



De toekomst binnen bereik?

Een onderzoek naar het Deltaplan Bereikbaarheid van de gemeente Haarlemmermeer

Rekenkamercommissie Haarlemmermeer
Juli 2018

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| I Nota van de Rekenkamercommissie | 3 |
| 1. Inleiding | 4 |
| 2. Vraagstelling en onderzoeksopzet | 4 |
| 3. Bevindingen | 5 |
| 4. Slotbeschouwing | 9 |
| 5. Aanbevelingen en suggestie voor debat | 10 |
| II Bestuurlijke reactie van het college | 12 |
| III Nawoord van de Rekenkamercommissie | 17 |
| IV Appendix: feitenrapport van Keypoint Consultancy | 18 |

Foto's pagina 4, 7: Margo Oosterveen
Foto's pagina 6, 9: Danny de Casembroot

I Nota van de Rekenkamercommissie

1. Inleiding

De rekenkamercommissie (RKC) van de gemeente Haarlemmermeer heeft in 2018 een onderzoek uitgevoerd naar het Deltaplan Bereikbaarheid van de gemeente Haarlemmermeer. Doel van dit onderzoek is inzicht verkrijgen in de mogelijkheden die de raad en het college van de gemeente Haarlemmermeer hebben om de bereikbaarheid van Haarlemmermeer te beïnvloeden en te verbeteren en hoe die mogelijkheden met het Deltaplan Bereikbaarheid zijn toegepast. De focus ligt daarbij op het leren voor de toekomst: welke lessen kunnen op basis van het verleden getrokken worden voor het toekomstig bereikbaarheidsbeleid van de gemeente Haarlemmermeer?

Een goede bereikbaarheid draagt bij aan de leefbaarheid, veiligheid en de economische ontwikkeling van de gemeente Haarlemmermeer. Bewoners en ondernemers ervaren de effecten van de bereikbaarheid dagelijks. De gemeente heeft diverse instrumenten in handen om invloed uit te oefenen op de bereikbaarheid van Haarlemmermeer, al dan niet in samenwerking met andere (regionale) partijen.



Omdat de bereikbaarheid van de gemeente voortdurend onder druk stond, heeft het college in 2012 het Deltaplan Bereikbaarheid opgesteld, met als doel de economie en leefbaarheid te verbeteren. Nu het Deltaplan overgaat in een nieuw Integraal Mobiliteitsbeleid Haarlemmermeer, is het een goed moment om te onderzoeken welke invloed het Deltaplan heeft gehad op de bereikbaarheid, om te leren voor de toekomst. Tijdens een raadsessie in februari 2017 waarin de RKC de raad om input vroeg voor haar onderzoeksagenda, werd bereikbaarheid door meerdere fracties genoemd als mogelijk onderzoeksonderwerp.

Dit onderzoek is in opdracht van de RKC uitgevoerd door Keypoint Consultancy, een adviesbureau dat is gespecialiseerd in verkeer en mobiliteit.

2. Vraagstelling en onderzoeksopzet

Vraagstelling

De centrale onderzoeksvraag luidt:

Welke mogelijkheden hebben de raad en het college om de bereikbaarheid van Haarlemmermeer te verbeteren, hoe worden die mogelijkheden benut in het Deltaplan Bereikbaarheid en wat zijn lessen voor de toekomst?

Deze hoofdvraag wordt uitgewerkt in onderstaande deelvragen:

Over het Deltaplan Bereikbaarheid:

1. Wat zijn de doelen van het Deltaplan Bereikbaarheid door de jaren heen?
2. Binnen welk krachtenveld opereert de gemeente om de doelen uit het Deltaplan Bereikbaarheid te behalen, en voor welke doelen is zij afhankelijk van andere partijen?

De rol van de gemeente:

3. In welke mate slaagt de gemeente erin om binnen deze kaders haar doelstelling ten aanzien van bereikbaarheid te behalen en benut ze effectief de beleidsruimte en instrumenten hiertoe?
4. Op welke wijze betreft de gemeente bewoners van de gemeente Haarlemmermeer in het bereikbaarheidsbeleid en in hoeverre heeft de gemeente zicht op hoe de bewoners de bereikbaarheid waarderen?

De rol van de raad:

5. Hoe heeft de besluitvorming over het Deltaplan Bereikbaarheid plaatsgevonden en wat was de rol van de raad daarbij?
6. In hoeverre krijgt de raad tijdig de juiste informatie om zijn controlerende rol uit te oefenen?

Verbetermogelijkheden:

7. Welke verbetermogelijkheden zijn er voor het bereikbaarheidsbeleid?

Onderzoeksopzet

Dit rapport is gebaseerd op een documentenstudie, interviews met betrokkenen, een raadsbijeenkomst en een intervisie. De documenten die zijn onderzocht, beslaan de periode 2010-2017. In aanvulling op de documentstudie zijn diverse betrokkenen binnen en buiten de gemeente geïnterviewd. Vervolgens zijn de eerste bevindingen van het onderzoeksbureau besproken tijdens een bijeenkomst met raadsleden, waarbij de rol van de raad bij de totstandkoming van het Deltaplan Bereikbaarheid en het toezicht op de uitvoering daarvan centraal stonden.

Tot slot heeft een intervisie plaatsgevonden, een georganiseerd gesprek tussen deskundigen die werkzaam zijn in hetzelfde vakgebied. De intervisie ging over het thema 'Smart Mobility'. De deelnemers aan de intervisie waren drie externe deskundigen, een groep van externe belanghebbenden en interne medewerkers van de gemeente Haarlemmermeer. De deskundigen gaven ieder hun visie op Smart Mobility vanuit hun beroepspraktijk en gingen daarna met elkaar en met de medewerkers van de gemeente in gesprek over de gevolgen van Smart Mobility voor Haarlemmermeer. Het was de eerste keer dat de RKC intervisie als onderzoeksinstrument gebruikte.

3. Bevindingen

Over het Deltaplan Bereikbaarheid

'Vrijheid van bewegen' is het motto van het in 2012 door de raad vastgestelde Deltaplan Bereikbaarheid. Dat betekent vrijheid van bewegen voor alle soorten verkeer: auto's, openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en vrachtverkeer. Met het Deltaplan beoogt het

college de economische functie van Haarlemmermeer te waarborgen, met aandacht voor lokale en regionale bereikbaarheid, doorstroming en ontsluitingen van de kernen. Volgens het college komt dit plan de economie en de leefbaarheid ten goede.

Het Deltaplan bestaat uit vijf thema's: Auto, Openbaar Vervoer (OV), Fiets, Verkeersveiligheid en Parkeren. Voor ieder thema zijn in het Deltaplan kernpunten geformuleerd, zoals 'Een robuust en helder OV netwerk' en 'Korte afstand? Op de fiets!'. Ieder jaar worden de jaarstukken ter vaststelling aan de raad aangeboden. In de Jaarstukken 2012 t/m 2016 staan jaarlijks twee beleidsdoelen rondom Programma 8 Mobiliteit:

- A. Een gemeente die verkeersveilig is per auto, met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer.
- B. De doorstroming van alle vormen van vervoer dient op elk moment van de dag zo optimaal mogelijk te zijn.

In de eerste jaren na de vaststelling van het Deltaplan is met name aandacht aan het thema verkeersveiligheid besteed. Vanaf 2015 ligt de focus specifieker op het thema fiets. Het Deltaplan Bereikbaarheid omvat in totaal 360 projecten, waarvan 179 hoge prioriteit hadden. Voor de uitvoering van projecten met hoge prioriteit stelt de raad een extra investering van € 31,5 miljoen beschikbaar. Deze investering wordt voor € 27 miljoen gedekt door de beschikbare middelen voor Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer.

De RKC constateert dat de doelstellingen van het Deltaplan Bereikbaarheid zeer breed gesteld zijn. Het ontbreken van heldere, concrete doelen zorgt ervoor dat de bijdrage van uitvoeringsprojecten niet duidelijk vastgesteld en gecontroleerd kan worden. Het is daarmee voor raad en RKC niet mogelijk om vast te stellen of de € 31,5 miljoen doelmatig en/of doeltreffend is besteed.

De rol van de gemeente bij het Deltaplan Bereikbaarheid

Op het beleidsterrein bereikbaarheid bevindt Haarlemmermeer zich in een krachtenveld met veel verschillende partijen. De belangrijkste partijen zijn Vervoerregio Amsterdam (VRA), Metropoolregio Amsterdam (MRA), Schiphol en Provincie Noord-Holland. Het beleid zoals beschreven in het Deltaplan sluit goed aan op regionaal beleid, zoals dat van



de VRA en MRA. Dit is niet vreemd: vanwege de breed omschreven doelstellingen van het Deltaplan is aansluiting al snel mogelijk.

De RKC concludeerde in eerdere onderzoeken dat participatie binnen de gemeente Haarlemmermeer een vanzelfsprekendheid is en in principe altijd wordt toegepast. Ook bij de totstandkoming van het Deltaplan is een uitgebreid participatietraject uitgevoerd. Bewoners zijn in staat gesteld om mee te denken over de plannen, knelpunten aan te dragen, te prioriteren en oplossingen aan te dragen. Tijdens de uitvoering van het Deltaplan heeft echter geen structurele participatie plaatsgevonden.

Hierdoor krijgen bewoners alleen de mogelijkheid om input te leveren bij de vorming van beleid, maar niet bij de uitvoering daarvan. Participatie is in dit geval daarom slechts in enge vorm toegepast.

Het college legt de raad jaarlijks een geactualiseerd uitvoeringsprogramma ter besluitvorming voor. Het uitvoeren van projecten is geen doel op zich, maar wel de enige mogelijkheid om de voortgang van het Deltaplan goed te monitoren. In de periode van 2012 tot en met 2017 is het grootste deel van de in het Deltaplan hoog geprioriteerde projecten uitgevoerd. De RKC constateert dat de raad met het vaststellen van het Deltaplan het college veel beleidsruimte heeft gegeven. De RKC kan echter niet vaststellen of de gemeente erin is geslaagd om binnen de gestelde kaders haar doelstelling ten aanzien van bereikbaarheid te behalen. Dit komt hoofdzakelijk door het ontbreken van structurele monitoringsgegevens. Door het niet structureel meten op essentiële indicatoren (bijvoorbeeld bezettingscijfers of capaciteitsberekeningen) hebben zowel het college als de raad belangrijke instrumenten laten liggen om de effectiviteit van maatregelen te bepalen en daarmee het beleid bij te kunnen sturen. Daar komt bij dat het college voor veel maatregelen geen streefwaarden heeft genoemd. Het ontbreken van dergelijke gegevens zorgt ook voor een onvoldoende verantwoording van bestede middelen.



Monitoring is volgens de RKC niet onmogelijk en de gemeente bewijst met een middel als “De staat van Haarlemmermeer” prima in staat te zijn op andere terreinen wel te kunnen monitoren. Daarnaast kan ook de beleving van inwoners goed gemonitord worden, bijvoorbeeld door een inwonerspanel aan te stellen en hen periodiek te vragen naar hun oordeel over de bereikbaarheid in de buurt, de

verkeersveiligheid voor hun kinderen, of de overlast van verkeer op de Ringdijk. Wanneer dit stelselmatig gebeurt (door aan te sluiten bij bewonerspanels die team Onderzoek reeds raadpleegt), hebben college en raad een goed en neutraal beeld van de “mobiliteitsstaat” in Haarlemmermeer en is het eenvoudiger te bepalen welke projecten wel of niet uitgevoerd dienen te worden en met welke prioriteit.

De rol van de raad bij het Deltaplan Bereikbaarheid

In algemene zin constateert de RKC dat de doelen van het Deltaplan breed zijn geformuleerd en alleen kwalitatief van aard zijn. Het ontbreken van heldere, concrete doelen zorgt er ook voor dat de bijdrage van uitvoeringsprojecten niet duidelijk vastgesteld en gecontroleerd kan worden. Dit heeft tot gevolg dat een duidelijk afwegingskader ontbreekt en dat het voor de raad niet goed mogelijk is om projecten zinnig te prioriteren, inhoudelijk te debatteren over de relevantie van uitvoeringsprojecten, of om een goede onderbouwing te geven waarom financiële middelen zijn of worden uitgegeven. Dit terwijl de raad de kredieten voor het uitvoeringsprogramma jaarlijks moet vaststellen.

Bovendien heeft de raad een duidelijke behoefte aan streefwaarden en monitoring. Dat blijkt onder andere uit een amendement van de raad bij het vaststellen van het Deltaplan Bereikbaarheid in 2011. Daarmee gaf de raad het college opdracht de raad *“elk jaar een geactualiseerd uitvoeringsprogramma voor besluitvorming voor te leggen, inclusief planning, prioriteiten en financiën, alsmede monitoring van de benoemde en toekomstige knelpunten en van de effecten van de genomen maatregelen; en het uitvoeringsprogramma nader te preciseren door het opnemen van streefwaarden voor alle vervoersmodaliteiten, waardoor de resultaten van de maatregelen inzake 'modal shift'¹ meetbaar worden.”*

Uitvoeringsplannen worden ieder jaar unaniem en ongewijzigd aangenomen. Het college doet het voorstel, de raad neemt het na debatvoering aan. Er is sprake van weinig interactie tussen raad en college bij het actualiseren van uitvoeringsprogramma's. Meer interactie is mogelijk door de raad te betrekken bij de keuze voor alternatieven binnen een project, of door de raad te vragen zelf ook over de prioritering van projecten in gesprek te gaan. We constateren dat deze informatie niet met de raad wordt gedeeld. Op basis van de collegestukken kunnen we niet constateren dat het college zelf wel een dergelijke afweging maakt.

De RKC constateert dat de raad gedurende de uitvoering van het Deltaplan niet meer heeft gevraagd naar monitoringsgegevens, hoewel hij hier zelf eerder per amendement naar heeft gevraagd. Gezien de grote bedragen die met het Deltaplan gemoeid zijn, vindt de RKC strakkere sturing en controle op de uitvoering gepast. De RKC constateert tevens dat de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's telkens later in het jaar worden voorgelegd aan de raad ter vaststelling. Sinds 2014 gebeurt dit zelfs pas (ver) in het lopende jaar. Het is bijzonder dat bij de besluitvorming hierover niemand zijn verbazing of verwondering heeft uitgesproken.

Smart Mobility

Het college heeft aangegeven bij de voorbereiding voor het nieuwe bereikbaarheidsbeleid rekening te houden met de opkomst van Smart Mobility. Smart Mobility is het inzetten van informatie- en communicatietechnologie (ICT-oplossingen) in het verkeer om Nederland in de toekomst bereikbaar, veilig en leefbaar te houden. Op dit moment vinden al diverse projecten op het gebied van Smart Mobility plaats in de omgeving van Haarlemmermeer. Provincie Noord-Holland en Vervoersregio Amsterdam werken bijvoorbeeld volop aan mee aan pilots.

Voorbeeld van Smart Mobility: Talking Traffic

Talking Traffic richt zich op het 'slim' maken van verkeerslichten en deze met elkaar en met voertuigen te laten communiceren. Ze geven bijvoorbeeld prioriteit aan specifieke voertuigen (vrachtverkeer, hulpvoertuigen), maar geven ook informatie aan smartphone-apps die aangeven hoelang het nog duurt voor het verkeerslicht op groen of rood springt. De N205 is inmiddels volledig uitgerust met slimme verkeerslichten en is daarmee de eerste 'slimme weg' in Nederland. Weggebruikers worden hier via een app op hun smartphone persoonlijk geïnformeerd over de situatie op de weg.

¹ Er is een verschil tussen modal *split* en modal *shift*. Modal split is de verdeling van verplaatsingen over vervoersmiddelen. Modal shift is de ontwikkeling van modal split in de tijd.

Samenwerking met de provincie, VRA en MRA zal in de nabije toekomst steeds belangrijker worden. Op het gebied van Smart Mobility zullen deze partijen de komende jaren het voortouw blijven nemen.

Waar raad en college nu al over na dienen te denken, zijn de groeiende rol van data en de veranderende rolverdeling tussen markt en overheid. Accurate, actuele en volledige data zijn randvoorwaardelijk voor een goede inrichting van verkeers- en mobiliteitsmanagement. Haarlemmermeer zou zich daarom sterker moeten richten op (open) databeleid. Goede data helpen ook bij het opstellen van beleid over hoe markt en overheid gezamenlijk optrekken en nieuwe (Smart Mobility) producten kunnen genereren. Deze producten kunnen leiden tot het verbeteren van verkeersdoorstroming, bevorderen van gewenste vervoerskeuzes en kunnen uiteindelijk leiden tot een duurzamer verkeersbeeld.

Voor het opstellen van de opvolger van het huidige Deltaplan Bereikbaarheid is het van belang goed na te denken over de rol van data in het gemeentelijk beleid. Daarvoor is een heldere visie nodig, voorzien van een beperkt aantal beleidsdoelen. Wanneer deze meetbaar worden gemaakt, kunnen college en raad een doordacht en structureel monitoringsprogramma opzetten om



de invloed van Smart Mobility goed te kunnen volgen. Daarmee wordt het ook mogelijk om op het juiste moment en snel in te kunnen grijpen op het moment dat dit nodig is. Onderdeel hiervan is niet enkel gegevens over bereikbaarheid, maar ook over de beleving en waardering van inwoners en belanghebbenden met betrekking tot gemeentelijk beleid en uitvoering van Smart Mobility-projecten.

Wanneer college en raad niet alleen structureel een goed inzicht hebben in relevante data, maar ook een actieve rol behouden in regionale samenwerkingsverbanden, kan het lokale beleid beter worden afgestemd op actuele (regionale) ontwikkelingen en de wensen vanuit de bevolking. Op deze manier wordt het nieuwe plan, naast een kader voor een krachtige 'projectenmachine', een machine die veel wendbaarder en flexibeler is dan de uitvoeringsprogramma's van het Deltaplan.

4. Slotbeschouwing

Met het Deltaplan Bereikbaarheid werd in 2012 met één hamerslag besloten een grote hoeveelheid projecten uit te voeren over een lange periode. Hiermee kon het college daadkrachtig aan de slag met alle projecten. De doelen, ambities en kernpunten van het Deltaplan lopen door elkaar en zijn zeer breed geformuleerd. Ze bieden daarmee geen houvast voor een goed afwegingskader of een welbewuste prioritering van projecten en er kan niet gecontroleerd worden of het beleid succesvol is gerealiseerd. Het stelsel van investeringen is niet herzien of heroverwogen in deze periode. Ook heeft geen ijking plaatsgevonden.

Het is niet vast te stellen in hoeverre de uitvoeringsprojecten hebben bijgedragen aan een daadwerkelijke verbetering van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Gedeeltelijk komt dit door het ontbreken van concrete doelen en ambities, waardoor sturing hierop niet mogelijk is en het onmogelijk is te achterhalen hoe ver het college is in het behalen van de doelen. Daarnaast komt dit door het gebrek aan monitoring, waardoor niet bekend is in welke mate maatregelen hebben bijgedragen aan bereikbaarheid en verkeersveiligheid en of problemen zijn opgelost, anders dan kwalitatieve indrukken die volgen uit gesprekken met inwoners en betrokkenen. De raad krijgt bovendien pas in het lopende jaar de kredieten voor de uitvoeringsprogramma's ter goedkeuring voorgelegd, wat de invloed van de raad beperkt. Zo heeft besluitvorming in 2015, 2016 en 2017 pas plaatsgevonden in respectievelijk maart, mei en april van dat jaar.

Het college heeft hierdoor veel flexibiliteit en de raad heeft weinig aangrijpingspunten om op doelen en ambities te sturen of te debatteren. Met de toekomstige snelle ontwikkelingen op dit beleidsterrein, bijvoorbeeld op het gebied van Smart Mobility, is het de vraag of deze aanpak voor de raad werkbaar is voor het nieuwe bereikbaarheidsbeleid. Prioriteiten veranderen in de tijd, waardoor projecten meer of minder belangrijk worden. Slim omgaan met ontwikkelingen in de tijd past binnen het kader adaptief programmeren: het snel om kunnen gaan met onverwachte ontwikkelingen, zonder lange termijn doelen uit het oog te verliezen. In de toekomst gaat adaptief programmeren een belangrijke rol spelen en daar past ook goede monitoring bij. Door goed te monitoren en ontwikkelingen in de gaten te houden, kunnen raad en college snel op doelen bijsturen en dwingen raad en college zichzelf om zich continu af te vragen of projecten nog wel noodzakelijk zijn en of nog aan de juiste doelen wordt gewerkt. De raad moet kiezen (en zijn keuze onderhouden) hoe hij hieraan wil werken.

5. Aanbevelingen en suggestie voor debat

Dit brengt de RKC tot de volgende aanbevelingen aan de raad:

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.
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.
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.
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.

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.

Suggestie voor debat in de raad

Het college werkt momenteel aan een nieuwe mobiliteitsvisie als vervanging van het Deltaplan Bereikbaarheid. De raadsbehandeling hiervan is een goed moment voor de raad om zijn eisen en wensen kenbaar te maken. Naast de aanbevelingen adviseert de RKC daarom dat het debat in de raad vooral gaat over de manier waarop de raad betrokken wil en kan worden bij het nieuwe mobiliteitsbeleid en zo zijn kaderstellende en controlerende rol kan uitvoeren. Daarbij zijn de volgende elementen relevant:

- *Adaptief programmeren.* Om flexibel in te kunnen spelen op nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen, is goed inzicht in deze ontwikkelingen van belang. Hoe zorgen raad en college ervoor dat zij beschikken over actuele kennis over deze ontwikkelingen?
- *Monitoring.* Een goed inzicht in de keuzes die het college voorlegt, vereist ook inzicht in alternatieven. Hoe wil de raad geïnformeerd worden over wijzigingen in het beleid en de uitvoering en de afwegingen die het college daarbij heeft gemaakt?
- *Samenwerking.* Bereikbaarheid van Haarlemmermeer vergt ook samenwerking met andere partijen. Welke rol ziet de raad voor zichzelf bij deze samenwerking?

