                                                             | Opwaarderen kruispunt Spieringweg-N201                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 67         | -    | -    | -    | x    |
| 2020      | Aansluiting A4-afslag Hoofddorp Zuid op Bennebroekerweg                                           | Ontwikkelen en daarna realiseren van oostelijke afslag A4-Hoofddorp-Zuid op Bennebroekerweg.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 90         | x    | x    | x    | x    |
| 2028      | Aansluiting Cruquius Zuid op de N205                                                              | Aansluiting Cruquius Zuid op de N205                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 37         | -    | -    | -    | -    |
| 2028      | HOV Hoofddorp Noord                                                                               | HOV hoofddorp Noord (2e fase), via huidige N201                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 67         | -    | -    | -    | -    |
| 2022      | Hoofddorp Noord fase 2: Aansluiting Nieuwe weg om de Noord                                        | Hoofddorp Noord fase 2: Aansluiting Nieuwe weg om de Noord                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 37         | -    | -    | -    | -    |
| 2024      | S106 fietspad                                                                                     | Aanleg fietspad langs de S106 tussen Londenstraat-Schipholstraat Badhoevedorp                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 100        | -    | -    | -    | -    |
| 2024      | S106 kruispunt                                                                                    | Aanpassing kruising, op kosten van gemeente Amsterdam, na voltooiing A9.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 73         | -    | -    | -    | -    |