II Bestuurlijke reactie van het college



gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de rekenkamercommissie van de
gemeente Haarlemmermeer
Postbus 623
2130AP HOOFDORP

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
Telefax 023 56395 50

| | |
|----------------|---|
| Cluster | Ruimte, Economie en Duurzaamheid |
| Contactpersoon | mevrouw J.M. Steltenpool |
| Doorkiesnummer | +31235677489 |
| Uw brief | 14 juni 2018 |
| Ons kenmerk | X.2018.05372 |
| Bijlage(n) | Geen |
| Onderwerp | Bestuurlijke reactie op het rekenkameronderzoek 'evaluatie Deltaplan Bereikbaarheid' |

Hoofddorp - 6 JULI 2018

Geachte heer, mevrouw,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van uw rapport en nota over het onderzoek naar het Deltaplan Bereikbaarheid 'De toekomst binnen bereik?'. Wij danken u voor het uitgevoerde onderzoek. In uw brief van 14 juni 2018 worden wij verzocht te reageren op de conclusies en aanbevelingen uit het rapport. Van deze gelegenheid maken wij met deze brief gebruik.

In uw nota doet u een aantal bevindingen op basis van de deelvragen. Daar reageren wij eerst op. Vervolgens lichten wij de werkwijze voor de nieuwe mobiliteitsvisie, investeringsagenda en het uitvoeringsprogramma beheer en bereikbaarheid toe. Tot slot geven wij onze reactie op uw aanbevelingen aan de raad.

Algemene opmerkingen ten aanzien van het onderzoek

Wij constateren dat twee bevindingen in de nota niet kloppen. Deze punten zijn aangedragen bij het ambtelijk wederhoor en zijn aangepast in het feitenrapport maar niet in uw nota. Het betreft de volgende bevindingen:

- Pagina 7 van de nota, de zin '*Dit terwijl de raad wel de besluiten over het vaststellen van het uitvoeringsprogramma (de prioritering) krijgt voorgelegd.*' Alleen in 2013 is het uitvoeringsprogramma door de raad vastgesteld. In 2012, 2014, 2015, 2016 en 2017 heeft het college het uitvoeringsprogramma vastgesteld.
- Pagina 8, '*Besluitvorming vindt hierdoor plaats na de start van de uitvoering en het vrijmaken van budget.*' Nieuwe projecten zijn pas in de loop van het jaar van start gegaan, na vaststelling van het krediet door de raad.

U schrijft in uw bevindingen over de rol van de gemeente bij het Deltaplan Bereikbaarheid dat tijdens de uitvoering van het Deltaplan geen structurele participatie heeft plaatsgevonden. In de uitwerkingen en uitvoering van individuele projecten heeft in verschillende vormen participatie plaatsgevonden. Variërend van alleen een inloopbijeenkomst tot een uitgebreid participatietraject voor de herinrichting van de Bennebroekerweg in Zwaanshoek.

Tot slot stelt u dat het nieuwe plan, naast een kader voor een krachtige 'projectenmachine', een machine moet worden die veel wendbaarder en flexibeler is dan de uitvoeringsprogramma's van het Deltaplan. In de afgelopen vijf jaar heeft zo'n 40% van de € 31,5 miljoen die beschikbaar is gesteld een andere bestemming gekregen dan bij het eerste uitvoeringsprogramma in 2012 was voorzien. Dit omdat projecten zijn toegevoegd, verwijderd of van prioriteit zijn veranderd en omdat projecten duurder of juist goedkoper waren dan voorzien. Daaruit blijkt dat het Deltaplan Bereikbaarheid een flexibel uitvoeringsprogramma heeft.

Mobiliteitsvisie, investeringsagenda en uitvoeringsprogramma beheer en bereikbaarheid

In uw nota en de aanbevelingen wordt meerdere keren de rolverdeling tussen college en raad benoemd. Wij lichten daarom hierbij toe hoe wij die rolverdeling voorstellen bij het nieuwe mobiliteitsbeleid.

De concept Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer hebben wij vastgesteld op 27 maart 2018 (2018.0015354). De afgelopen maanden hebben wij reacties opgehaald op deze visie en input opgehaald voor de investeringsagenda mobiliteit. Zowel de definitieve mobiliteitsvisie als de investeringsagenda gaan wij ter besluitvorming aanbieden aan de gemeenteraad. Het uitvoeringsprogramma beheer en bereikbaarheid stellen wij jaarlijks vast en sturen wij ter bespreking aan de gemeenteraad. Dit uitvoeringsprogramma stellen wij voorafgaand aan het jaar waarop het betrekking heeft vast.

Wij houden de gemeenteraad via diverse kanalen op de hoogte van zowel de inhoudelijke als financiële ontwikkelingen binnen mobiliteitsprojecten. Drie keer per jaar maken wij een voortgangsrapportage mobiliteit met daarin de inhoudelijke stand van zaken van de grote lopende projecten. In het Meerjaren Perspectief Investerings (MPI) rapporteren wij over de inhoudelijke en financiële stand van zaken van het uitvoeringsprogramma als geheel. Hierin worden ook eventuele kredietaanpassingen gedaan. De middelen worden aangevraagd in de voorjaarsrapportage voor de projecten die in het jaar daarna in uitvoering gaan. Voor projecten met een bruto-investeringsbedrag dat groter is dan € 2 miljoen maken wij een afzonderlijk raadsvoorstel.

Aanbevelingen van de rekenkamer

In uw eerste aanbeveling schrijft u dat er voldoende flexibiliteit in het mobiliteitsbeleid moet zitten om effectief te kunnen inspelen op nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen. Door het maken van een jaarlijks uitvoeringsprogramma beheer en bereikbaarheid geven wij hier invulling aan net zoals wij dat met de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's van het Deltaplan Bereikbaarheid hebben gedaan.

In de tweede aanbeveling benoemt u het belang van doelstellingen waarmee de raad kan controleren en het initiatief kan nemen om bij te sturen. Wij nemen meetbare streefwaarden op in de mobiliteitsvisie. Wij hebben geen doelstelling voor de onderlinge verdeling van het gebruik van verschillende vervoerswijzen. Wij hebben namelijk voor ogen dat om de groeiende mobiliteitsbehoefte op te vangen over alle vervoerswijzen groei noodzakelijk is. Daarbij verwachten wij een grote groei bij de verplaatsingen waarbij gebruik wordt gemaakt van meerdere vervoerswijzen, de zogenaamde ketenmobiliteit.

In uw derde aanbeveling geeft u aan dat we kennis moeten opdoen over nieuwe ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid. Het volgen van nieuwe ontwikkelingen en in het bijzonder op het gebied van slimme mobiliteit vinden wij ook zeer belangrijk. In het nieuwe mobiliteitsbeleid is slimme mobiliteit verwoord als verzamelnaam voor talloze vormen van innovatie. Er zijn op dit moment al tal van voorbeelden waar slimme mobiliteit wordt toegepast om verkeersnetwerken en mobiliteitsmogelijkheden te versterken. Onze betrokkenheid blijkt temeer uit het door ons georganiseerde symposium over slimme mobiliteit op 15 februari jongstleden. Wij benadrukken dat de ontwikkeling van slimme mobiliteit geen doel op zich is, maar een middel om onze doelen op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid te behalen.

In uw eerste, tweede en vierde aanbeveling benadrukt u het belang van dataverzameling en monitoring. Bij het nieuwe mobiliteitsbeleid monitoren wij uitgebreider dan in het Deltaplan het geval was. Wij lezen in het onderzoeksrapport een zoektocht op welke wijze de monitoring het beste verbeterd kan worden. 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. Hoe we gaan monitoren werken we uit in de investeringsagenda mobiliteit. Het gebruik en beschikbaar stellen van open data vinden wij een positieve ontwikkeling. Daarnaast zoeken wij zoveel mogelijk aansluiting zoeken bij de Regionale Thermometer Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam die jaarlijks wordt geactualiseerd.

In uw laatste aanbeveling adviseert u ons beter inzicht te bieden in de keuzes die wij maken binnen het bereikbaarheidsbeleid. Wij zijn er van overtuigd dat wij bij het prioriteren van de projecten van het Deltaplan Bereikbaarheid weldoordachte en slimme keuzes hebben gemaakt, maar realiseren ons dat wij daarbij de door ons gemaakte afweging niet voldoende inzichtelijk hebben gemaakt. Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma beheer en bereikbaarheid zullen wij hier meer aandacht aan besteden.

In uw slotbeschouwing schrijft u dat u niet kunt vast stellen in hoeverre de uitvoeringsprojecten hebben bijgedragen aan een daadwerkelijke verbetering van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Alhoewel het niet vast te stellen is, hebben wij er het volste vertrouwen in dat de uitvoeringsprojecten van het Deltaplan Bereikbaarheid hebben bijgedragen aan een daadwerkelijke verbetering van bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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


drs. Carel Brugman


Onno Hoes

III Nawoord van de Rekenkamercommissie

Nawoord RKC

De Rekenkamercommissie dankt het college voor zijn bestuurlijke reactie op het onderzoek Evaluatie Deltaplan Bereikbaarheid.

Terecht constateert u dat twee bevindingen in de RKC nota niet zijn aangepast naar aanleiding van het ambtelijk wederhoor. De RKC heeft de nota als volgt aangepast:

- Pagina 7, genoemde zin is veranderd in: 'Dit terwijl de raad de kredieten voor het uitvoeringsprogramma jaarlijks moet vaststellen'.
- Pagina 8, genoemde zin is geschrapt.

In het feitenrapport waren deze correcties naar aanleiding van het ambtelijk wederhoor reeds doorgevoerd.

Op twee punten wil de RKC graag inhoudelijk reageren. Het eerste punt betreft de participatie van inwoners rondom het Deltaplan Bereikbaarheid. In de bestuurlijke reactie schrijft u: 'In de uitwerkingen en uitvoering van individuele projecten heeft in verschillende vormen participatie plaatsgevonden. Variërend van alleen een inloophbijeenkomst tot een uitgebreid participatietraject voor de herinrichting van de Bennebroekerweg in Zwaanshoek'. In het feitenrapport (p.36/37) constateert Keypoint dat na vaststelling van het Deltaplan de bewoners minder vaak bij het proces zijn betrokken. Bewoners hadden bij de vorming van het beleid/Deltaplein Bereikbaarheid invloed op de keuze van projecten en prioriteiten. Daarna zijn bij specifieke uitvoeringsprojecten bewoners geraadpleegd over de wijze van uitvoering, maar niet zozeer over de inhoudelijke doelen van deze projecten en over herprioritering van de projecten. De flexibiliteit van de uitvoeringsprogramma's van het Deltaplan die het college beschrijft, geldt daarmee voor het college, maar veel minder voor de raad en niet voor de inwoners. De RKC pleit ervoor dat in de uitwerking van de nieuwe mobiliteitsvisie participatie op keuzes en prioriteiten structureel en planmatig wordt ingezet.

Het tweede punt betreft de betrokkenheid van de raad bij (herziene) besluitvorming. De RKC is verheugd dat het college alle aanbevelingen overneemt en aangeeft, hoe hij hier uitvoering aan geeft. Toch mist ze het actief betrekken van de raad in de uitwerking en het hernieuwd vaststellen van een (afwijkend) programma. De RKC beveelt het college aan bij alle aanbevelingen aan te geven hoe en wanneer hij de raad betreft bij nieuwe technologische ontwikkelingen, wijziging van prioriteiten en keuzes, en controle op voortgang en effect.

IV Appendix: feitenrapport van Keypoint

**Evaluatierapport Deltaplan
Bereikbaarheid**

Keypoint Consultancy bv

Vestiging Enschede

Institutenweg 32
7521 PK Enschede
Tel. 053 482 57 00
Fax 053 482 57 29

Vestiging Utrecht

Ganzenmarkt 6
3512 GD Utrecht
Tel. 030 82 01 168

www.keypoint.eu
info@keypoint.eu

| | |
|-----------------|---|
| Opdrachtgever: | Rekenkamercommissie Haarlemmermeer |
| Titel rapport: | Evaluatierapport Deltaplan Bereikbaarheid |
| Versie: | 1 |
| Status: | Definitief |
| Projectleiders: | Rick Schotman, Cees Bakker |
| Datum: | 2 juli 2018 |

Niets uit dit rapport mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Consultancy bv, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoudsopgave

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Inleiding | 3 |
| 1.1 | Onderzoeksmethode | 3 |
| 1.2 | Leeswijzer | 4 |
| 1.3 | Onderzochte periode | 4 |
| 2 | Deelvraag 1 - Doelen | 5 |
| 2.1 | Aanleiding voor opstellen Deltaplan Bereikbaarheid..... | 5 |
| 2.2 | Doelen | 5 |
| 2.3 | Vertaling doelen in projecten..... | 11 |
| 2.4 | Ontwikkeling van de doelen, door de jaren heen..... | 13 |
| 2.5 | Constateringen | 16 |
| 2.6 | Beschouwing | 17 |
| 3 | Deelvraag 2 - Krachtenveld..... | 18 |
| 3.1 | Krachtenveldanalyse | 18 |
| 3.2 | De spelers en hun relevantie en belangen..... | 19 |
| 3.3 | Cases | 22 |
| 3.4 | Constateringen | 23 |
| 3.5 | Beschouwing | 25 |
| 4 | Deelvraag 3 - Effectiviteit | 26 |
| 4.1 | Uitwerking | 26 |
| 4.2 | Constateringen..... | 31 |
| 4.3 | Beschouwing | 32 |
| 5 | Deelvraag 4 - Bewoners | 34 |
| 5.1 | Participatie..... | 34 |
| 5.2 | Chronologie | 35 |
| 5.3 | Constateringen..... | 37 |
| 5.4 | Beschouwing | 38 |
| 6 | Deelvraag 5 - Besluitvorming en rol raad | 39 |
| 6.1 | Ontwikkeling Deltaplan..... | 39 |
| 6.2 | Constateringen..... | 44 |
| 6.3 | Beschouwing..... | 45 |
| 7 | Deelvraag 6 - Uitoefening controlerende rol..... | 46 |
| 7.1 | Feiten..... | 46 |
| 7.2 | Constateringen | 49 |
| 7.3 | Beschouwing | 49 |
| 8 | Beantwoording hoofdvraag | 50 |
| 8.1 | Vergelijking met tussenevaluatie | 51 |
| 8.2 | Kansen voor Smart Mobility | 52 |
| 9 | Geciteerde documenten..... | 55 |



1 Inleiding

Voor u ligt de feitenrapportage Evaluatie Deltaplan Bereikbaarheid¹ van de gemeente Haarlemmermeer. De rekenkamer van de gemeente heeft deze opdracht in december 2017 gegund aan Keypoint Consultancy. Het Deltaplan Bereikbaarheid [1] beschrijft de plannen, doelen en ambities met betrekking tot het mobiliteitsbeleid in Haarlemmermeer. De Rekenkamer heeft Keypoint de volgende centrale vraag gesteld:

“Welke mogelijkheden hebben het college en de raad om de bereikbaarheid van Haarlemmermeer te verbeteren, hoe worden die mogelijkheden benut in het Deltaplan Bereikbaarheid, wat is de kosteneffectiviteit van de beleidsmaatregelen en wat zijn lessen voor nu en voor de toekomst?”

Deze centrale vraag beantwoorden wij aan de hand van de volgende 7 deelvragen:

1. Wat zijn de doelen van het Deltaplan Bereikbaarheid door de jaren heen?
2. Binnen welk krachtenveld opereert de gemeente om de doelen uit het Deltaplan Bereikbaarheid te behalen, en voor welke doelen is zij afhankelijk van andere partijen?
3. In welke mate slaagt de gemeente erin om binnen deze kaders haar doelstelling ten aanzien van bereikbaarheid te behalen en benut ze effectief de beleidsruimte en instrumenten hiertoe?
4. Op welke wijze betreft de gemeente bewoners van de gemeente Haarlemmermeer in het bereikbaarheidsbeleid en in hoeverre heeft de gemeente zicht op hoe de bewoners de bereikbaarheid waarderen?
5. Hoe heeft de besluitvorming over het Deltaplan Bereikbaarheid plaatsgevonden en wat was de rol van de raad daarbij?
6. In hoeverre krijgt de raad tijdig de juiste informatie om zijn controlerende rol uit te oefenen?
7. Welke verbetermogelijkheden zijn er voor het bereikbaarheidsbeleid?

Deze vragen zijn leidend geweest in de opbouw van deze feitenrapportage: iedere deelvraag behandelen we in een apart hoofdstuk.

1.1 Onderzoeksmethode

Deze feitenrapportage baseren wij op deskresearch dat we hebben uitgevoerd op basis van ter beschikking gestelde documenten en beschikbare (bestuurlijke) documenten via de gemeentelijke website. Daarnaast gebruiken we de resultaten uit interviews met personen die direct betrokkenen zijn geweest bij het opstellen en het uitvoeren van het Deltaplan. Waar we voor het onderzoek naar het Deltaplan hebben teruggekeken, hebben we, in aanvulling hierop, vooruitgeblikt op het thema Smart Mobility² en de invloed daarvan op het gemeentelijk beleid. Tijdens een werksessie met experts uit zowel gemeentelijke organisatie als daarbuiten hebben we verdieping gezocht op dit thema.

¹ Voluit: Deltaplan Bereikbaarheid: vrijheid van bewegen

² Smart Mobility is de inzet van slimme ICT oplossingen in het verkeer om bijvoorbeeld leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

1.2 Leeswijzer

Zoals aangegeven hebben we de hoofdvraag beantwoord aan de hand van beantwoording van 7 deelvragen. In ieder hoofdstuk behandelen we een deelvraag. We hebben daarbij getracht de feiten te achterhalen die verbonden zijn met het onderwerp van die deelvraag. Veelal is dit een reconstructie van wat wanneer door de raad is besloten en wat de verslaglegging van bestuurlijke sessies aan extra achtergrondinformatie oplevert. Ook de interviews hebben bijgedragen aan het helder krijgen van deze feiten.

We sluiten ieder hoofdstuk af met de belangrijkste constatering met betrekking tot die deelvraag. Aanvullend behandelen we per deelvraag de zaken die ons specifiek opvielen. Daarover geven we een beschouwing.

Dit rapport sluiten we af met de beantwoording van de hoofdvraag. Daarbij reflecteren we ook op de reeds in 2015 uitgevoerde Evaluatie van het Deltaplan Bereikbaarheid [2]. Deze evaluatie werd beschouwd als tussenevaluatie om te bepalen hoe het Deltaplan tot dan toe heeft gefunctioneerd, in welke mate de plannen zijn gerealiseerd en hoe houdbaar de inhoud van het Deltaplan is voor de komende jaren.

1.3 Onderzochte periode

De onderzochte periode loopt vanaf het Collegeprogramma 2010-2014 [3] tot en met december 2017. Het Deltaplan is door de raad vastgesteld op 26 januari 2012.



2 Deelvraag 1 - Doelen

Dit hoofdstuk geeft de achtergrond van en het antwoord op deelvraag 1:

Wat zijn de doelen van het Deltaplan Bereikbaarheid door de jaren heen?

In het collegeprogramma 2010-2014 [3], kondigt het nieuwe college van Haarlemmermeer de ontwikkeling van een Deltaplan Bereikbaarheid aan. In de raadsvergadering van 26 januari 2012 heeft de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer het Deltaplan Bereikbaarheid [4] unaniem aangenomen [1]. In dit hoofdstuk gaan we in op het ontstaan van het Deltaplan, de gestelde doelen en de ontwikkeling in de jaren 2012 t/m 2017.

2.1 Aanleiding voor opstellen Deltaplan Bereikbaarheid

Het voorwoord van het Deltaplan Bereikbaarheid [1] meldt:

“Om de belangrijke economische functie van Haarlemmermeer te waarborgen, is een Deltaplan Bereikbaarheid vereist met aandacht voor lokale en regionale bereikbaarheid, doorstroming en ontsluitingen van de kernen. In het college heerst de stellige overtuiging dat zo’n veelomvattend plan behalve de economie ook de leefbaarheid ten goede komt.”

Verder staat in het voorwoord dat het zeer concrete uitvoerings- en investeringsprogramma, behorende bij het Deltaplan, duidelijk maakt dat het Haarlemmermeer “menens is om echt werk te maken van bereikbaarheid.”

Het motto van het Deltaplan is “Vrijheid van bewegen” voor alle soorten verkeersdeelnemers. Daaronder vallen auto’s, het openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en vrachtverkeer. Volgens het Deltaplan is het van belang dat deze verkeersdeelnemers een grote mate van *vrijheid van bewegen* ervaren. Kanttekening daarbij is dat verkeersveiligheid als absolute randvoorwaarde wordt genoemd. Dit wordt regelmatig herhaald tijdens raadssessies, maar ook in de verschillende uitvoeringsprogramma’s.

2.2 Doelen

Het overkoepelende motto van het Deltaplan is “Vrijheid van bewegen”. Dit geldt voor alle soorten verkeersdeelnemers. Dit motto werken we verder uit in paragraaf 2.2.1 aan de hand van 8 kernpunten. Verder beschrijft het College in het Deltaplan een aantal functies, welke we in Tabel 1 noemen.



Tabel 1: motto en functies Deltaplan [5]

| Ambitie/motto Deltaplan | Functies Deltaplan |
|--------------------------|---|
| Vrijheid van bewegen [1] | Het is een kaderstellend beleidsdocument |
| | Het omvat een concreet uitvoeringsprogramma ³ voor projecten en maatregelen |
| | Het biedt een kader voor overleg met andere overheden en andere relevante partijen |
| | Het verschaffen van duidelijkheid aan bewoners en belanghebbenden over het verkeer- en vervoersbeleid |

2.2.1 Kernpunten

“Vrijheid van bewegen” is het motto van het Deltaplan en leidend voor acht kernpunten. Deze kernpunten vormen de basis voor de uitwerking van het Deltaplan. De acht kernpunten noemen we in Tabel 2.

Tabel 2: Kernpunten Deltaplan Bereikbaarheid

| Kernpunten Deltaplan Bereikbaarheid | |
|-------------------------------------|--|
| 1 | Ruimte voor mobiliteit is mogelijk in Haarlemmermeer |
| 2 | Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst |
| 3 | Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost |
| 4 | Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven |
| 5 | Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies. Elk knooppunt z'n eigen kleur |
| 6 | Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen |
| 7 | Veilig en vrij bewegen: de verantwoordelijkheid van elke verkeersdeelnemer |
| 8 | Ruimte voor innovatie voor het nieuwe bewegen |

Deze kernpunten zijn per nota van B&W, ter besluit, op 15 februari aan de gemeenteraad verstuurd [6]. Hoewel de kernpunten in de nota kort op hoofdlijnen worden toegelicht, worden ze niet concreet. De toelichtingen zijn veelal algemene beschrijvingen en voornemens van zaken die belangrijk worden geacht, zoals het oplossen van knelpunten (1, 2 en 3), samenwerking met omliggende publieke en private partijen (3, 4, 8), of gebiedsontwikkeling in relatie tot bereikbaarheid (5). De toelichtingen van kernpunt 6 en 7 zijn concreter: OV en fiets worden gezien als aantrekkelijke alternatieven voor de auto, hoewel de auto zeker belangrijk wordt geacht. Bij

³ De uitvoeringsprogramma's bestaan, naast een korte omschrijving van de belangrijkste uit te voeren projecten in het komende jaar, een financiële verantwoording en een terugblik, uit een projectenlijst dat per project aangeeft: de kern waar het wordt uitgevoerd, de naam van het project, een korte projectomschrijving, de totale kosten van het project, de verwachte bijdrage van derden, het de jaren waarin het project start en gereedkomt en de fase waarin het project zich bevindt. Ook bevatten de uitvoeringsprogramma's een bijlage met een overzicht van midden en lage prioriteitsprojecten.

kernpunt 7 wordt verder het voornemen uitgesproken om de infrastructuur Duurzaam Veilig in te richten, waarbij blackspots⁴ als eerste worden aangepakt.

De gemeenteraad heeft de kernpunten besproken tijdens de raadsessie van 24 maart 2011 en besluit de kernpunten aan te nemen als basis voor het Deltaplan.

2.2.2 Thema's

Het Deltaplan is opgedeeld in 5 hoofdthema's:

1. Auto
2. OV
3. Fiets
4. Verkeersveiligheid
5. Parkeren

Voor ieder thema zijn in het Deltaplan kernpunten geformuleerd. In Tabel 3 staan deze kernpunten uitgesplitst per thema.

Auto

In het Deltaplan staat dat de kernpunten voor het thema Auto zijn samengevoegd met de uitgangspunten voor auto in de Structuurvisie Haarlemmermeer [7]. Daarin staat dat een "heldere hiërarchie in de wegenstructuur van Haarlemmermeer ontbreekt" en wordt de ambitie uitgesproken om ruimte te creëren voor nieuwe wegen. Voor grote ontwikkelgebieden is dit het snelst en eenvoudigst te realiseren en het past binnen het gebruikte credo "werk met werk maken", wat inhoudt dat uitvoeringsprojecten zoveel mogelijk tegelijk worden uitgevoerd, wanneer die plaatsvinden op dezelfde locatie. Voor andere locaties wordt bij de aanleg al rekening gehouden met de bouw van wegen in de toekomst.

Het punt "infrastructuur ingepast" vereist wellicht aanvullende uitleg. Hieronder wordt verstaan dat de negatieve invloed van aangelegde infrastructuur op de leefbaarheid en omliggende ruimte zo klein mogelijk wordt gemaakt.

⁴ Een blackspot is een verkeersonveilige situatie waar veel verkeersongevallen plaatsvinden.



Tabel 3: Kernpunten per thema

| Thema | Kernpunten |
|--------------------|---|
| Auto | <ul style="list-style-type: none"> • Ruimte voor automobilititeit • Netwerk aan infrastructuur voor de (vracht) auto uitbreiden en verbeteren • Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost • Infrastructuur ingepast |
| OV | <ul style="list-style-type: none"> • OV met aantrekkingskracht • Ketenmobiliteit⁵ goed georganiseerd • Ruimte voor groei van reizigers in het OV • Een robuust en helder OV netwerk • Knooppunten passen benut • Aantrekkelijk OV • Benut kennis van de gebruiker • Regionale en landelijke samenwerking |
| Fiets | <ul style="list-style-type: none"> • Korte afstand? Op de fiets! • Veilig fietsen • Aanleg van ontbrekende schakels in het netwerk • Tandje erbij; kwaliteitsverbetering bestaande fietsnetwerk • In fietsvoorzieningen voorzien |
| Verkeersveiligheid | <ul style="list-style-type: none"> • Veilige inrichting en veilige infrastructuur • Verkeersveiliger Haarlemmermeer • Educatie als basis voor verantwoord verkeersgedrag • Handhaving van de spelregels |
| Parkeren | <ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaarheid van voorzieningen bevorderen • Bevorderen van leefbaarheid • Vaste routine gebruiken voor bepalen parkeernorm • Bij ontwikkelingen groen reserveren voor toekomstige parkeervoorzieningen • Eenvoudiger en overzichtelijker parkeerregulering door systematischer opzet |

⁵ Ketenmobiliteit is een verzamelbegrip voor het mogelijk maken van het gebruik van diverse vervoermiddelen tijdens een reis (Bron: CROW)

Openbaar Vervoer

Het algemene doel voor het thema OV is dat OV concurrerend is met de auto. “Wij willen daarom kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, waardoor het een aantrekkelijk alternatief wordt.”

Het Deltaplan hanteert voor openbaar vervoer de volgende 5 categorieën:

1. Voor- en natransport
2. Lokaal openbaar vervoer
3. Regionaal openbaar vervoer
4. Landelijk openbaar vervoer
5. Internationaal openbaar vervoer

Het Deltaplan (Hoofdstuk 5) geeft aan dat naast de gemeente Haarlemmermeer andere partijen medeverantwoordelijk zijn voor aantrekkelijk openbaar vervoer: De Stadsregio Amsterdam⁶ en de Nederlandse Spoorwegen. De OV-visie van de Stadsregio Amsterdam (juni 2008) wordt in het Deltaplan gebruikt om te bepalen hoe het gestelde doel wordt behaald. De OV-visie richt zich op een regionaal netwerk dat gezamenlijk met de hele Metropoolregio Amsterdam⁷ wordt ontwikkeld. Regionale tram- en busverbindingen vormen daarin de ruggengraat voor het regionale netwerk.

Om aan te sluiten bij het regionale OV-netwerk wordt R-Net in het Deltaplan geïntroduceerd. R-Net is het Randstedelijke OV-netwerk met als kenmerken: snelle, betrouwbare en hoogfrequente trein-, tram-, metro- en buslijnen. Dit gebeurt onder andere door grote halteafstanden en een hoge gemiddelde snelheid, naar voorbeeld van de Zuidtangent.⁸ De focus ligt hiermee op grote, efficiënte lijnen en knooppunten.

De geografische positie van Haarlemmermeer maakt een goede ligging in het regionale netwerk belangrijk, maar het lokale netwerk binnen de gemeente is ook van belang voor de lokale bereikbaarheid. Het Deltaplan benadrukt dan ook het belang van OV-verbindingen op locaties waar “voldoende vraag is”. Andersom geeft het Deltaplan aan dat verbindingen met weinig tot geen vraag niet hoeven te worden gefaciliteerd. Verbindingen met te weinig reizigers voor een reguliere OV-verbinding kunnen volgens het Deltaplan met “aanvullend openbaar vervoer” worden verzorgd, zoals Meertaxi⁹ of Buurtbus. Het Deltaplan gaat niet in op de specifieke manier waarop deze systemen ingezet gaan worden. De nadruk ligt vooral op het eventueel ondersteunen van initiatieven vanuit private partijen.

⁶ SRA: Concessieverlener voor het openbaar vervoer binnen Amsterdam en omstreken. Ook in Haarlemmermeer.

⁷ MRA: De Metropoolregio Amsterdam is het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 33 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De kracht van de MRA is de diversiteit, zowel economisch, stedelijk als landschappelijk. Bestuurlijk opdrachtgever voor Vervoersregio (voorheen Stadsregio)

⁸ Zuidtangent: Hoogwaardige vrijliggende busbaan tussen Amsterdam, Hoofddorp en Haarlem

⁹ Meertaxi is een vorm van vraaggestuurd vervoer binnen Haarlemmermeer. Sinds de concessie Amstelland Meerlanden (2018-2027), waar Haarlemmermeer ook toe behoort, heet Meertaxi AML Flex

Fiets

De gemeente Haarlemmermeer kent een hoofdfietsrouten netwerk. Dit netwerk is opgedeeld in vier categorieën:

1. Snelfietsroutes (nadruk op doorstroming en comfort)
2. Hoofdfietsroutes (nadruk op lokale functie)
3. Verzamelroutes (nadruk op verbinding met hoofdfietsroutes)
4. Recreatieve routes (nadruk op genieten van omgeving)

Volgens door de Fietzersbond uitgevoerd onderzoek, is het fietsgebruik in Haarlemmermeer lager dan gemiddeld voor gemeentes met meer dan 100.000 inwoners [8]. Ook blijkt uit dit onderzoek dat de verkeersveiligheid voor fietsers in Hoofddorp en Nieuw Vennep veel lager dan gemiddeld scoort in Nederland. In het Deltaplan wordt dit deels verklaard door de relatief grote afstanden in Haarlemmermeer, maar het Deltaplan geeft wel aan dat fietsveiligheid voor verbetering vatbaar is. Ook meldt het Deltaplan dat de verkeersveiligheid sinds 2001 beter is geworden, voornamelijk vanwege verbeterde fietsroutes.

Om de verkeersveiligheid voor fietsers verder te verbeteren is het algemene doel voor het thema fiets inzetten op een kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk. Het Deltaplan geeft aan dat het fietsnetwerk compleet is, maar ook dat de kwaliteit van het fietsnetwerk voor verbetering vatbaar is. Dit heeft vooral betrekking op stallingen en verkeersveiligheid.

Voetgangers

In het Deltaplan is binnen het thema fiets ook een paragraaf opgenomen over voetgangers. Het Deltaplan stelt voetgangers als volwaardige verkeersdeelnemers te zien. Dit uit zich in ruimte voor voetgangers binnen de bebouwde kom en verkeersveiligheidsmaatregelen zoals drempels, zebra's en middeneilanden. Buiten de bebouwde kom worden zulke maatregelen niet nodig geacht. In uitzonderlijke gevallen worden voetpaden aangelegd, maar doorgaans dienen voetgangers gebruik te maken van fietspaden en de rijbaan.

Verkeersveiligheid

Volgens het Deltaplan komen in Haarlemmermeer meer verkeersongevallen voor dan op basis van het inwoneraantal verwacht mag worden. Het Deltaplan geeft aan dat dit komt door het hoge aantal forensen naar Haarlemmermeer en het hoge autobezit onder inwoners. Echter, het aantal ongevallen op eigen wegen neemt ook minder snel af dan de landelijke trend. Hier wordt geen specifieke oorzaak voor genoemd. Het Deltaplan geeft een aantal maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren:

De infrastructuur wordt geleidelijk omgebouwd volgens de principes van Duurzaam Veilig¹⁰. Onderdeel van deze verkeersveiligheidsaanpak is het afwaarderen van 50- en 80-wegen naar 30- en 60-zones. Daarnaast worden schoolzones aangepast volgens vastgestelde criteria. Die criteria

¹⁰ Duurzaam Veilig: Duurzaam Veilig is een overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten. Het initiatief richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel.

zijn bijvoorbeeld het aanbrengen van markeringen in de weg, het instellen van 30-km zones rondom een school en het voorzien in fietsparkeerruimtes.

Verder geeft het Deltaplan aan in te zetten op handhaving en verkeersveiligheidseducatie zoals speciale doelgroep trainingen (Jongleren¹¹, BROEM¹²), een verkeersveiligheidslabel voor scholen en verschillende campagnes.

Parkeren

Onderdeel van het Deltaplan is een vaststelling van de visie op parkeren en parkeernormen. De doelen van het parkeerbeleid zijn "het bevorderen van de bereikbaarheid van voorzieningen" en "het terugdringen van objectieve parkeeroverlast in woonwijken om de leefbaarheid te bevorderen." In 2017 is het nieuwe parkeerbeleid met verordening opgesteld [9].

In het Deltaplan wordt een goede parkeersituatie in verband gebracht met een goede bereikbaarheid. De stelling is "Zij die met de auto komen, moeten deze ook kunnen parkeren". De kwaliteit van de openbare ruimte is daarbij wel van belang: "van 'veel blik op straat' wordt de openbare ruimte niet aantrekkelijker". Om hiermee om te gaan wordt veel belang gehecht aan het parkeren in (ondergrondse) parkeergarages.

2.3 Vertaling doelen in projecten

Met het Deltaplan heeft de gemeenteraad per raadsbesluit op 26 januari 2012 het Deltaplan met bijbehorend Uitvoeringsplan 2012 vastgesteld [1]. Jaarlijks worden de uitvoeringsprogramma's geactualiseerd, waarbij de belangrijkste projecten kort worden toegelicht, de fasering van projecten wordt veranderd en eventuele veranderingen in prioriteit worden onderbouwd. Met het uitvoeringsprogramma geeft het college dan ook een actueel inzicht in de status van projecten die in Haarlemmermeer op het gebied van verkeer en vervoer spelen.

In de financiële paragraaf van het Uitvoeringsprogramma 2012 staat dat de uitvoer van projecten met hoge prioriteit t/m 2015 een extra investering vergen van 31,5 miljoen euro. Deze worden gedekt door de beschikbare middelen voor Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH). Hoofdstuk 4 gaat verder in op de bestedingen.

Het raadsbesluit van 26 januari 2011 was:

1. het Deltaplan Bereikbaarheid; vrijheid van bewegen vast te stellen;
2. de investeringen van het Deltaplan Bereikbaarheid volledig te dekken uit de reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH), waarbij in de komende jaren aandacht zal worden besteed aan de benodigde aanvulling van deze reserve;
3. de investeringskredieten 2012, welke gedekt worden uit de algemene reserve RIH, met een totaal bedrag van € 3.960.000 beschikbaar te stellen;

¹¹ Jongleren: JONGLeren in het verkeer is een educatief programma voor kinderen in de leeftijd van 0 tot 6 jaar én hun (professionele) opvoeders.

¹² BROEM: cursus gericht op verkeersdeelnemers van ongeveer 60 jaar en ouder. Doel is hen zo lang mogelijk mobiel te houden.

4. hiertoe de 5e kredietverstrekking voor het jaar 2012 vast te stellen;
5. de raad elk jaar een geactualiseerd uitvoeringsprogramma voor besluitvorming voor te leggen, incl. planning, prioriteiten en financiën, alsmede monitoring van de benoemde en toekomstige knelpunten en van de effecten van de genomen maatregelen;
6. het uitvoeringsprogramma nader te preciseren door het opnemen van streefwaarden voor alle vervoersmodaliteiten, waardoor de resultaten van de maatregelen inzake 'modal shift'¹³ meetbaar worden.

Punten 1 t/m 4 waren de oorspronkelijke beslispunten. Punten 5 en 6 zijn via unaniem aangenomen amendementen aan het besluit toegevoegd [1].

Zoals in punt 5 aangegeven, stelt de raad jaarlijks per raadsbesluit een geactualiseerde versie van het uitvoeringsprogramma vast. Het uitvoeringsprogramma van 2012 heeft een andere opzet dan de volgende uitvoeringsprogramma's. Het uitvoeringsprogramma 2012 gaat in op de plannen en randvoorwaarden voor uitvoering. De uitvoeringsprogramma's na 2012 geven naast de plannen ook de projectvoortgang weer. Tabel 4 geeft een overzicht van de indeling van de uitvoeringsprogramma's van 2012 t/m 2017.

De uitvoeringsprogramma's geven weer welke projecten zijn uitgevoerd, welke uitgevoerd gaan worden, welke financiën daarvoor nodig zijn en welke effecten zijn gemonitord. De wijze waarop deze uitvoeringsprogramma's worden besproken en bijdragen aan de besluitvorming bespreken we bij de beantwoording van deelvragen 5 en 6.

¹³ Er is een verschil tussen modal *split* en modal *shift*. Modal *split* is de verdeling van verplaatsingen over vervoersmiddelen. De modal *shift* is de ontwikkeling van modal *split* in de tijd.

Tabel 4: Hoofdstukindeling van jaarlijkse uitvoeringsprogramma's 2012 t/m 2017

| UP2012 [4] | UP2013 [10] | UP2014 [11] | UP2015 [12] | UP2016 [13] | UP2017 [14] |
|---|--|--|---|---|---|
| Inleiding | | | | | |
| Kader en randvoorwaarden | X | X | X | X | X |
| X | Gerealiseerde projecten en maatregelen | Gerealiseerde projecten en maatregelen 2012 en 2013 | Gerealiseerde projecten en maatregelen 2012, 2013 en 2014 | Gerealiseerde projecten en maatregelen 2012, 2013, 2014 en 2015 | Gerealiseerde projecten en maatregelen t/m 2016 |
| X | Gewijzigde planning projecten en maatregelen | Gewijzigde prioritering projecten en maatregelen | | | |
| Projecten en maatregelen per thema | Geactualiseerde projecten en maatregelen | Geactualiseerde projecten en maatregelen prioriteit Hoog | | | |
| X | Monitoren effecten Deltaplan Bereikbaarheid | Monitoren effecten | | | |
| Financiën | | | | | |
| Bijlage: Overzicht projecten en maatregelen midden en lage prioriteit | | | | | |

2.4 Ontwikkeling van de doelen, door de jaren heen

Ieder jaar worden de jaarstukken ter vaststelling aan de raad aangeboden. In de Jaarstukken 2012 t/m 2016 [15] [16] [17] [18] [19] staan ieder jaar de volgende twee beleidsdoelen rondom Programma 8: Mobiliteit.

- Beleidsdoel A: Een gemeente die verkeersveilig is per auto, met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer.
- Beleidsdoel B: De doorstroming van alle vormen van vervoer dient op elk moment van de dag zo optimaal mogelijk te zijn.

Deze beleidsdoelen blijven ongewijzigd gedurende 2012 t/m 2016. Beide doelen worden jaarlijks gemonitord. Het is echter niet vast te stellen welke harde cijfers aan deze doelen worden gesteld, zodat de doelen algemeen blijven en monitoring lastig is. Deelvraag 3 besteedt hier aandacht aan.

De doelen van de Jaarplannen komen niet 1-op-1 overeen met de doelen gesteld in het Deltaplan en de Uitvoeringsprogramma's. Het overkoepelende doel van het Deltaplan is "Vrijheid van bewegen". Dit is uitgesplitst naar doelen per thema, waaraan uitvoeringsprojecten zijn gekoppeld. Die uitvoeringsprojecten worden jaarlijks per Uitvoeringsprogramma in de raad besproken en vastgesteld. Deelvraag 6 gaat verder in op de wijze waarop dit gebeurt.

Om de ontwikkeling van de doelen, door de jaren heen vast te stellen, is het belangrijk om ankerpunten te gebruiken. Het hoofddoel van het Deltaplan Bereikbaarheid ("Vrijheid van bewegen") is ieder jaar herhaald in de uitvoeringsprogramma's. De in de jaarstukken genoemde doelen zijn ook ieder jaar gelijk gebleven. Het Deltaplan en de uitvoeringsprogramma's geven op hoofdlijnen de doelen weer, echter worden geen streefwaarden aan doelen gekoppeld.

De Uitvoeringsprogramma's geven inzicht in de ontwikkeling van doelen op uitvoeringsgebied. Deze doelen zijn thematisch ingedeeld, hoewel die thema's in naam verschillen van de thema's zoals ze zijn genoemd in het Deltaplan. Zie Tabel 5 voor een overzicht van de in de uitvoeringsprogramma's genoemde thema's en Tabel 6 voor de verschillen in thema's tussen het Deltaplan, het eerste Uitvoeringsprogramma van 2012 en het laatste uitvoeringsprogramma van 2017. Deze drie zijn gekozen om de ontwikkeling aan te geven.

Uit de Uitvoeringsprogramma's blijkt dat de eerste jaren zich sterk richten op de ontwikkeling van parkeerbeleid, maar ook op de ombouw van schoolzones volgens vastgestelde richtlijnen. De schoolzones zijn in de loop van 2015 aangepast: "Behoudens wat nazorg in 2016 is onze doelstelling voor de aanleg van schoolzones gerealiseerd en is dit project afgerond" [18]. Ook werden in de eerste jaren veel projecten uitgevoerd die de verkeersveiligheid dienden te verbeteren.

Vanaf 2015 wordt expliciet meer aandacht aan het thema fiets besteed. Het Uitvoeringsprogramma voor 2015 geeft aan: "Het college wil meer aandacht besteden aan de fiets. Onder het thema netwerk fiets is de collegeambitie voor verbetering fietsveiligheid en de realisatie van fietsenstallingen in de centra terug te vinden" [12]. Dit blijkt ook uit de herbesteding van middelen na het niet doorgaan van het project "Waddenweg"¹⁴, waarmee de geplande besteding van de vrijgekomen 10 miljoen euro opnieuw diende te worden vastgesteld. Een groot deel van dit budget is verdeeld onder fiets gerelateerde projecten, zoals fietsverbindingen, fietsvoorzieningen en fietsveiligheid. Deelvragen 3 en 4 gaan verder in op de accentverschuiving.

¹⁴ Dit project betreft de aansluiting van de Waddenweg op de N201. Door voortschrijdend inzicht heeft het college de raad op 3 december 2013 geïnformeerd dat zij afzien van de uitvoering van dit project.



Tabel 5: Aangehouden thema's in jaarlijkse uitvoeringsprogramma's (UP) 2012 t/m 2016

| UP2012 | UP2013 | UP2014 | UP2015 | UP2016 | UP2017 |
|--|--|--------|--------|--------|--------|
| <i>Netwerk weg</i> | | | | | |
| <i>Ringdijk</i> | <i>Opgenomen onder "Beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen"</i> | | | | |
| <i>Netwerk openbaar vervoer</i> | | | | | |
| <i>Netwerk fiets</i> | | | | | |
| <i>Duurzaam veilige inrichting woonwijken en schoolzones</i> | <i>Verkeersveiligheid en duurzaam veilige inrichting woongebieden en schoolzones</i> | | | | |
| <i>Verkeersveiligheid</i> | <i>Opgenomen onder "Duurzaam veilige inrichting woonwijken en schoolzones"</i> | | | | |
| <i>Parkeren</i> | | | | | |
| <i>Beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen</i> | <i>Beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen en Ringdijk</i> | | | | |

Tabel 6: Weergave thema's Deltaplan, Uitvoeringsprogramma 2012 en Uitvoeringsprogramma 2017

| Thema's Deltaplan | Thema's UP2012 | Thema's UP2017 |
|--------------------|---|---|
| Auto | Netwerk weg | Netwerk weg |
| OV | Netwerk openbaar vervoer | Netwerk openbaar vervoer |
| Fiets | Netwerk fiets | Netwerk fiets |
| Verkeersveiligheid | Verkeersveiligheid | Verkeersveiligheid en duurzaam veilige inrichting woongebieden en schoolzones |
| X | Duurzaam veilige inrichting woonwijken en schoolzones | X |
| X | Beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen | Beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen en Ringdijk |
| X | Ringdijk | X |
| Parkeren | Parkeren | Parkeren |

Tabel 6 laat zien dat de in het Deltaplan aangehaalde thema's Auto, OV en Fiets in de uitvoeringsprogramma's zijn vervangen door de thema's Netwerk weg, Netwerk openbaar vervoer en Netwerk fiets. Dit maakt het lastig om de uitvoeringsprojecten 1-op-1 te koppelen aan de in het Deltaplan aangekondigde plannen. Opvallend is de aandacht voor verkeersveiligheid. Ten opzichte van het Deltaplan is dit thema in latere uitvoeringsprogramma's onderverdeeld in subcategorieën. In het Uitvoeringsprogramma 2012 [1] staat het volgende over de thema's rondom verkeersveiligheid:

- "Voor het thema Duurzaam Veilig geldt dat wij de gehele Haarlemmermeer in 2027 van een duurzaam veilige inrichting willen voorzien"
- "Bij het thema beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen gaat het om verschillende polderwegen die nog niet duurzaam veilig zijn ingericht."

- “Bij het thema Ringdijk richt het beleid zich op verdere herinrichting zoals eerder ingezet”
- “Het thema verkeersveiligheid richt zich op de aanpak van specifieke verkeersonveilige situaties waaronder blackspots.”

Verkeersveiligheid wordt hiermee vanuit meerdere dimensies beschouwd. Het is niet vast te stellen welke argumentatie hieraan ten grondslag ligt. Verder beschrijft het Deltaplan voor concrete projecten vaak wel de aanleiding, maar verwijst het niet expliciet naar in het Deltaplan geformuleerde doelen. Hierdoor kunnen wij enkel constateren welke doelen globaal zijn nagestreefd, maar niet hoe die doelen zich hebben ontwikkeld in de tijd. Deelvraag 3 gaat verder in op de wijze waarop doelen zijn behaald.

2.5 Constateringen

Dit hoofdstuk beschrijft de achtergrond om deelvraag 1 te beantwoorden. Deelvraag 1 is:

Wat zijn de doelen van het Deltaplan Bereikbaarheid door de jaren heen?

Op basis van ons onderzoek constateren we het volgende:

- Het Deltaplan Bereikbaarheid beschrijft een grote hoeveelheid doelen, ambities en kernpunten. Acht kernpunten vormen de basis voor het Deltaplan. Samen vormen die kernpunten de algemene ambitie “Vrijheid van bewegen” voor alle verkeersdeelnemers in Haarlemmermeer. Deze ambitie is uiteengezet in verschillende kernpunten per thema. Per thema zijn ook verschillende ambities geformuleerd. De jaarlijkse uitvoeringsprogramma’s geven concrete invulling aan de ambities per thema in de vorm van doelstellingen. Deze doelstellingen zijn niet 1-op-1 te koppelen aan de thema’s zoals opgenomen in de uitvoeringsprogramma’s en het Deltaplan. Vanwege de grote hoeveelheid doelen, ambities en kernpunten is het op basis van dit onderzoek lastig vast te stellen welke doelen geprioriteerd zijn en hoe die zich in de tijd hebben ontwikkeld.
- In de Jaarstukken 2012 t/m 2016 worden de kernpunten tot twee beleidsdoelen gereduceerd. Deze beleidsdoelen blijven door de jaren heen ongewijzigd. De beleidsdoelen zijn:
 - Een gemeente die verkeersveilig is per auto, met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer;
 - De doorstroming van alle vormen van vervoer dient op elk moment van de dag zo optimaal mogelijk te zijn.
- Uitgaande van raadsstukken constateren we twee accentverschuivingen: In de eerste jaren na vaststelling van het Deltaplan is veel aandacht aan verkeersveiligheid besteed. Vanaf 2015 wordt de focus specifiek op fiets gelegd. Dit sluit aan bij de algemene verschuivende aandacht van de overheid voor het thema fiets.
- In algemene zin constateren wij dat de doelen van het Deltaplan breed zijn geformuleerd en alleen kwalitatief van aard zijn. Het ontbreken van concrete doelen zorgt ervoor dat het voor de gemeenteraad lastig is uitvoeringsprojecten te prioriteren.



2.6 Beschouwing

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, vallen ons de volgende zaken op:

- Termen als ambitie, kernpunt en doel worden in het Deltaplan veelal door elkaar gebruikt. Verder zijn de ambities/kernpunten/doelen zeer breed gesteld. Het ontbreken van heldere, concrete doelen zorgt er ook voor dat de bijdrage van uitvoeringsprojecten niet duidelijk vastgesteld en gecontroleerd kan worden. Dit heeft tot gevolg dat een duidelijk afwegingskader ontbreekt en dat het voor de raad niet goed mogelijk is om projecten zinnig te prioriteren, inhoudelijk met elkaar te debatteren over de relevantie van uitvoeringsprojecten, of om een goede onderbouwing te geven waarom financiële middelen zijn of worden uitgegeven.
- Het ontbreken van afwegingskaders wekt bij ons de indruk dat het college veel vrijheid kan nemen in het bepalen van welke projecten uitgevoerd dienen te worden. Tegelijk mist de raad hiermee een belangrijk instrument om te bepalen of het college nog op de goede weg is om belangrijke doelen te halen.



3 Deelvraag 2 - Krachtenveld

Dit hoofdstuk geeft de achtergrond van en het antwoord op deelvraag 2:

Binnen welk krachtenveld opereert de gemeente om de doelen uit het Deltaplan Bereikbaarheid te behalen, en voor welke doelen is zij afhankelijk van andere partijen?

Deze deelvraag verdelen we onder in twee sub-deelvragen:

- A. *Binnen welk krachtenveld opereert de gemeente om de doelen uit het deltaplan te behalen?*
- B. *Deelvraag 2B: Voor welke doelen is zij afhankelijk van andere partijen?*

In dit hoofdstuk bespreken we eerst de geconstateerde feiten. We sluiten af met de belangrijkste constatering met betrekking tot het krachtenveld en afhankelijkheden.

3.1 Krachtenveldanalyse


Het Deltaplan Bereikbaarheid besteedt in Hoofdstuk 9 veel aandacht aan de context waarbinnen de gemeente opereert. Niveaus binnen deze context zijn het Rijk, Provincie Noord- en Zuid Holland, verschillende regio's (Metropoolregio Amsterdam, Vervoersregio Amsterdam, toen nog Stadsregio Amsterdam geheten) en de omliggende gemeenten Amsterdam, Zuid-Kennemerland en Amstelland. Ook Schiphol wordt als belangrijke partij aangehaald.

Er zijn diverse methodes om een krachtenveldanalyse te maken. Veel van deze methodes gaan uit van de opzet en uitvoering van een specifiek project. Hierin komen het benoemen van de spelers naar voren, en vervolgens het plegen van een relevantie-analyse om te bepalen hoe onmisbaar een speler is, het in kaart brengen van het energieprofiel (stimulerend, ondersteunend, etc.) en het belang dat de speler heeft bij het project.

Binnen de kaders van dit onderzoek gaat het niet om de realisatie van een specifiek project maar om de realisatie van doelen uit het Deltaplan. In het vorige hoofdstuk constateerden we een grote hoeveelheid doelen, ambities en kernpunten. Deze zijn bovendien breed geformuleerd en enkel kwalitatief van aard zijn. Het is daarom lastig om per doel de exacte rolverdeling en afhankelijkheden tussen Haarlemmermeer en andere partijen te bepalen.

Vanwege de grote hoeveelheid doelen, houden wij de doelen aan die in de jaarrapportages worden gebruikt voor programma 8: mobiliteit. Het Deltaplan Bereikbaarheid is hierbinnen namelijk het belangrijkste beleidsstuk.

Deze doelen zijn:

- Beleidsdoel A: Een gemeente die verkeersveilig is per auto, met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer.
 - Beleidsdoel B: De doorstroming van alle vormen van vervoer dient op elk moment van de dag zo optimaal mogelijk te zijn.
- 

3.2 De spelers en hun relevantie en belangen

Naast de eerdergenoemde partijen, hebben wij andere partijen in kaart gebracht die enige relatie hebben met de gemeente Haarlemmermeer. Bijlage B geeft een totaaloverzicht van de in kaart gebrachte spelers binnen het krachtenveld. Deze bijlage geeft op de volgende punten uitleg:

- Het primaire bestaansrecht van de partij;
- De bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsdoelen;
- Het beleid op gebied van mobiliteit;
- De invloed op de gemeente Haarlemmermeer;
- De bevoegdheden binnen de gemeentegrenzen en hun belangen.

Het gaat te ver om alle relaties en afhankelijkheden uit te werken, mede omdat we uit de stukken geen zeer opvallende zaken hebben geconstateerd, waaruit blijkt dat belangen, genoemd in het Deltaplan, op gespannen voet staan met belangen van omliggende partijen. We richten ons daarom op de belangrijkste spelers die uit onze analyse naar voren kwamen en zetten uiteen hoe de afhankelijkheden tussen gemeente Haarlemmermeer en deze partijen zijn.

3.2.1 De relevantie van de spelers

We hebben het Deltaplan en de Uitvoeringsprogramma's geanalyseerd op de meest genoemde spelers om mee samen te werken voor het nastreven van gemeenschappelijke, regio-overstijgende doelen. Bovendien hebben we onderzocht op welk beleid en welke uitvoeringsprogramma's van andere partijen wordt aangesloten.. Uit deze analyse blijkt dat vier partijen het krachtenveld voor Haarlemmermeer domineren. Deze partijen zijn:

1. Vervoerregio Amsterdam
2. Metropoolregio Amsterdam
3. Schiphol
4. Provincie Noord-Holland

In de volgende paragrafen werken we per partij de belangrijkste doelen, belangen, invloeden en afhankelijkheden uit.

3.2.2 Vervoerregio Amsterdam (VRA)

De vervoerregio Amsterdam draagt als regisseur van regionale verkeer- en vervoerverbindingen financieel bij aan goede regionale verbindingen, zowel op gebied van OV, fiets en auto. In de VRA nemen 15 gemeenten deel. De VRA hanteert verschillende beleidsdoelen. Voorbeelden zijn het helpen van gemeenten bij het realiseren en verbeteren van regionale verkeer- en vervoerverbindingen en richting meegeven om de Amsterdamse regio optimaal te laten functioneren op gebied van verkeer en vervoer. Hierbij houdt de VRA rekening met de belangen van verschillende gemeenten.

De VRA is concessiehouder voor het Openbaar Vervoer dat óók in Haarlemmermeer rijdt. Daarnaast worden subsidies vanuit de VRA verleend en is de VRA een orgaan waarin gemeenten kennis met elkaar kunnen uitwisselen en kunnen bundelen.



De financiële bijdrage van Haarlemmermeer aan de VRA is in 2016, uitgaande van de Jaarstukken 2016 [19], €322.275. Dit is ongeveer 10% van de totale bijdrage van alle deelnemers (€3.3 M). Als lid van het algemeen dagelijks bestuur heeft Haarlemmermeer 1 van de 15 stemmen.

Het dagelijks bestuur van de VRA vergadert eens in de twee weken en bestaat uit bestuurders van vijf gemeenten. Het wordt voorgezeten door twee burgemeesters (Amsterdam en Purmerend, vicevoorzitter) vier wethouders (Amsterdam, Zaanstad, Haarlemmermeer en Diemen) en een secretaris, welke in dienst is van de VRA. De doelen van VRA zijn grotendeels in lijn met de doelen en ambities genoemd in het Deltaplan¹⁵.

Als bestuurder van één van de vijf besturende gemeenten, speelt Haarlemmermeer formeel gezien een belangrijke rol in de VRA. In de praktijk lijkt deze rol ook groot. Dit wordt ten eerste onderbouwd door de regelmatige aanwezigheid van de wethouder bij bestuursvergaderingen, gegeven de openbare verslaglegging van regionaalsessies. Ten tweede blijkt uit de gemeentelijke raadsessies, waarin regelmatig de vorderingen rondom de VRA worden besproken..

Het Deltaplan geeft aan dat de Stadsregio (sinds 2017 dus VRA) een jaarlijks subsidiebudget kan uitkeren aan infrastructurele projecten van regionale betekenis. Dergelijke projecten richten zich op verbeteringen in het wegverkeer of de bevordering van fiets- of OV-gebruik. De bijdrage varieert van 50% voor wegen, tot 95% voor OV-projecten. Belangrijk voor verlening van subsidie is dat de plannen aansluiten bij het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van de VRA.

3.2.3 Metropoolregio Amsterdam (MRA)

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het samenwerkingsverband tussen provincies Noord-Holland en Flevoland, 33 gemeentes en de VRA. De MRA gaat over drie platforms: Economie, Ruimte en Mobiliteit. Binnen de MRA heeft het Platform Mobiliteit invloed op het beleid van Haarlemmermeer.¹⁶

De MRA wordt gefinancierd door alle deelnemende gemeenten (á €1,50 per inwoner, voor Haarlemmermeer is dat ongeveer €220.000), met aanzienlijke aanvullende financiering vanuit de provincies Noord-Holland en Flevoland en gemeente Amsterdam. De MRA verstrekt voor thema's Economie en Ruimte subsidies. Voor het derde platform, Mobiliteit, dienen de partners zelf de financiering te organiseren.

Het Platform Mobiliteit coördineert alle activiteiten rond verkeers- en vervoersprojecten. Dit leidt tot verschillende voordelen. De krachtenbundeling bespoedigt de voor MRA relevante besluitvorming in Den Haag en zorgt voor een soepeler uitvoering van projecten. Verder zorgt de samenwerking ervoor dat de Metropoolregio Amsterdam beter in staat is om adequaat te reageren op knelpunten op het gebied van bereikbaarheid.

¹⁵ Bron: <https://vervoerregio.nl>

¹⁶ Bron: <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/>

De wethouder is vicevoorzitter van het Platform Mobiliteit en is lid van de agendacommissie van MRA. De agendacommissie is verantwoordelijk voor de uitvoering van de MRA actieagenda, waarin concrete acties staan om o.a. wegen-, OV- en fietsnetwerken op regionaal niveau te verbeteren. De in deze actieagenda opgenomen acties sluiten goed aan op de plannen in het Deltaplan. Echter, de wijze waarop het een leidend is geweest voor het ander is niet vast te stellen.

3.2.4 Schiphol

Schiphol is een belangrijke economische speler voor Haarlemmermeer. De inspraak van Schiphol heeft invloed op ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit binnen Haarlemmermeer. Schiphol is ook een belangrijke partij voor besluitvorming, mede vanwege aandeelhouders Staat der Nederlanden en de Gemeente Amsterdam. Haarlemmermeer is geen aandeelhouder van Schiphol.

Schiphol is verder als wegbeheerder privaatrechtelijk verantwoordelijk voor de wegen binnen het gebied Schiphol. Een van de belangen van Schiphol is een goede aansluiting op het omliggende wegen- en OV-net. Een goede bereikbaarheid van Schiphol betekent in veel gevallen ook een goede regionale bereikbaarheid voor Haarlemmermeer. Een ander belang van Schiphol, vanwege hun verdienmodel, is het bieden van voldoende parkeergelegenheid. Schiphol en Haarlemmermeer delen hierbij het belang om reizigers niet binnen de kernen en bij OV-haltes te laten parkeren, maar op het gebied van Schiphol.

Bestuurlijk en ambtelijk heeft Haarlemmermeer, samen met o.a. Schiphol, gewerkt aan SMASH (Structuurvisie Mainport, Amsterdam, Schiphol, Haarlemmermeer). SMASH is de gemeenschappelijke visie op de Schipholregio, waarin bijvoorbeeld is onderhandeld over de leefbaarheidsbelangen voor Haarlemmermeer. In 2014 is deze structuurvisie omgezet in een beleidsnota met uitvoeringsagenda, waarvan sinds 2016 acties worden uitgevoerd. Het doel hiervan is het versterken van de economische concurrentiepositie van de Amsterdamse regio. Volgens de Jaarstukken 2016 is Haarlemmermeer bestuurlijk en ambtelijk trekker van een aantal acties op ruimtelijk en economisch gebied.

3.2.5 Provincie Noord-Holland

De gemeente Haarlemmermeer wordt doorkruist door verschillende provinciale wegen die van groot belang zijn voor de lokale en regionale bereikbaarheid van Haarlemmermeer. De provincie Noord-Holland is wegbeheerder voor deze N-wegen in Haarlemmermeer (N201, N205, N207, N232, N519 en N520) en neemt in die hoedanigheid besluiten. De provincie maakt op het gebied van bereikbaarheid het beleid en zorgt voor de aanleg en het beheer en onderhoud van hoofdzakelijk het provinciale wegennet. Daarnaast werkt de provincie bijvoorbeeld aan fietspaden buiten de bebouwde kom en de aanleg van een fietsbrug (Geniedijk over A4). Tot slot verstrekt de provincie subsidies en ontheffingen.

Ten tijde van het vaststellen van het Deltaplan geeft het coalitieakkoord 2011-2015 van de provincie een aantal ambities voor bereikbaarheidsbeleid. Die ambities, zoals het streven naar goede bereikbaarheid en robuuste verbindingen en de vrijheid van kiezen voor vervoersmiddelen zijn vergelijkbaar met de ambities van Haarlemmermeer, zoals we die in Hoofdstuk 1 hebben gerapporteerd.



3.3 Cases

Wij constateren dat de samenwerking met en de invloed van andere partijen over het algemeen geen negatieve gevolgen heeft voor de gemeentelijke doelen van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Krijgen wij voldoende uit de pot waaraan we bijdragen? Nu en dan komen in nota's en raadsessies punten naar voren over vertraagde projecten door invloed van andere partijen. Echter blijkt ook regelmatig bij andere projecten dat de gemeente door andere partijen wordt gesterkt en gezamenlijk optreedt. Enkele van deze cases behandelen we hieronder.

3.3.1 Duinpolderweg

Een belangrijk discussiestuk in de raad was het project Duinpolderweg. Het project Duinpolderweg is een serie aan maatregelen om een verbinding te realiseren tussen A4 en N206. Het uiteindelijke traject wordt Duinpolderweg genoemd en er zijn verschillende ontwerptrajecten ontwikkeld. Volgens het Deltaplan is deze verbinding van groot belang voor de bereikbaarheid van het noordelijk deel van Haarlemmermeer en de leefbaarheid van Haarlemmermeerse kernen Zwaanshoek-Bennebroek en Beinsdorp-Hillegom. Het proces loopt sinds 2008 en besluitvorming is verschillende keren vanuit provincies Noord- en Zuid-Holland uitgesteld, er is lange tijd geen Rijksbijdrage vastgesteld en er is ontevredenheid onder omwonenden.

Om met deze situatie om te gaan onderneemt het college verschillende stappen. In het Uitvoeringsprogramma 2013 staat dat er veel aandacht besteed dient te worden aan participatie en directe betrokkenheid van inwoners en belanghebbenden. In het Uitvoeringsprogramma staat de intentie om de aanleg van de Duinpolderweg gefaseerd te realiseren, zodat het besluitvormingsproces versnelt. De argumentatie voor een gefaseerde aanleg is het omgaan met verschillende belangen. Bestuurlijk zijn Haarlemmermeer, de Stadsregio en de provincie Noord-Holland voor de aanleg van de Duinpolderweg. De provincie Zuid-Holland stuit echter op meer weerstand vanuit de bevolking. Er wordt daarom besloten om op Noord-Hollands grondgebied te starten met de aanleg van de Duinpolderweg en de bijbehorende maatregelen. In een later stadium zal besluitvorming over de aanleg van het tracé in Zuid-Holland starten. Deze gefaseerde aanpak zorgt ervoor dat de uitvoering in eerste instantie niet afhankelijk is van de besluitvorming door Provincie Zuid-Holland.

Hoewel de raad niet unaniem voor de aanleg van de Duinpolderweg is, wordt in de Voortgangsrapportage Mobiliteit Oktober 2017 [20] gemeld dat naar verwachting begin 2018 een concept-voorkeursalternatief vrijkomt voor inspraak. Daarnaast informeren provincie Noord-Holland en gemeente omwonenden over de voortgang.

De concept-voorkeursalternatieven zijn door een adviesbureau doorgerekend met geschatte projectkosten tussen de 179 en 315 miljoen euro [21]. We hebben echter niet kunnen vaststellen welke partijen in welke verdeling zullen bijdragen aan dit project. De verwachting ten tijde van het Uitvoeringsprogramma 2017 is dat de Duinpolderweg in 2019 gereed komt.



3.3.2 Sloterbrug

Een ander opvallend discussiestuk in de raad was de Sloterbrug. Deze brug (eigendom van Haarlemmermeer) ligt op de grens met de gemeente Amsterdam en is daarmee object van gemeenschappelijk belang. Uit de participatiesessies met bewoners en belanghebbenden, gehouden tijdens de ontwikkeling van het Deltaplan, wordt deze brug aangemerkt als knelpunt in doorstroming en verkeersveiligheid. Het plan is om de brug te vervangen en zo de doorstroming en fietsveiligheid te verbeteren.

Het project heeft een hoge prioriteit voor het college. Het wordt al in het Deltaplan genoemd als belangrijk project, maar ook blijkt het uit de uitvoeringsprogramma's, waarin het jaarlijks wordt aangehaald als uitvoeringsproject. Bovendien blijkt het uit de beantwoording van het college op ingekomen vragen bij participatiesessies. Desondanks wordt de aanleg van de brug steeds uitgesteld.

Redenen voor uitstel worden aangedragen tijdens de raadsessie van 14 april 2016 [22]. De raad blijkt ongeduldig te worden over de voortgang rondom de brug. De wethouder geeft aan dat de colleges van gemeente Amsterdam en Haarlemmermeer met elkaar overleg plegen over het beschikbaar maken van middelen om de brug te financieren. Als reden voor het uitstel geeft de wethouder aan dat de Sloterbrug voor de gemeente Amsterdam een lagere prioriteit heeft dan voor de gemeente Haarlemmermeer. Volgens de wethouder vinden veel gesprekken plaats en zijn beide colleges voornemens een intentieovereenkomst te tekenen. Uiteindelijk is deze op 11 maart 2014 alleen door Haarlemmermeer ondertekend; Amsterdam heeft door een reorganisatie en daarmee gepaard gaande onduidelijkheden op het gebied van bevoegdheden tussen de stadsdelen en de centrale organisatie, niet ondertekend.

Uiteindelijk geeft Voortgangsrapportage Mobiliteit Oktober 2017 [20] aan dat de Amsterdamse gemeenteraad in juli 2017 heeft besloten een financiële bijdrage te reserveren in de Voorjaarsnota 2017. De bouw van de brug wordt bestendigd in een samenwerkingsovereenkomst tussen Amsterdam en Haarlemmermeer. Deze overeenkomst is nog niet ondertekend. Dit gebeurt naar verwachting nog voor de zomer van 2018. Eveneens naar verwachting wordt in 2019 het totaalkrediet ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

3.4 Constateringen

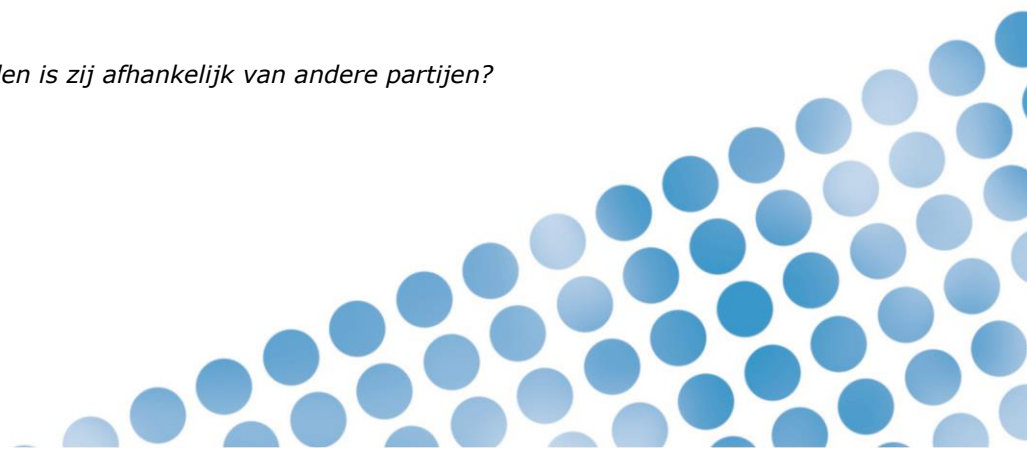
Dit hoofdstuk beschrijft de achtergrond ter beantwoording van Deelvraag 2:.

Binnen welk krachtenveld opereert de gemeente om de doelen uit het deelplan te behalen en voor welke doelen is zij afhankelijk van andere partijen?

We hebben de deelvraag opgedeeld in twee sub-deelvragen:

Deelvraag 2A: Binnen welk krachtenveld opereert de gemeente om de doelen uit het deltaplan te behalen?

Deelvraag 2B: Voor welke doelen is zij afhankelijk van andere partijen?



In de inleiding en bij de beantwoording van Deelvraag 1 gaven we aan dat het Deltaplan een grote hoeveelheid brede doelen beschrijft. Als richtlijn hebben we ons gehouden aan de beleidsdoelen, zoals die zijn opgenomen in de jaarrapportages:

- Beleidsdoel A: Een gemeente die verkeersveilig is per auto, met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer.
- Beleidsdoel B: De doorstroming van alle vormen van vervoer dient op elk moment van de dag zo optimaal mogelijk te zijn.

Van deze doelen blijkt vooral dat de gemeente vooral binnen het thema doorstroming afhankelijkheden ondervindt van omliggende partijen.

Met betrekking tot Deelvraag 2A constateren we het volgende:

- Beleidsmatig speelt Haarlemmermeer in een krachtenveld met veel verschillende partijen. De belangrijkste partijen zijn:
 - Vervoerregio Amsterdam
 - Metropoolregio Amsterdam
 - Schiphol
 - Provincie Noord-Holland
- Het college en de raad sluiten hun beleidsdoelen met betrekking tot doorstroming aan bij de doelen van belangrijke partijen. Zo ontstaat een gemeenschappelijk belang, wat de uitvoering van projecten en het behalen van doelen ten goede komt.
- Het aansluiten van de doelen in het Deltaplan op het beleid van omliggende partijen draagt in belangrijke mate bij aan het aanvragen van subsidies en het creëren van gemeenschappelijk belang. Daarnaast zorgt de rol van de wethouder in de VRA en MRA mogelijk voor belangrijke inspraak in de regionale agendavorming.
- Hoewel Haarlemmermeer in bestuurlijk opzicht formeel een belangrijke rol inneemt in regionale verbanden, is het niet geheel duidelijk geworden in hoeverre de invloed ook daadwerkelijk wordt aangewend. Wel is duidelijk dat de wethouder regelmatig inhoudelijk naar de raad terugkoppelt over de regionale sessies - waar hij ook vaak bij aanwezig is - en dat de raad zelf ook goed op de hoogte is van de ontwikkelingen in de regio.

Met betrekking tot deelvraag 2B constateren we het volgende:

- Belangrijke samenwerkingsverbanden richten zich primair op regionale bereikbaarheid (VRA, MRA). Het gemeentelijke beleidsdoel om goede doorstroming te organiseren past daarbinnen en sluit hier goed op aan.
- Samenwerkingsverbanden richten zich ook op het beleidsdoel Verkeersveiligheid. De VRA heeft een investeringsagenda verkeersveiligheid 2016-2025 en een uitvoeringsprogramma 2018-2021. De VRA financiert mee aan projecten op het gebied van infrastructuur, verkeerseducatie, campagnes en handhaving. De VRA coördineert de projecten op de drie laatst genoemde terreinen.
- Voor OV-beleid is de raad afhankelijk van beleid dat voortkomt uit de VRA. De wethouder vervult een rol bij de VRA, waardoor het beleid van VRA en Haarlemmermeer goed op elkaar afgestemd kan worden. De doelen van de OV-concessie 2018-2027 blijken dan ook goed aan te sluiten op het Deltaplan en het college laat via Jaarstukken en

Uitvoeringsprogramma's de raad weten op welke wijze de gemeentelijke belangen worden behartigd.

3.5 Beschouwing

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, vallen ons de volgende zaken op:

- Het beleid zoals beschreven in het Deltaplan sluit goed aan op regionaal beleid, zoals dat van de VRA en MRA. Dit is verstandig in het kader van samenwerking binnen de regio en in het kader van het verkrijgen van subsidies vanuit de regio. Er kleven echter ook kanttekeningen aan ter overweging: de doelen en ambities van Haarlemmermeer zijn zodanig breed omschreven, dat het beleid vanzelfsprekend al snel aansluit bij regionaal beleid. Dit verzwakt de onderhandelingspositie van Haarlemmermeer in regionale besluiten, omdat een helder standpunt niet te maken is op basis van brede doelen.
- De zitting van de wethouder in regionale verbanden lijkt goed voor de gemeentelijke invloed. De wethouder informeert de raad over regionale ontwikkelingen - die de raad zelf ook goed in beeld heeft - en is in de positie om zorgpunten vanuit de raad in te brengen in de regio, mede vanwege zijn frequente aanwezigheid bij vergaderingen. Het is echter niet vast te stellen hoe groot de slagkracht van de wethouder precies is. Daarvoor is een reconstructie nodig van verschillende belangrijke besluiten door de VRA en MRA. Dit strekt zich echter buiten de kaders van dit onderzoek.



4 Deelvraag 3 - Effectiviteit

Dit hoofdstuk geeft de achtergrond van en het antwoord op deelvraag 3:

In welke mate slaagt de gemeente erin om binnen deze kaders haar doelstelling ten aanzien van bereikbaarheid te behalen en benut ze effectief de beleidsruimte en instrumenten hiertoe?

We delen deelvraag 3 op in twee delen:

- A. *In welke mate slaagt de gemeente erin om binnen de gestelde kaders haar doelstelling ten aanzien van bereikbaarheid te behalen*
- B. *Benut de gemeente effectief de beleidsruimte en instrumenten hiertoe*

In de volgende paragrafen gaan we eerst in op de betekenis van de verschillende termen. Daarna stellen we de feiten vast die bijdragen aan het antwoord op de in dit hoofdstuk te behandelen deelvragen.

4.1 Uitwerking

Zoals in de beantwoording van Deelvraag 1 is genoemd, heeft de raad op 26 januari 2012 besloten, naast het vaststellen van het Deltaplan en de financiële dekking ervan, dat het college de raad jaarlijks informeert over de volgende punten:

5. Het college legt de raad jaarlijks een geactualiseerd uitvoeringsprogramma ter besluitvorming voor. Daarin komen de volgende punten terug:
 - a. Planning
 - b. Prioriteiten
 - c. Financiën
 - d. Monitoring van benoemde en toekomstige knelpunten
 - e. Effectmonitoring van genomen maatregelen
6. Het college neemt streefwaarden voor alle vervoersmodaliteiten¹⁷ op in het uitvoeringsprogramma, zodat de resultaten van de maatregelen aan de hand van de "modal shift" meetbaar worden.

Deze punten zijn door de raad aangedragen en zijn essentieel voor een kwantitatieve analyse van het behalen van de doelen. De gemeente Haarlemmermeer gebruikt een "bereikbaarheidsmonitor" die aan de hand van een aantal indicatoren de bereikbaarheid van Haarlemmermeer monitort. De Uitvoeringsprogramma's van 2013 t/m 2017 beschikken over een hoofdstuk "Monitoring effecten van projecten en maatregelen" die de resultaten baseert op de bereikbaarheidsmonitor.

In het Deltaplan is voor veel projecten aangegeven welk doel ze hebben. Het uitvoering geven aan deze projecten controleren we door de uitvoeringsprogramma's te bestuderen. Uit deze Uitvoeringsprogramma's blijkt jaarlijks welke maatregelen zijn uitgevoerd en welke vervroegd of vertraagd worden uitgevoerd. Deze lijst geeft verder per thema, kern, naam en omschrijving aan

¹⁷ Vervoersmodaliteiten: Auto, OV, Fiets, Wandelen

om welke maatregel het gaat. Zie bijlage A voor een overzicht van de projecten, inclusief het geplande en gerealiseerde start- en eindpunt van de uitvoeringsprojecten.

Van de 360 projecten waren 179 projecten hoog geprioriteerd. Volgens het Deltaplan is deze prioritering gebaseerd op de input van de participatiesessies. We hebben echter niet kunnen constateren welke overwegingen vervolgens zijn gemaakt om de uitvoeringsprojecten over de jaren te verdelen, afgezien van het feit dat bij iedere actualisering van het uitvoeringsprogramma wordt aangekondigd welke projecten in dat jaar worden uitgevoerd.

Van de 179 projecten zijn er tot 2017 151 uitgevoerd. In 2017 zullen volgens de uitvoeringsprogramma's nog 9 projecten gerealiseerd worden. Van 8 projecten ligt het jaar van afronding voor 2017. De overige 11 projecten worden na 2017 gerealiseerd.

Het Deltaplan geeft aan dat een totaal van 31,5 miljoen euro aan gemeentelijke investeringen nodig is voor de uitvoering van hoog geprioriteerde projecten. Hiervan is 27 miljoen euro gereserveerd uit de reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH).

Volgens het Meerjarenperspectief Investeringen Najaar 2017 [23] is t/m 2016 ongeveer 22 miljoen euro uit het RIH budget aangevraagd. Voor 2017 is nog een aanvullende 4 miljoen euro aangevraagd. Om tot de uiteindelijke besteding van 31,5 miljoen euro te komen, wordt geraamd dat in 2018-2020 nog de resterende bedragen worden besteed. Deze jaartallen liggen na het oorspronkelijke einde van het Deltaplan. De reden die hiervoor wordt gegeven is dat de uitvoering van een aantal projecten meerdere jaren kost. Het gaat daarbij voornamelijk om grote infrastructurele projecten, waar ook een afhankelijkheid is van andere partijen, zoals beschreven onder deelvraag 2.

4.1.1 Monitoring

Het uitvoeringsprogramma van 2013 [10] geeft aan welke indicatoren gebruikt worden voor de monitoring. Tabel 7 somt deze indicatoren op en geeft aan op welke wijze ze al dan niet zijn opgenomen in de uitvoeringsprogramma's.

Met betrekking tot Tabel 7 dienen twee opmerkingen gemaakt te worden. Allereerst geeft de keuze van de indicatoren een goed beeld van de ontwikkeling van o.a. de doorstroming, modal split en verkeersveiligheid in de tijd. Hiermee is te onderzoeken in hoeverre de ambities en doelen van het Deltaplan worden behaald. Het niet of beperkt bijhouden van deze indicatoren zorgt ervoor dat niet of beperkt vastgesteld kan worden of het college "op de goede weg is" met het Deltaplan.

Hoewel de raad met het Uitvoeringsprogramma van 2013 op de hoogte is gebracht van de bij te houden indicatoren, is later niet teruggekoppeld waarom bepaalde indicatoren wel of niet bijgehouden zijn.



Tabel 7: Indicatoren voor monitoring

| | Wel/beperkt/ niet gemonitord | Toelichting |
|---|------------------------------------|---|
| 1. Reistijdmetingen | Wel | 2x per jaar 5 trajecten |
| 2. Intensiteit/capaciteit verhoudingen | Niet | Uit onze interviews blijkt dat dit wel via verkeersmodellen wordt gemeten, dit is echter niet gerapporteerd in de Uitvoeringsprogramma's. |
| 3. Verkeerstellingen van de auto | Wel | Cordonmetingen, 4 categorieën: bruggen over ringvaart, Hoofddorp, Nieuw Vennep, Badhoevedorp |
| 4. OV-aanbod op knooppunten. | Wel | 4 punten, a.d.h.v. OV-chipkaartdata |
| 5. Bezettingcijfers buslijnen | Niet | |
| 6. Aantal in en uitstappers NS stations | Wel | 3 NS stations (alle) |
| 7. Modal split en modal shift in het woon-werk verkeer van de inwoners Haarlemmermeer | Beperkt | Enkel woon-werkverkeer en enkel voor 2008 en 2011 |
| 8. Mobiliteitsgedrag van de werknemers van Schiphol. | Niet | |
| 9. Parkeerdruk | Beperkt | 6 metingen gedurende 2009-2013 Volgens Uitvoeringsprogramma: Ad hoc, enkel indien beleidsbehoefte of n.a.v. klachten. |
| 10. Ongevallencijfers | Wel | ViaStat. Landelijke data - webbased |
| 11. Inventarisatie verkeersonveilige plekken | Beperkt | Volgens Uitvoeringsprogramma: Lastig te bepalen vanwege beperkte ongevallengraad |
| 12. Aantal E-laadpunten | Beperkt | Enkel gegevens van 2013 |

Aanvullend op deze indicatoren uit de Bereikbaarheidsmonitor Haarlemmermeer geven de uitvoeringsprogramma's jaarlijks de voortgang aan van het aantal gerealiseerde schoolzones en het aantal verleende Verkeersveiligheid labels (HVL¹⁸) aan basisscholen. Het Uitvoeringsprogramma van 2017 [14] geeft aan dat op dat moment alle schoolzones volgens de nieuwe eisen (zoals aangegeven in het Deltaplan) zijn ingericht. Uit dit uitvoeringsprogramma blijkt ook dat 32 van de 63 basisscholen beschikken over een Verkeersveiligheidslabel. Dit uitvoeringsprogramma geeft tevens aan dat dit aantal lager is dan het streefgetal, omdat het lastig blijkt scholen te activeren.

¹⁸ HVL: Het Deltaplan kondigt de Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel aan voor basisscholen. Scholen die in het bezit zijn van dit label laten zien dat zij verkeersveiligheid een vaste plaats geven in hun schoolbeleid.

Met betrekking tot Verkeersveiligheid labels en schoolzones kan de raad goed controleren of de bijbehorende uitvoeringsprojecten zijn uitgevoerd. Ook wat betreft de structureel gemonitorde indicatoren (zoals Reistijdmetingen, Verkeerstellingen van de auto, OV-aanbod op knooppunten) kan de raad de ontwikkelingen goed controleren, met als kanttekening dat deze gegevens voor een beperkte hoeveelheid locaties worden bijgehouden.

Het controleren van het college wordt een stuk lastiger wanneer indicatoren slechts beperkt worden bijgehouden. De beperkte informatievoorziening ondermijnt de controlerende functie van de raad en maakt het erg lastig om te onderbouwen welke projecten hebben bijgedragen aan bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

4.1.2 Effecten van maatregelen

Het uitvoeren van een project leidt niet automatisch tot een effectief project. Om de effectiviteit aan te tonen is inzicht nodig in de wijze waarop het project bijdraagt aan een doel. Dat doel kan kwalitatief worden beschreven (Een gemeente die verkeersveilig is per auto, met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer/De doorstroming van alle vormen van vervoer dient op elk moment van de dag zo optimaal mogelijk te zijn), maar dient ook gekwantificeerd te worden. Met een kwantitatieve onderbouwing kan het college eenduidig aantonen dat het werk tot het gewenste resultaat heeft geleid en dus zinvol is geweest.

In het Deltaplan beschrijft het college voldoende kwalitatieve doelen waar het college zich aan heeft gecommitteerd. Deelvraag 1 gaat hier uitgebreid op in. De kwantitatieve doelen zijn echter zeer beperkt. Het aanpassen van schoolzones, het uitdelen van Verkeersveiligheid labels of het installeren van laadpalen voor elektrische auto's waren wel projecten waaraan streefwaarden gekoppeld zijn (resp. 33 schoolzones, 63 verkeersveiligheid labels, 30 laadpalen). Echter, aan de grote projecten op het gebied van Hoogwaardig Openbaar Vervoer, nieuwe wegen of het invoeren van Duurzaam Veilig zijn geen concrete streefgetallen gekoppeld, zoals een toename van het aantal reizigers, het afnemen van verkeersdruk of het afnemen van het aantal ongevallen. Dit zijn gegevens die eenvoudig beschikbaar gemaakt kunnen worden of kunnen worden gemeten. Het gevolg van ontbrekende streefwaarden is dat prioriteiten niet gesteld kunnen worden en niet bepaald kan worden of een project nog effectief is.

Weliswaar kan niet alles kwantitatief uitgedrukt worden en kunnen relevantie en prioriteiten deels bepaald worden door met inwoners en belanghebbenden in gesprek te gaan. Echter, daarmee hangt de uiteindelijke informatievoorziening – en dus de gerelateerde beslissing – wel zeer sterk af van de mensen die het gesprek hebben gevoerd. Het levert zagezegd geen neutraal beeld op van de werkelijkheid. In onze beschouwing gaan we verder in op de mogelijkheden tot monitoring.

Ondanks dat weinig streefwaarden zijn vastgesteld, is het meten van effecten over meerdere jaren van belang om ontwikkelingen te kunnen vaststellen. Van de genoemde indicatoren worden enkel de reistijdmetingen, verkeerstellingen op cordons en het aantal in- en uitstappers in het OV jaarlijks gemeten. Hoewel de reistijdmetingen slechts op twee dagen in het jaar plaatsvinden, is hier wel een trend uit af te leiden. De verkeerstellingen en in- en uitstappers worden geautomatiseerd ingewonnen, waardoor de trend betrouwbaarder is. Helaas staat in het



Uitvoeringsprogramma 2017 dat is besloten te bezuinigen op telbudget. Als gevolg hiervan worden de cordontellingen eens per 4 jaar uitgevoerd, in plaats van jaarlijks. Hiermee wordt het voor het college en de raad nog lastiger om zowel de effectiviteit van maatregelen te bepalen, als om onderbouwde beslissingen te nemen voor uit te voeren projecten.

De resultaten laten voor aantal in- en uitstappers in het OV een stijging zien. Gemiddeld zat het aantal instappers in de periode van 2007-2011 rond de 60.000 instappers. In 2011 stijgt dit ineens naar de 70.000 instappers. Het aantal instappers in de periode van 2011-2015 blijft dan ook constant rond de 70.000 instappers. De uitvoeringsprogramma's geven geen zicht op de cijfers na 2015. De reistijdmetingen en verkeerstellingen laten verder geen significante stijging of daling zien. Gegeven de investeringen aan het wegennet en het OV-netwerk is het opmerkelijk dat deze getallen constant zijn gebleven. Aantrekkelijk OV zou tot meer instappers moeten leiden en aanpassingen aan het wegennet zouden tot een verbeterde doorstroming, of meer verkeer bij een constante reistijd moeten leiden. Echter, dit is niet geval, waardoor de effectiviteit van de uitvoeringsprojecten niet aan te tonen is.

In tegenstelling tot het voorgaande is voor de overige indicatoren in het geheel geen conclusie te trekken over ontwikkelingen en de effectiviteit van maatregelen. Dit wordt veroorzaakt door het niet of niet structureel meten van de overige indicatoren. Hierdoor kunnen wij, maar ook raad en college, niet meetbaar vaststellen of en in welke mate het college de doelen heeft behaald. Het college onderkent dit punt gedeeltelijk, door in ieder uitvoeringsprogramma aan te geven dat effectmonitoring zeer lastig is vanwege autonome invloeden. Een voorbeeld is het effect van inrichting van een 30km zone [13].

Dit argument is gedeeltelijk valide. Het "verkeerssysteem" is een levend organisme dat bijvoorbeeld ook wordt beïnvloed door het weer, de economie of menselijke gewoontes. Autonome invloeden kunnen dan ook niet uitgesloten worden bij effectmetingen in het verkeer. Echter, de periodieke uitgave van een onderzoek als De Staat van Haarlemmermeer, waarin sociologische en geografische ontwikkelingen in Haarlemmermeer worden beschreven, toont aan dat er ambtelijk wordt gewerkt aan de monitoring van ontwikkelingen die ook aan autonome invloeden onderhevig zijn.

Bovendien, het niet of beperkt meten van indicatoren conflicteert met het raadsbesluit van 26 januari 2011, waaraan punt 5 en 6 unaniem via amendement zijn toegevoegd. Deze amendementen zijn behandeld in hoofdstuk 2¹⁹. Dit ondermijnt de controlerende rol van de raad, maar ook laat het college hiermee een belangrijk instrument liggen om beslissingen af te wegen. Zowel raad als college gaan hier tijdens raadsessies niet op in.

Een voorbeeld van de waarde van monitoring is het meten van de modal-split. Inzicht in de jaarlijkse modal split (de verdeling van gebruik vervoersmiddelen) – en dus de modal-shift

¹⁹ Amendement 5: de raad elk jaar een geactualiseerd uitvoeringsprogramma voor besluitvorming voor te leggen, incl. planning, prioriteiten en financiën, alsmede monitoring van de benoemde en toekomstige knelpunten en van de effecten van de genomen maatregelen;

Amendement 6: het uitvoeringsprogramma nader te preciseren door het opnemen van streefwaarden voor alle vervoersmodaliteiten, waardoor de resultaten van de maatregelen inzake 'modal shift' meetbaar worden.

(ontwikkeling van modal-split) is belangrijk voor een goed inzicht in de ontwikkeling van het gebruik van vervoerswijzen binnen Haarlemmermeer.

Uit het uitvoeringsplan van 2013 blijkt dat het zeer goed mogelijk is om de modal-split, ofwel de verdeling in gebruik van vervoersmiddelen, te meten. Dit is immers over 2008 en 2011 gedaan. De ontwikkeling in modal-splits, ofwel de modal-shift, werkt als instrument voor het college om aan te tonen dat iedere verkeersdeelnemer inderdaad wordt gefaciliteerd. De aangetoonde stijging van OV reizigers na 2011 kan invloed hebben op de gemeten modal-split. Mogelijk is dit ten koste gegaan van het aantal fietsers, of het aantal autoverplaatsingen. Dit kunnen we nu niet vaststellen.

Andere voorbeelden van beperkte monitoring zijn het uitblijven van structurele overzichten van het aantal gerealiseerde elektrische laadpunten of inzicht in de parkeerdruk in de gemeentelijke parkeergarages en -terreinen. Aangezien laadpalen en parkeerbeleid onderdeel zijn van het Deltaplan, is monitoring op deze zaken belangrijk om aan te tonen dat maatregelen plaatsvinden en het gewenste effect hebben.

4.2 Constateringen

Dit hoofdstuk ging in op deelvraag 3:

In welke mate slaagt de gemeente erin om binnen deze kaders haar doelstelling ten aanzien van bereikbaarheid te behalen en benut ze effectief de beleidsruimte en instrumenten hiertoe?

Voor een helder antwoord op deze vraag, hebben we de deelvraag opgedeeld in 2 delen. Hierna gaan wij in op onze constateringen per sub-deelvraag.

Deelvraag 3A: In welke mate slaagt de gemeente erin om binnen de gestelde kaders haar doelstelling ten aanzien van bereikbaarheid te behalen?

Met betrekking tot deelvraag 3A constateren we het volgende:

- Hoewel het uitvoeren van projecten nooit een primair doel van een college is, is dit het enige punt waarop de voortgang van het Deltaplan goed te monitoren is. In de periode van 2012 t/m 2017 is het grootste deel van de in het Deltaplan hoog geprioriteerde projecten dan ook uitgevoerd.
- Met betrekking tot het behalen van de doelen in het Deltaplan, kunnen wij niet vaststellen of de gemeente erin is geslaagd om binnen de gestelde kaders haar doelstelling ten aanzien van bereikbaarheid te behalen. Dit komt hoofdzakelijk door het ontbreken van structurele monitoringsgegevens. Daar komt bij dat het college voor veel maatregelen geen streefwaarden heeft genoemd. Het ontbreken van dergelijke gegevens zorgt ook voor een onvoldoende verantwoording van bestede middelen. Het besteden van een bedrag van 31,5 miljoen vraagt dan ook om een kritische raad en een goede verantwoording door het college.



Deelvraag 3B: Benut de gemeente effectief de beleidsruimte en instrumenten hiertoe?

Met betrekking tot deelvraag 3B constateren we het volgende:

- Met het vaststellen van het Deltaplan heeft de gemeenteraad het college veel beleidsruimte gegeven. De hoge mate van uitgevoerde projecten laat zien dat het college in ieder geval zijn uitvoerende taak heeft volbracht. Echter, met het niet structureel meten op essentiële indicatoren (zoals modal-split, bezettingscijfers, capaciteitsberekeningen) constateren wij dat zowel het college als de raad belangrijke instrumenten hebben laten liggen om de effectiviteit van maatregelen te bepalen en daarmee het beleid bij te kunnen sturen.

4.3 Beschouwing

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, vallen ons de volgende zaken op:

- Het monitoren van mobiliteitsbeleid is geen gewoonte van het college en de raad. Monitoring gebeurt incidenteel, of is geheel afwezig. Hiermee missen raad en college een zeer belangrijk instrument om de effectiviteit van uitvoeringsprojecten te onderzoeken. Dit is verwonderlijk, allereerst gezien de forse bedragen (31,5 miljoen euro) die met het Deltaplan gemoeid gingen en gaan. Het is ook bijzonder vanwege het feit dat de raad per amendement in 2011 heeft aangegeven op de hoogte gehouden te willen worden door middel van monitoring. Door later niet meer terug te komen op monitoring houdt de raad zich niet aan de eigen afspraken.
- Monitoring is niet lastig en de gemeente bewijst met een middel als "De staat van Haarlemmermeer" prima in staat te zijn op andere terreinen wel te kunnen monitoren. Daarnaast kan ook de beleving van inwoners goed gemonitord worden, bijvoorbeeld door een inwonerspanel aan te stellen en hen periodiek te vragen naar hun oordeel over de bereikbaarheid in de buurt, de verkeersveiligheid voor hun kinderen, of de overlast van verkeer op de Ringdijk. Wanneer dit stelselmatig gebeurt, hebben college en raad een neutraal beeld van de "mobiliteitsstaat" in Haarlemmermeer en is het een stuk eenvoudiger om te bepalen welke projecten wel of niet uitgevoerd dienen te worden en hoe die geprioriteerd moeten worden. Het meten van de effectiviteit van afzonderlijke maatregelen kost weliswaar tijd en aandacht, maar geeft wel inzicht welke maatregelen bijdragen aan het mobiliteitsbeleid.
- Het langdurig vasthouden aan een planning zorgt voor een starre en ineffectieve uitvoering van projecten. Daarnaast veranderen prioriteiten in de tijd, waardoor projecten meer of minder belangrijk worden. Slim omgaan met ontwikkelingen in de tijd past binnen het kader adaptief programmeren²⁰. In de toekomst gaat adaptief programmeren een belangrijke rol spelen en daar past ook goede monitoring bij. Door goed te monitoren en ontwikkelingen in de gaten te houden, kunnen raad en college snel op doelen bijsturen en dwingen raad en college zichzelf om zich continu af te vragen of projecten nog wel noodzakelijk zijn en of nog aan de juiste doelen wordt gewerkt.

²⁰ Adaptief programmeren is een beleidsinstrument om snel om te kunnen gaan met onverwachte ontwikkelingen, zonder lange termijn doelen uit het oog te verliezen.



5 Deelvraag 4 - Bewoners

Dit hoofdstuk geeft de achtergrond van en het antwoord op deelvraag 4:

Op welke wijze betreft de gemeente bewoners van de gemeente Haarlemmermeer in het bereikbaarheidsbeleid en in hoeverre heeft de gemeente zicht op hoe de bewoners de bereikbaarheid waarderen?

We delen deelvraag 4 op in twee delen:

- A. *Op welke wijze betreft de gemeente bewoners van de gemeente Haarlemmermeer in het bereikbaarheidsbeleid?*
- B. *In hoeverre heeft de gemeente zicht op hoe de bewoners de bereikbaarheid waarderen?*

In de volgende paragrafen beschrijven we eerst de rol van bewoners bij de totstandkoming van het Deltaplan. Daarna beschrijven we de rol die bewoners hebben na de vaststelling van het Deltaplan. We sluiten af met een concrete beantwoording van deelvraag 4.

5.1 Participatie

In het Collegeprogramma Haarlemmermeer 2010-2014 [3] geeft het college in paragraaf "Bestuur, communicatie en participatie" aan veel belang te hechten aan:

- het aansluiten van beleid op de behoeften van inwoners en bedrijven en het
- creëren van draagvlak onder inwoners en "vertegenwoordigende partijen".

Specifiek over participatie geeft het collegeprogramma aan:

"Voor de ontwikkeling van de gemeente en het verkrijgen van draagvlak, is participatie van essentieel belang. Zo veel als mogelijk realiseert dit college participatie op maat, conform het daartoe afgesloten participatieconvenant²¹. Per project bekijken we welke vorm van participatie op welk moment het meest geschikt is."

Het participatieconvenant van de gemeente Haarlemmermeer legt uit welke rol participatie in de gemeente krijgt toegedicht:

"Onze missie is dat inwoners, ondernemers, instellingen en belangenorganisaties de mogelijkheid hebben vroegtijdig invloed uit te oefenen op de voorbereiding van gemeentelijke beleids- en uitvoeringsplannen met name gericht op de leef- en woonomgeving en dat hun inbreng transparant wordt meegewogen in de belangenafweging."

²¹ Participatieconvenant: Het convenant omvat een set basisafspraken, met de bedoeling de samenwerking tussen gemeente en alle dorps- en wijkraden te ondersteunen. Het voorziet in een behoefte om intenties en afspraken tussen dorps- en wijkraden en gemeente te concretiseren.

Met betrekking tot bewoners en het Deltaplan Bereikbaarheid betekent dit, procesmatig gezien, dat bewoners:

1. Op de hoogte gebracht dienen te worden van de plannen in het Deltaplan
2. Daar invloed op uit kunnen oefenen
3. Inzichtelijk wordt gemaakt op welke wijze de inbreng wel of niet wordt verwerkt in het Deltaplan.

Een goede afweging vanuit de gemeente hoort hierbij. Bewoners worden hiermee serieus genomen en het betrekken van bewoners bij planvorming zorgt voor vergroting van het draagvlak. In dit hoofdstuk gaan wij voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen uit van dit kader.

5.2 Chronologie

Bewoners zijn twee jaar voor het raadsbesluit tot het aannemen van het Deltaplan betrokken geraakt bij de planvorming rondom het Deltaplan. Op 13 september 2010 heeft de gemeente de eerste inloopavond georganiseerd in het kader van het Deltaplan Bereikbaarheid [24]. Op 25 augustus 2010 wordt de uitnodiging hiervoor naar de gemeenteraad verstuurd en op 26 augustus 2010 is de uitnodiging per brief naar dorps- en wijkraden en ondernemersverenigingen in Haarlemmermeer en omstreken verstuurd.

Tijdens de inloopavond kondigt de wethouder de komende participatieperiode aan in het kader van het Deltaplan. Tevens bestaat de inloopavond uit een aantal workshopsessies rondom de thema's van het Deltaplan (Auto, Fiets, OV, Parkeren, Verkeersveiligheid), aan de hand van:

- Ervaren knelpunten
- Prioriteiten van maatregelen
- Mogelijke oplossingen.

De sessie is zowel door bewoners als door belangengroeperingen en raadsleden bezocht. De aanwezigen hadden zowel een adviserende als raadplegende rol.

Na deze sessie heeft de gemeente in twee rondes verschillende participatiesessies georganiseerd. De eerste sessies zijn gehouden in het najaar van 2010. De tweede sessies in het voorjaar van 2011. De participatiesessies zijn gehouden met ondernemers en met bewoners en belangengroepen in Badhoevedorp (Noord), Nieuw Vennep (Zuid) en Hoofddorp. Zie Tabel 8 voor de data en de doelen van de sessies.



Tabel 8: Gehouden participatiesessies

| Sessie | Datum | Doel |
|---|-------------------|--|
| Startbijeenkomst | 13 september 2010 | Uiteenzetten kernpunten en aankondigen participatieproces |
| 1: Badhoevedorp (Noord) | 20 oktober 2010 | Inventariseren lokale knelpunten |
| 1: Nieuw Venneep (Zuid) | 8 november 2010 | Inventariseren lokale knelpunten |
| 1: Hoofddorp (Midden) | 10 november 2010 | Inventariseren lokale knelpunten |
| 2: Badhoevedorp (Noord) | 3 maart 2011 | Prioriteren lokale knelpunten |
| 2: Nieuw Venneep (Zuid) | 10 maart 2011 | Prioriteren lokale knelpunten |
| 2: Hoofddorp (Midden) | 16 maart 2011 | Prioriteren lokale knelpunten |
| Inloopavond | 24 oktober 2011 | Informereren over inhoud Deltaplan Gelegenheid tot stellen vragen en verkrijgen van toelichting |
| Deadline reacties concept Deltaplan | 11 november 2011 | 30 ingekomen reacties |
| Bericht stand van zaken Deltaplan | 23 december 2011 | Op de hoogte houden |
| Behandeling concept Deltaplan en vragen in raad | 12 januari 2012 | Raadsdebat over concept Deltaplan en ingekomen vragen |
| Besluit raad | 26 januari 2012 | Aanname Deltaplan Bereikbaarheid |

Het doel van de eerste sessies was het inventariseren van lokale knelpunten. Bij de tweede ronde lag de nadruk op het prioriteren van knelpunten. Volgens de wethouder worden de deelnemers aan deze sessies in staat gesteld prioriteiten te stellen. Het is niet achterhaald op welke wijze de aangedragen prioriteringen daadwerkelijk zijn doorgevoerd in het Deltaplan en vervolgens in de uitvoeringsprogramma's. Wel staat vast dat de raad het Deltaplan en de uitvoeringsprogramma's, en daarmee de prioritering, heeft vastgesteld.

Na vaststelling van het Deltaplan wordt de participatie teruggebracht tot projectniveau. Hoewel participatie in veel raadsessies als onderwerp wordt genoemd (bijvoorbeeld over de Uitvoeringsprogramma's 2014, 2015, 2016, 2017) constateren wij dat er bij de raad geen fundamentele ontevredenheid heerst over de omgang van het college met participatie.

We constateren dat klachten rondom participatie voortkomen uit keuzes die het college maakt. Uit participatiesessies kunnen immers ook tegengestelde belangen komen, zoals in 2016 met het aanbrenge van fietsstroken op de Ringdijk in Weteringbrug, waarin twee groeperingen tegenstrijdige belangen hadden en een van de groeperingen ontevreden was over de participatie. De wethouder gaf aan dat in dit geval de participatie goed ging, maar dat mensen niet altijd kunnen krijgen niet waar ze om vragen.

Een kritiekpunt ontstaat in de raadsessie over het Uitvoeringsprogramma 2014 [11]. Onderwerp is een ingekomen brief vanuit de wijk Floriande over het niet betrokken zijn bij een belangrijk participatietraject. Volgens de raad komen er meer van dergelijke brieven binnen. Tijdens latere

sessies ontvangt de wethouder meer complimenten over participatie en geven de raadsleden aan dat het proces steeds beter gaat.

5.2.1 Waardering bereikbaarheid

Inzicht in de wijze waarop inwoners van de gemeente de bereikbaarheid waarderen helpt bij het vaststellen of het college de juiste maatregelen neemt om bereikbaarheid te verbeteren. Een periodieke inventarisatie van tevredenheid helpt daarnaast bij het monitoren van ontwikkelingen. De eerder genoemde, door ambtenaren zelf opgestelde, Staat van Haarlemmermeer is een vierjaarlijkse "graadmeter" van de stand van zaken op gebied van demografie, sociale cohesie en mobiliteit. Op mobiliteitsgebied gaan deze rapportages bijvoorbeeld in op het autobezit onder de inwoners van de gemeente. Echter, een waardering over bereikbaarheid en verkeersveiligheid komt daarin niet naar voren.

Specifieke metingen zijn ook nodig om de waardering van bereikbaarheid vast te stellen, maar het is niet mogelijk om op basis van objectieve gegevens vast te stellen hoe bewoners de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Haarlemmermeer waarderen. Wij hebben geconstateerd dat er geen periodieke tevredenheidsonderzoeken hebben plaatsgevonden over deze thema's. Het was eenvoudig geweest om De Staat van Haarlemmermeer uit te breiden met een hoofdstuk over bereikbaarheid. Overigens komt uit onze interviews met ambtenaren wel het beeld naar voren dat de inwoners van Haarlemmermeer mobiliteit en bereikbaarheid belangrijke thema's vinden en dat men doorgaans tevreden is over het gevoerde beleid.

5.3 **Constateringen**

Dit hoofdstuk ging in op de rol van bewoners bij de beleidsvorming en -uitvoering. Deelvraag 4 was:

Op welke wijze betreft de gemeente bewoners van de gemeente Haarlemmermeer in het bereikbaarheidsbeleid en in hoeverre heeft de gemeente zicht op hoe de bewoners de bereikbaarheid waarderen?

We hebben deze deelvragen opgedeeld in twee delen. Met betrekking tot Deelvraag 4A: *(Op welke wijze betreft de gemeente bewoners van de gemeente Haarlemmermeer in het bereikbaarheidsbeleid?)* constateren wij het volgende:

- Bij de totstandkoming van het Deltaplan is een uitgebreid participatietraject uitgevoerd. Bewoners zijn toen in staat gesteld om mee te denken over de plannen, knelpunten aan te dragen, te prioriteren en oplossingen aan te dragen. Volgens het college heeft dit geleid tot een flinke bijdrage aan de inhoud van het Deltaplan. Het is echter niet vast te stellen hoe de inbreng van bewoners in het Deltaplan en de prioritering is verwerkt.
- De inbreng van bewoners heeft niet tot fundamentele wijzigingen aan de visie van het Deltaplan heeft geleid. De inbreng van bewoners en de plannen van de gemeente bleken goed op elkaar aan te sluiten.



- Nadat het Deltaplan is aangenomen, worden bewoners minder vaak bij het proces betrokken. Bij specifieke uitvoeringsprojecten worden bewoners betrokken voor de wijze van uitvoering en niet zozeer voor de inhoudelijke doelen van de uitvoeringsprojecten.
- Ontevredenheid over participatie wordt voornamelijk in raadsessies naar voren gebracht, rechtstreeks via brieven of via persoonlijk contact met de wethouder. In een aantal gevallen is het college geconfronteerd met ontevredenheid vanuit bewoners over het niet participeren of het kiezen voor alternatieven die niet uit participatie zijn voortgekomen.
- De ontevredenheid van veel inwoners over participatie gaat niet zozeer over bereikbaarheid, maar over de directe invloed van bereikbaarheidsmaatregelen op deze inwoners.
- De gemeente organiseert geen jaarlijkse inspraaksessies waarin bewoners jaarlijks kunnen meedenken over prioritering van projecten of over de voortgang van uitvoeringsprojecten. In plaats daarvan bepaalt het college vooral aan de hand van het "werk-met-werk" maken-credo de prioriteiten. Hierdoor is niet gegarandeerd dat de prioritering uit participatie wordt behouden en bepalen college en raad zelf de prioritering.

Met betrekking tot deelvraag 4B (*In hoeverre heeft de gemeente zicht op hoe de bewoners de bereikbaarheid waarderen?*) constateren wij het volgende:

- College en raad geven aan regelmatig met inwoners te spreken. Ook worden bewoners en belanghebbenden betrokken bij de uitvoering van projecten, waarbij de inbreng van aanwezigen wordt gehoord. Echter, er vindt geen systematische monitoring plaats van de waardering van bereikbaarheid door bewoners.

5.4 Beschouwing

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, vallen ons de volgende zaken op:

- Tijdens het ontwikkelen van het Deltaplan hebben bewoners een belangrijke rol gekregen in het bepalen van uitvoeringsprojecten en de prioritering daarvan. Het valt ons op dat binnen de raad en het college zeer veel waarde wordt gehecht aan dit soort participatie. Echter vragen wij ons wel af in hoeverre de destijds gestelde prioriteiten zich hebben ontwikkeld gedurende de uitvoering van het Deltaplan. Inwoners worden namelijk later niet meer betrokken bij herprioritering. In het kader van het Deltaplan is het dan ook bijzonder dat participatie in een later stadium niet meer is uitgevoerd, behalve op uitvoeringsniveau van specifieke projecten.
- De raad heeft een reactieve rol ingenomen en toonde weinig pro activiteit. Jaarlijks stelt het college het nieuwe uitvoeringsprogramma aan de raad voor, waarin de projecten op initiatief van het college zijn geprioriteerd. De raad stemde hier telkens unaniem mee in.
- Zowel de raad als het college vertrouwen op persoonlijk contact met bewoners en betrokkenen bij uitvoeringsprojecten. Een risico hierbij is dat problematieken "uit het veld" zo neutraal zijn als de persoon die het bij het college of de raad inbrengt en dat problematieken kunnen gaan overheersen van specifieke bewoners die het college of raadsleden het eenvoudigst of het vaakst weten te vinden.

- Contact met inwoners wordt vooral uitgevoerd op "stoeptegelniveau", waarin bewoners wordt gevraagd naar hun inbreng bij uitvoeringsprojecten. In de gedachte van participatie zou het beter zijn om bewoners ook periodiek mee te laten praten over meer abstracte onderwerpen, zoals de ontwikkeling van beleidsdoelen en langetermijnvisie. Op die manier krijgen college en raad een beter beeld van wat er speelt onder de inwoners en is het eenvoudiger om keuzes te maken in het belang van de burger.

6 Deelvraag 5 - Besluitvorming en rol raad

Dit hoofdstuk geeft antwoord op deelvraag 5:

Hoe heeft de besluitvorming over het Deltaplan Bereikbaarheid plaatsgevonden en wat was de rol van de raad daarbij?

Om deze vraag te beantwoorden, baseren wij ons op raadsbesluiten die ten grondslag liggen aan de totstandkoming van het Deltaplan. We beschrijven eerst de stappen die college en raad genomen hebben tot vaststelling van het Deltaplan. Daarna gaan we in op de rol van de raad tijdens de uitvoering van het Deltaplan.

We spiegelen onze bevindingen met de taken zoals die voor de raad zijn vastgelegd en sluiten af met een conclusie en een concreet antwoord op de deelvraag.

6.1 Ontwikkeling Deltaplan

Op 27 april 2010 kondigt het nieuwe college van de gemeente Haarlemmermeer in zijn collegeprogramma 2010-2014 aan een Deltaplan Bereikbaarheid te ontwikkelen. Volgens het collegeprogramma staat hierin centraal: "dat de doorstroming op elk moment van de dag, uitgaande van de situatie en het tijdstip, zo optimaal mogelijk is". Even verderop staat vermeld: "Bij het opstellen van het plan worden de inwoners en ondernemers actief betrokken."

Dit laatste blijkt uit de georganiseerde "Meedenkavond Deltaplan Bereikbaarheid" in het gemeentehuis van Haarlemmermeer. Deze meedenkavond geldt als startbijeenkomst voor de ontwikkeling van het Deltaplan. Voor die bijeenkomst zijn belanghebbenden (inwoners en ondernemers) en gemeenteraad uitgenodigd. Op 25 augustus 2010 verstuurt het college de uitnodiging naar de gemeenteraad [24]. Op 26 augustus 2010 verstuurt het college de uitnodiging naar dorps- en wijkraden en ondernemersverenigingen in Haarlemmermeer en omstreken [25].

Volgens de uitnodiging is de invulling van deze bijeenkomst:

1. Uiteenzetten wat het Deltaplan inhoudt en hoe het wordt gerealiseerd
2. Met elkaar praten over de belangrijke verkeer- en vervoerthema's van de gemeente
3. Horen waar de gemeente aandacht aan moet schenken

Verder kondigt de uitnodiging aan dat de wethouder in het najaar van 2010 een aantal gebieden gaat bezoeken "om te horen wat er lokaal speelt op het gebied van verkeer en vervoer".



De startbijeenkomst wordt zowel door belanghebbenden als door raadsleden bezocht. Aan de hand van een nota informeert het college de gemeenteraad op 16 december 2010 over de stand van zaken rond het Deltaplan Bereikbaarheid. Het college beschrijft de resultaten van de workshops met belanghebbenden en kondigt aan in februari 2011 een "Hoofdpijnennotitie Deltaplan Bereikbaarheid" aan de gemeenteraad te presenteren: "Daarin schetsen wij de hoofdpijnen van onze visie op bereikbaarheid en welke accenten wij leggen in het beleid voor verkeer en vervoer".

De B&W nota over deze hoofdpijnen [6] wordt ter bespreking naar de raad verstuurd. De besluitpunten zijn:

1. In te stemmen met de volgende acht kernpunten als basis voor de uitwerking van het Deltaplan Bereikbaarheid:
 - Ruimte voor mobiliteit is mogelijk in Haarlemmermeer.
 - Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst.
 - Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost.
 - Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven.
 - Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies. Elk knooppunt z'n eigen kleur.
 - Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen.
 - Veilig en vrij bewegen: de verantwoordelijkheid van elke verkeersdeelnemer.
 - Ruimte voor innovatie voor het nieuwe bewegen.
2. Kennis te nemen van de voorgenomen inhoud van het Deltaplan Bereikbaarheid.
3. Kennis te nemen van de voorgestelde samenhang tussen deltaplan en parallel lopende beleidstrajecten en -onderzoeken.
4. Kennis te nemen van de participatieresultaten.
5. De raad voor te stellen deze nota te agenderen ter bespreking.

Deze nota behandelt ook de rol van de raad:

Met betrekking tot verantwoordelijkheden:

1. "De gemeenteraad stelt de kaders vast voor het mobiliteitsbeleid, daartoe wordt het concept Deltaplan Bereikbaarheid ter bespreking aangeboden aan de gemeenteraad"
2. "Na verwerking van inspraakreacties zal de gemeenteraad het definitieve Deltaplan Bereikbaarheid vaststellen."

Met betrekking tot besluitvorming:

1. "Het informeren van de raad vindt plaats via voortgangsbrieven en via bestuurlijke besluitvormingsstukken die worden voorgelegd ter bespreking met de raad of – indien kaderstellend - ter besluitvorming worden voorgelegd aan de raad."
2. "Voorliggende nota wordt besproken in een sessie met de gemeenteraad. Tevens zal het presidium worden voorgesteld medio mei een informatieve sessie te plannen, waarin de uitkomsten van de 2e participatieronde met de raad worden gedeeld."
3. "De inbreng uit deze (participatie)bijeenkomsten wordt verwerkt in het concept deltaplan, dat naar verwachting voor de zomer door het college wordt vastgesteld."

4. "Na de zomer wordt het plan in definitieve vorm ter besluitvorming aan de raad voorgelegd."



6.1.1 Vaststellen kaders

Op 24 maart 2011 bespreekt de gemeenteraad de Kernpunten Deltaplan Bereikbaarheid, zoals voorgesteld in genoemde B&W nota. De kernpunten gelden als de kaders waarbinnen het Deltaplan wordt opgesteld. De raad kan zich tijdens deze sessie op hoofdlijnen vinden in de kernpunten en de wethouder geeft aan de input uit de sessie mee te nemen in het opstellen van het concept Deltaplan.

6.1.2 Vaststelling concept Deltaplan (zomer 2011)

Het college presenteert het Concept Deltaplan, na de collegevergadering van 27 september 2011, aan de raad [26]. In deze nota geeft het college aan de 8 kernpunten te hebben gebruikt als basis voor het Deltaplan. Tijdens de raadsessie op 27 oktober 2011 bespreekt de raad het concept Deltaplan. We constateren dat de raadsleden tijdens de sessie het concept Deltaplan en het verrichte werk positief waarderen.

6.1.3 Besluitvorming definitief Deltaplan (winter 2011)

Het college stelt het definitieve Deltaplan voor op 20 december 2011. De beslispunten zijn, "onder voorbehoud van het vaststellen van het *Deltaplan Bereikbaarheid* door de raad":

1. In te stemmen met de beantwoording van de reacties op het concept Deltaplan Bereikbaarheid, zoals opgenomen in de *Notitie beantwoording ingekomen reacties concept Deltaplan Bereikbaarheid*
2. Het *Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid 2012* vast te stellen

Het besloten voorstel aan de raad is:

1. Het *Deltaplan Bereikbaarheid; vrijheid van bewegen* vast te stellen;
2. De investeringen van het Deltaplan Bereikbaarheid volledig te dekken uit de reserve Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer (RIH), waarbij in de komende jaren aandacht zal worden besteed aan de benodigde aanvulling van deze reserve
3. De investeringskredieten 2012, welke gedekt worden uit de algemene reserve RIH, met een totaal bedrag van € 3.960.000 beschikbaar te stellen
4. Hiertoe de 5^e kredietverstrekking voor het jaar 2012 vast te stellen

De gemeenteraad debatteert over dit Deltaplan op 12 januari 2012. Uit het sessieverslag blijkt de algemene strekking dat de gemeenteraad het Deltaplan een goed document vindt. Uit het raadsbesluit van 26 januari 2012 blijkt dat de raad de beslispunten uit het raadsvoorstel unaniem aanneemt.

Uit dat raadsbesluit blijkt ook dat twee amendementen, aanvullend op de voorgestelde beslispunten door het college, unaniem worden aangenomen, namelijk:

5. de raad elk jaar een geactualiseerd uitvoeringsprogramma voor besluitvorming voor te leggen, incl. planning, prioriteiten en financiën, alsmede monitoring van de benoemde en toekomstige knelpunten en van de effecten van de genomen maatregelen;

6. het uitvoeringsprogramma nader te preciseren door het opnemen van streefwaarden voor alle vervoersmodaliteiten, waardoor de resultaten van de maatregelen inzake 'modal shift' meetbaar worden.

6.1.4 Voortgangsbrieven en bestuurlijke besluitvormingsstukken

Het bij het deltaplan behorende uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd en aan de raad ter vaststelling aangeboden. Dit gebeurt jaarlijks op dezelfde manier. Het college actualiseert het Uitvoeringsprogramma, stelt dit vast en geeft daarbij zowel in het uitvoeringsprogramma als in het raadsvoorstel aan welke projecten zijn uitgevoerd, welke uitgevoerd gaan worden en welke projecten eerder of later dan gepland uitgevoerd gaan worden²². Ook geeft het raadsvoorstel aan welk bedrag uit de algemene reserve (RIH) nodig is voor de uitvoering van die projecten. Vervolgens stelt het college de raad voor het raadsvoorstel ter bespreking en besluitvorming te agenderen.

Het raadsvoorstel bestaat jaarlijks uit twee punten:

Beslispunten voor de raad:

1. Het investeringskrediet voor 201x welke gedekt wordt uit de algemene reserve RIH, met het totale bedrag van € x beschikbaar te stellen
2. Hiertoe de n^e kredietverstrekking voor het jaar 201x vast te stellen

De beslispunten worden ieder jaar unaniem aangenomen, waarmee de kredieten voor de geactualiseerde uitvoeringsprogramma's worden vastgesteld.

6.1.5 Moties en amendementen

Sinds de vaststelling van het Deltaplan hebben raadsleden verschillende moties en amendementen aangedragen met verzoeken aan het college. Deze amendementen en moties zijn gebaseerd op signalen die raadsleden onder inwoners hebben opgevangen. Twee aangenomen moties op 19 maart 2015 waren bijvoorbeeld "Tijdelijke verkeersmaatregelen" en "Hobbel Weg".

Motie tijdelijke verkeersmaatregelen

Verzoekt het College

- Verkeersplannen beter en in samenhang te toetsen.
- Om tijdelijke verkeersmaatregelen in Haarlemmermeer meer "tijdelijk" te laten zijn. Kritisch te zijn op de duur van tijdelijke maatregelen en in periodes waarin niet gewerkt wordt de tijdelijke maatregelen af te laten schermen (wegdraaien) of te verwijderen;
- Voldoende toe te zien op de naleving ervan. O.a. dat tijdelijke verkeersmaatregelen daadwerkelijk conform het vastgestelde verkeersplan worden geplaatst, afgeschermd (bij geen werkzaamheden) en verwijderd;

²² Voor 2013 heeft de raad het uitvoeringsprogramma vastgesteld



Motie Hobbel Weg

Verzoekt het College om:

- Aantal: Daar waar de verkeersveiligheid en het participatieproces het toelaat terughoudender te zijn bij het plaatsen van drempels. Zo nodig vaker te kiezen voor andere snelheid beperkende maatregelen. Waar mogelijk verkeersdrempels te verwijderen in combinatie met bijvoorbeeld gepland onderhoud of aanpassing van het betreffende wegvak.
- Uniformiteit: Zorg te dragen voor meer uniformiteit in het ontwerp van verkeersdrempels en zoveel als mogelijk een standaard oplossing toe te passen;
- Hoogte: Er voor zorg te dragen dat aan te leggen of aan te passen verkeersdrempels goed kunnen worden gepasseerd met de toegestane snelheid en goed onderhouden worden zodat dit zo blijft;
- Vervolg: te inventariseren welke verkeersdrempels in Haarlemmermeer een probleemdrempel zijn en de Raad te informeren over de aanpak daarvan.

Na aanneming van deze moties is het college aan de slag gegaan om de motie uit te voeren. Naar aanleiding van de Motie "Hobbel Weg" wordt bijvoorbeeld bij (her)inrichtingsvraagstukken structureel overwogen of drempels nog noodzakelijk zijn. Per brief houdt het college de raad op de hoogte over de uitvoering van deze motie [27].

6.2 Constateringen

Dit hoofdstuk behandelt de achtergrond van Deelvraag 5:

Hoe heeft de besluitvorming over het Deltaplan Bereikbaarheid plaatsgevonden en wat was de rol van de raad daarbij?

Op basis van ons onderzoek constateren we het volgende:

- De gemeenteraad is bij het opstellen van het Deltaplan regelmatig betrokken door het college. Gedurende het gehele proces van besluiten over kernpunten, het reageren op het concept Deltaplan tot het besluiten over het definitieve Deltaplan heeft de raad gedaan wat ten minste van de raad verwacht mag worden. De raad kon daarbij reageren op voorstellen vanuit het college en nam unaniem het Deltaplan aan.
- Jaarlijks besluit de gemeenteraad over de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's. Het college stelt daarin de uit te voeren projecten voor en de raad debatteert hierover.
- De jaarlijkse uitvoeringsprogramma's zijn zonder uitzondering unaniem aangenomen. De raad stelt de wethouder tijdens de debatten wethouder kritische vragen en in sommige gevallen droeg de raad het college via amendementen en moties op bepaalde zaken anders te formuleren of uit te voeren. Uitvoeringsprogramma's worden naar aanleiding van een debat dus niet aangepast.
- De wethouder toont een meewerkende houding bij moties en amendementen en hij reageert onderbouwend op inbreng vanuit de raad. Ook koppelt hij terug welke acties hij heeft uitgevoerd.

6.3 Beschouwing

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, vallen ons de volgende zaken op:

- Uitvoeringsplannen worden ieder jaar unaniem en ongewijzigd aangenomen. Het college doet het voorstel, de raad neemt het na debatvoering aan. Hoewel een debat uiteraard de verschillende standpunten binnen de raad weergeeft, is eerdere interactie tussen raad en college wenselijk om het uitvoeringsprogramma niet als vaststaand feit aan de raad aan te bieden. De gang van zaken die we waarnemen is dat het ongewijzigd aannemen van uitvoeringsprogramma wijst op weinig interactie tussen raad en college bij het actualiseren van uitvoeringsprogramma's. Daardoor hebben wij de indruk dat de raad zich erg afhankelijk opstelt van de daadkracht van het college. Meer interactie is mogelijk door de raad te betrekken bij de keuze voor alternatieven binnen een projecten, of door de raad te vragen zelf ook over de prioritering van projecten in gesprek te gaan.
- Het is verwonderlijk dat de raad gedurende de uitvoering van het Deltaplan niet meer heeft gevraagd naar monitoringsgegevens, ondanks dat dit destijds per amendement is gevraagd.



7 Deelvraag 6 – Uitoefening controlerende rol

Dit hoofdstuk geeft antwoord op deelvraag 6:

In hoeverre krijgt de raad tijdig de juiste informatie om zijn controlerende rol uit te oefenen?

In het Deltaplan Bereikbaarheid staan de volgende rollen vermeld:

- De gemeenteraad stelt kaders vast voor uitvoering
- Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering.
- Vervolgens wordt de raad betrokken bij de jaarlijkse actualisatie van het uitvoeringsprogramma.

De raad heeft hiermee een kaderstellende rol voor het college. Daarnaast heeft de raad per definitie een controlerende rol. De raad moet namelijk controleren of het college het vastgestelde beleid voldoende uitvoert. In dit hoofdstuk gaan we in op het nakomen van deze rollen. Daarbij richten we ons op de momenten van informeren, debatteren en besluit.

7.1 Feiten

Naast gebruikelijke collegebrieven aan de hand van raadsvragen, wordt de raad jaarlijks op de hoogte gehouden via geactualiseerde uitvoeringsprogramma's. Tabel 9 geeft aan welke stukken op initiatief van het college zijn verstuurd. We richten ons niet op brieven ter beantwoording van raadsvragen.

De uitvoeringsprogramma's gaan in op verschillende onderwerpen. Deze onderwerpen zijn reeds aangehaald in Tabel 3 in hoofdstuk 2. De uitvoeringsprogramma's behandelen de voortgang van projecten en maatregelen, aanpassingen aan prioritering, monitoring van effecten en financiën.

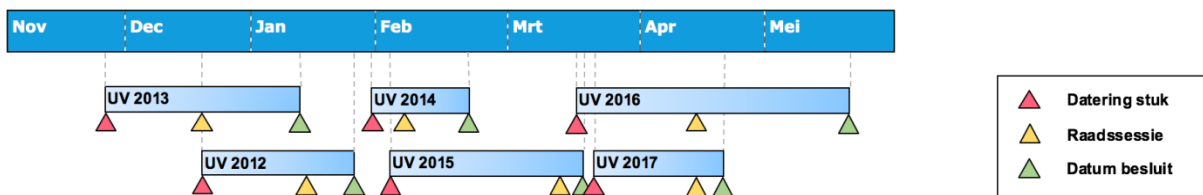
De uitvoeringsprogramma's worden per raadsvoorstel, naar de raad verstuurd. In het raadsvoorstel wordt het uitvoeringsprogramma kort samengevat op hoofdlijnen: er wordt onder andere teruggekeken op de afgelopen periode, de belangrijkste projecten worden aangehaald en het benodigde budget wordt genoemd. Ongeveer een maand na ontvangst debatteert de raad over het uitvoeringsprogramma en een week later is de stemming. In alle gevallen zijn de uitvoeringsprogramma's unaniem aangenomen. Tijdens de sessies wordt de omvangrijkheid van het uitvoeringsprogramma wel eens aangehaald (bijvoorbeeld tijdens de sessie van 5 september 2013 over parkeerbeleid inzake Ymere²³ [28]), maar het heeft niet tot moties of vertraagde stemmingen geleid.

Tabel 9 laat zien welke documenten op welk moment zijn verstuurd, besproken en besloten. Daarin valt op dat de uitvoeringsprogramma's voor 2012 en 2013 aan het eind van het voorgaande jaar aan de raad zijn verstuurd. De latere uitvoeringsprogramma's zijn alle pas na de jaarwisseling verstuurd. Bovendien valt daarin een stijgende trend op. De uitvoeringsprogramma's worden

²³ Ymere is een woningcorporatie. Aard van de discussie was dat een overeenkomst met Ymere de gemeente noodzaakte om betaald parkeren in te voeren rondom door Ymere aangelegde nieuwbouw. Dit ging in tegen het parkeerbeleid van de gemeente.

telkens steeds later aan de raad verstuurd en steeds later in de raad besproken. Figuur 1 illustreert dit.

Het gevolg hiervan is dat de raad niet in staat wordt gesteld tijdig, dus voor het jaar begint, invloed uit te voeren op de plannen en deze, indien nodig, bij te sturen. Het is daarbij wel opvallend dat dit kennelijk geen groot probleem is voor de raad.



Figuur 1: Datering Uitvoeringsprogramma's

7.1.1 Voortgangsrapportages

Naast de jaarlijkse Uitvoeringsprogramma's, waarin de voortgang wordt bijgehouden, heeft de raad sinds vaststelling van het deltaplan t/m 2017 viermaal, ter informatie, tussentijdse voortgangsrapportages over het Deltaplan ontvangen [29] [30] [27] [20]. De voortgangsrapportages zijn in Tabel 9 opgenomen. Volgens Voortgangsrapportage mobiliteit mei 2017 zijn deze voortgangsrapportages ingevoerd naar aanleiding van een raadsessie op 1 september 2016. Reden was de vraag van de raad om vaker geïnformeerd te worden over mobiliteitsprojecten.

De eerste voortgangsrapportages verschillen van opzet, maar de laatste twee volgen hetzelfde stramien. Ze gaan gepaard met een begeleidende brief, waarin de belangrijkste updates rondom de projecten worden genoemd en er wordt verwezen naar toezeggingen in raadsessies. Vervolgens gaat de voortgangsrapportage in op de uitvoering van projecten. De hoofdstukindeling volgt de thema's uit het Deltaplan, aangevuld met een hoofdstuk over regionale, multimodale studies.

7.1.2 Twee amendementen

Hoofdstuk 6 ging in op twee amendementen die zijn toegevoegd aan het raadsbesluit tot vaststelling van het Deltaplan Bereikbaarheid.

Deze amendementen waren:

"Het besloten voorstel aan de raad is:

(...)

5. de raad elk jaar een geactualiseerd uitvoeringsprogramma voor besluitvorming voor te leggen, incl. planning, prioriteiten en financiën, alsmede monitoring van de benoemde en toekomstige knelpunten en van de effecten van de genomen maatregelen;

6. het uitvoeringsprogramma nader te preciseren door het opnemen van streefwaarden voor alle vervoersmodaliteiten, waardoor de resultaten van de maatregelen inzake 'modal shift' meetbaar worden."

Het doel van deze amendementen was het inzicht verschaffen in de effectiviteit van de uitgevoerde projecten in het Deltaplan. Uitvoeringsprogramma 2013 geeft aan welke indicatoren worden gebruikt om inzicht in deze effectiviteit te geven. In hoofdstuk 3 behandelen we dat weinig indicatoren structureel zijn gemonitord. Het gevolg hiervan was dat wij, maar ook de gemeenteraad de effectiviteit van het beleid zeer beperkt konden vaststellen.

Er zijn geen raadsvragen gesteld over het uitblijven van monitoringsgegevens.

Tabel 9: Besluitstukken voor de raad

| Besluitstuk | Code | Datering stuk | Raadssessie | Datum besluit |
|--|--------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| Kernpunten Deltaplan | 2011.0004948 | 15 februari 2011 | 24 maart 2011 | Geen besluit |
| Concept deltaplan | 2011.0035505 | 27 september 2011 | 27 oktober 2011 | Geen besluit |
| Definitief deltaplan | 2011.0048267 | 20 december 2011 | 12 januari 2012 | 26 januari 2012 [31] |
| UP2012 | 2011.0048267 | 20 december 2011 | 12 januari 2012 | 26 januari 2012 [31] |
| UP2013 | 2012.0070647 | 27 november 2012 | 20 december 2012 | 10 januari 2013 [32] |
| Voortgang Deltaplan Bereikbaarheid 2013 | 2013.0029590 | 27 juni 2013 (verzenddatum) | TER INFORMATIE | Geen besluit |
| UP2014 | 2014.0000880 | 14 januari 2014 | 6 februari 2014 | 20 februari 2014 [33] |
| Juiste versie UP2014 | 2014.0004800 | 31 januari 2014 (verzenddatum) | 6 februari 2014 | 20 februari 2014 [33] |
| UP2015 | 2015.0004262 | 3 februari 2015 | 12 maart 2015 | 19 maart 2015 [34] |
| UP2016 | 2016.0009189 | 15 maart 2016 | 14 april 2016 | 19 mei 2016 [35] |
| Voortgangsrapportage mobiliteit december '16 | 2016.0036177 | 22 december 2016 (verzenddatum) | Te agenderen op 13 april 2017 | Geen besluit |
| UP2017 | 2017.0011640 | 21 maart 2017 | 13 april 2017 | 18 mei 2017 [36] |
| Voortgangsrapportage mobiliteit mei 2017 | 2016.0034439 | 23 mei 2017 (verzenddatum) | TER INFORMATIE | Geen besluit |
| Voortgangsrapportage mobiliteit oktober 2017 | 2017.0053252 | 17 oktober 2017 (verzenddatum) | TER INFORMATIE | Geen besluit |

7.2 Constateringen

Dit hoofdstuk beschrijft de achtergrond om deelvraag 6 te beantwoorden. Deelvraag 6 is:

In hoeverre krijgt de raad tijdig de juiste informatie om zijn controlerende rol uit te oefenen?

Op basis van ons onderzoek constateren we het volgende:

- De raad wordt jaarlijks op de hoogte gehouden van de vorderingen met betrekking tot uitvoering van het Deltaplan Bereikbaarheid. Dit gebeurt aan de hand van jaarlijks geactualiseerde uitvoeringsprogramma's die inzicht geven in de voortgang, planning en afronding van projecten;
- Omdat de verantwoordelijkheid voor het vaststellen van de kredieten van de uitvoeringsprogramma's bij de raad ligt, heeft de raad een beslissend instrument voor het functioneren van het college, echter de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's worden telkens later verstuurd. Sinds 2014 gebeurt dit zelfs in het lopende jaar en dat is rijkelijk laat om de raad zijn controlerende rol uit te laten voeren. Zo heeft besluitvorming in 2015, 2016 en 2017 pas plaatsgevonden in respectievelijk maart, mei en april van dat jaar.
- Sinds december 2016 stelt het college driemaal per jaar voortgangsrapportages op. Deze rapportages zijn ter informatie, maar gaan in op de ontwikkelingen rondom projecten in het Deltaplan. De inhoud is hiermee vergelijkbaar met de inhoud van uitvoeringsprogramma's, behalve dat de uitvoeringsprogramma's aanvullend nog ingaan op monitoring en financiën;
- De beperkte monitoring van bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsindicatoren beperkt de controlerende rol van de raad, aangezien het college hierdoor niet op "harde cijfers" gecontroleerd kan worden.
- Uit het feit dat de uitvoeringsprogramma's unaniem worden aangenomen, constateren wij tevens dat de raad geen problemen heeft met deze tijdigheid van informeren en betrekken.

7.3 Beschouwing

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, vallen ons de volgende zaken op:

- De raad wordt jaarlijks op de hoogte gebracht van de plannen van het college, maar dit gebeurt steeds later. Waar de eerste twee uitvoeringsprogramma's (2012 en 2013) nog in het voorgaande jaar worden verstuurd, blijken de latere uitvoeringsprogramma's steeds later in het lopende jaar te worden verstuurd. Het is dan ook verwonderlijk dat de raad dit accepteert, zeker omdat hiermee de besluitvorming achter de feiten aan gaat lopen. De raad stelt zich hierdoor niet in staat om wijzigingen aan de planning of prioritering van specifieke projecten tegen te houden. Ook staat de raad hiermee toe dat jaarlijks budget wordt geclaimd, vóórdat het formeel is vrijgemaakt. In een slecht geval kan dit leiden tot ongedekte bestedingen, wat een groot financieel risico met zich meebrengt.



8 Beantwoording hoofdvraag

Deze rapportage behandelt de deelvragen, constatering en beschouwingen die horen bij de hoofdvraag:

“Welke mogelijkheden hebben het college en de raad om de bereikbaarheid van Haarlemmermeer te verbeteren, hoe worden die mogelijkheden benut in het Deltaplan Bereikbaarheid, wat is de kosteneffectiviteit van de beleidsmaatregelen en wat zijn lessen voor nu en voor de toekomst?”

Op basis van het onderzoek constateren wij de volgende punten als antwoord op deze deelvraag:

- Het Deltaplan Bereikbaarheid heeft geleid tot een uitgebreid pakket aan maatregelen die geacht worden bij te dragen aan de bereikbaarheid van Haarlemmermeer. Aan de hand van zo'n 180 hoog geprioriteerde uitvoeringsprojecten heeft het college gepoogd een bereikbaarder en verkeersveiliger Haarlemmermeer te creëren.
- Het Deltaplan Bereikbaarheid is een efficiënt beleidsinstrument, omdat met één hamerslag wordt besloten een grote hoeveelheid projecten uit te voeren. De opvolgende geactualiseerde uitvoeringsprogramma's verschillen vervolgens weinig van elkaar, zodat de raad in de tijd een goed beeld krijgt van alle uit te voeren projecten en de wijze waarop ze zich tot elkaar verhouden. Echter, met het besluiten over een uitvoeringsprogramma maken het college en raad wel lange termijn afspraken die later mogelijk achterhaald worden door ontwikkelingen in de tijd. Kortom: een Deltaplan met Uitvoeringsprogramma's is een duidelijk, maar tamelijk star product dat zich moeilijk met de tijd laat meebewegen.
- De doelen, ambities en kernpunten, zoals gesteld in het Deltaplan, lopen door elkaar en zijn zeer breed. Ze bieden daarmee geen houvast voor een goed afwegingskader of een welbewuste prioritering van projecten en er kan niet gecontroleerd worden of het beleid succesvol is gerealiseerd. Het college heeft hierdoor veel flexibiliteit en de raad heeft geen aangrijpingspunten om op doelen en ambities te sturen of te debatteren.
- Formeel heeft Haarlemmermeer, via de wethouder, een belangrijke rol in de regio's. Ook is het aansluiten van beleid op het beleid van de regionale actoren (VRA, MRA) een doordacht besluit geweest, omdat hierdoor uitvoeringsprojecten ook door partijen buiten Haarlemmermeer gesteund worden. Het is niet vast te stellen in hoeverre het beleid van Haarlemmermeer ook daadwerkelijk wordt behartigd in regionaal verband en wat de slagkracht is van het college in de regio. Hiervoor is vervolgonderzoek gewenst.
- Het is niet vast te stellen in hoeverre de uitvoeringsprojecten hebben bijgedragen aan een daadwerkelijke verbetering van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Gedeeltelijk komt dit door het ontbreken van concrete doelen en ambities, waardoor sturing hierop niet mogelijk is en het onmogelijk is te achterhalen hoe ver het college is in het behalen van de doelen. Daarnaast komt dit door het gebrek aan monitoring, waardoor niet bekend is in welke mate maatregelen hebben bijgedragen aan bereikbaarheid en verkeersveiligheid, anders dan kwalitatieve indrukken die volgen uit gesprekken met inwoners en betrokkenen.
- De raad stelt zich na vaststelling tamelijk afhankelijk van het college op, waardoor de rol van de raad in veel gevallen beperkt is. Dit wordt bevestigd door het feit dat de raad steeds later gevraagd wordt de kredieten voor de uitvoeringsprogramma's voor het 'komende jaar' vast te stellen. Met betrekking tot monitoring heeft de raad in 2012 bij het

college aangegeven behoefte te hebben aan structurele monitoringsgegevens. De daartoe opgestelde indicatoren daarvoor zijn toereikend; echter laat de uitvoering van de monitoring te wensen over. De raad is daar in het vervolg onvoldoende kritisch op geweest en lijkt het college te vertrouwen in haar daadkracht om tot uitvoering van projecten te komen.

8.1 Vergelijking met tussenevaluatie

Deze rapportage concentreert zich op de rol van de raad rondom vele facetten van het Deltaplan Bereikbaarheid. Het Deltaplan Bereikbaarheid is in 2015 onderwerp geweest van evaluatie [2] en het ligt voor de hand om de resultaten van die evaluatie te vergelijken met die van de voorliggende rapportage. In dit hoofdstuk bespreken we op hoofdlijnen hoe de aanbevelingen met betrekking tot de uitvoering van het Deltaplan na de evaluatie zijn opgevolgd.

Een groot deel van de overige aanbevelingen gaat over de wijze waarop de opvolger van het Deltaplan opgezet dient te worden. Zo dient bijvoorbeeld aandacht besteed te worden aan de opkomst van Smart Mobility. Structurele monitoring en evaluatie is in het kader daarvan belangrijk. In het volgende hoofdstuk gaan we in op de kansen van Smart Mobility en de waarde van monitoring en evaluatie.

De evaluatie van 2015 gaf aan dat de kernboodschap van het Deltaplan actueel blijft, maar meer aandacht besteed diende te worden aan thema's verkeersveiligheid, Hoogwaardig Openbaar Vervoer en participatie bij de uitvoering van verkeersbeleid.

Op basis van het evaluatierapport is niet vast te stellen waarom de eerste twee thema's extra aandacht nodig hebben. We concluderen dat de eerste twee thema's dan ook worden voldoende worden opgepakt, hoewel de effectiviteit van projecten binnen deze thema's niet kan worden vastgesteld vanwege het uitblijven van structurele monitoring. Wat betreft participatie geeft de evaluatie van 2015 aan dat duidelijk onderscheid gemaakt dient te worden tussen participatie en communicatie. We constateren dat dit de laatste jaren meer aandacht heeft gekregen, mede na verschillende raadsdebatten. Hoewel na participatiesessies nooit iedereen te behagen is, wordt wel degelijk geluisterd naar de inbreng van bewoners en andere belanghebbenden. Een aandachtspunt is wel er continu rekening mee te houden is dat projecten niet als vaststaand feit gebracht worden (en dus communicatie zijn), maar dat er blijvend iets gedaan wordt met de inbreng van bewoners en andere belanghebbenden.

In aanvulling op voorgaande punten, beveelt de evaluatie van 2015 aan om meer met de Stadsregio (nu VRA) op te trekken. Op basis van ons onderzoek concluderen we dat de formele rol van Haarlemmermeer in de VRA momenteel voldoende groot is. Daarnaast is de fysieke aanwezigheid van de wethouder positief. Dit wijst erop dat Haarlemmermeer de waarde van een rol in de VRA onderstreept. Een aandachtspunt is wel een heldere formulering van doelen en beleid, zodat gesprekken binnen de VRA effectief voor Haarlemmermeer kunnen worden gevoerd.



8.2 Kansen voor Smart Mobility

Als onderdeel van het onderzoek hebben we, naast literatuuronderzoek en interviews, een intervisiesessie gehouden over het onderwerp Smart Mobility. Een intervisiesessie is een gestructureerde manier om verschillende partijen met elkaar in gesprek te brengen. Tijdens de sessie hebben sprekers (publiek en privaat) hun visie op Smart Mobility voor Haarlemmermeer gegeven. Daarna is onder de aanwezigen een discussie gevoerd over de gevolgen van Smart Mobility voor Haarlemmermeer.

Het onderwerp Smart Mobility is gekozen vanwege de relevantie voor toekomstig beleid voor Haarlemmermeer, zoals ook uit de evaluatie van 2015 bleek [2]. Smart Mobility is een breed begrip. Algemeen wordt Smart Mobility beschouwd als het inzetten van informatie- en communicatietechnologie (ICT-oplossingen) in het verkeer om Nederland in de toekomst bereikbaar, veilig en leefbaar te houden²⁴.

8.2.1 Smart Mobility en Haarlemmermeer

Overheden op alle niveaus (landelijk, regionaal, provinciaal en gemeentelijk) houden zich bezig met verschillende projecten op het gebied van Smart Mobility. Ook Provincie Noord-Holland en Vervoersregio Amsterdam werken hier volop aan mee. Talking Traffic is daar een bekend voorbeeld van. Dit project richt zich op het "slim" maken van verkeerslichten (iVRI's) en deze met elkaar en voertuigen te laten communiceren. Ze geven bijvoorbeeld prioriteit aan specifieke voertuigen (vrachtverkeer, hulpvoertuigen), maar geven ook informatie aan smartphone-apps die aangeven hoelang het nog duurt voor het verkeerslicht op groen of rood springt.

In het kader van Talking Traffic speelde Haarlemmermeers grondgebied onlangs een belangrijke rol in het faciliteren van de uitrol van de "eerste slimme weg van Nederland"²⁵. Concreet betekent dit dat de N205 in Noord-Holland geheel is uitgerust met de zogenaamde iVRI's, een initiatief die in Metropoolregio-verband is opgezet.

Naast deze primeur heeft de regio Amsterdam de zogenoemde Praktijkproef Amsterdam uitgevoerd. Deze praktijkproef gold als proeftuin om slimme systemen op en om de weg en in voertuigen samen te laten werken en zo de bereikbaarheid van de regio Amsterdam te verbeteren. Dit was een gezamenlijk initiatief van o.a. Gemeente Amsterdam, Provincie Noord-Holland en de Vervoersregio Amsterdam. In die hoedanigheid was Haarlemmermeer er dan ook bij betrokken. Hoewel Haarlemmermeer in deze projecten geen directe opdrachtgever is, laat het wel zien dat Haarlemmermeer al nauw betrokken is bij dit soort proefprojecten. In deze samenwerkingsverbanden liggen kansen om als gemeente te leren over de impact van Smart Mobility op beleid en over de wijze waarop Smart Mobility een andere manier vraag van beleid maken en sturen.

²⁴ <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/innovatie-en-duurzame-leefomgeving/innovatie/smart-mobility.aspx>

²⁵ <https://www.verkeersnet.nl/verkeersmanagement/26256/eerste-slimme-weg-nederland-gereed/>

8.2.2 Advies voor de toekomst

Samenwerking met Provincie, VRA en MRA zal in de nabije toekomst steeds belangrijker worden. Wat betreft Smart Mobility zullen deze partijen het voortouw blijven nemen. In regionaal verband zijn ze bijvoorbeeld betrokken bij de MaaS-pilot rondom de Amsterdamse Zuidas²⁶.

MaaS is de afkorting voor Mobility as a Service. MaaS is een ontwikkeling binnen Smart Mobility en een nieuwe denkwijze in de wereld van verkeer. Mobiliteit wordt binnen MaaS niet meer strikt als één type vervoersmiddel gezien, maar waarin een heel scala aan vervoersmiddelen waarmee de gebruiker van A naar B kan reizen en door middel van een app een reis inplant, reserveert en/of betaalt.

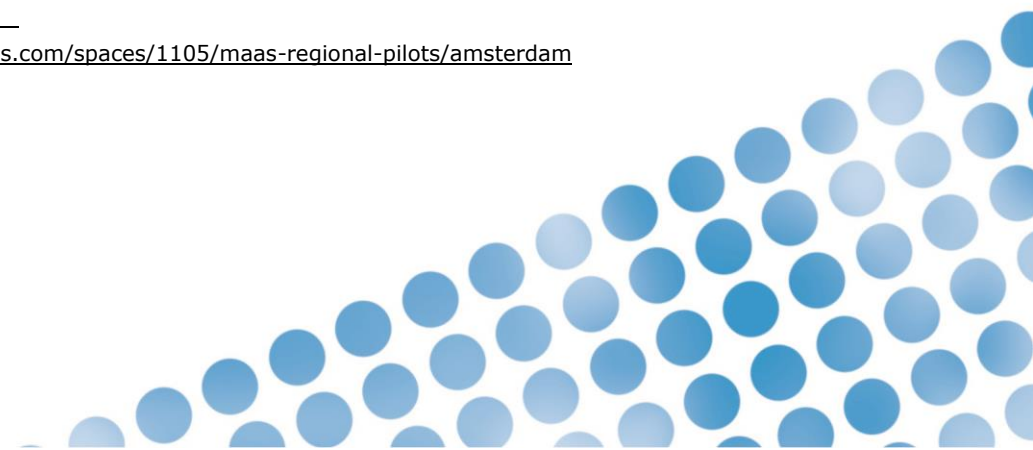
De pilot rondom de Amsterdamse Zuidas is een van de pilots die momenteel, op initiatief van het Rijk, door diverse overheden en marktpartijen wordt uitgevoerd. Het doel van deze pilot is het verbeteren van de bereikbaarheid van de Zuidas door het aanbieden van verschillende vormen van vervoer. Vanwege de nabije ligging, is deze pilot voor Haarlemmermeer erg interessant. De rol voor raad en college is om de komende jaren kennis op te doen van deze en andere opgestarte pilots en marktinitiatieven in de nabije geografische omgeving. Wanneer die pilots beproeft blijken, kunnen ze mogelijk, zij het in andere vorm en afgestemd op het gemeentelijk beleid, worden geïmplementeerd in de gemeente zelf.

Waar raad en college nu al over na dienen te denken heeft betrekking op twee belangrijke veranderingen die Smart Mobility met zich meebrengt. Deze veranderingen zijn de groeiende rol van data en de veranderende rolverdeling tussen markt en overheid. Wat betreft data zijn accurate, actuele en volledige data randvoorwaardelijk voor een goede inrichting van verkeers- en mobiliteitsmanagement. Gemeenten dienen zich daarom sterker te richten op (open) data beleid. Goede data helpen ook bij het richten van beleid over hoe markt en overheid gezamenlijk optrekken en nieuwe (Smart Mobility) producten kunnen genereren. Deze producten kunnen leiden tot het verbeteren van verkeersdoorstroming, bevorderen van gewenste vervoerskeuzes en leiden uiteindelijk tot een duurzamer verkeersbeeld. Een breder onderwerp is het inrichten van de rolgeving tussen markt en overheid. Niet alleen op data gebied, maar ook op data-aggregatie, data verrijking, ontwikkeling van applicaties en de ontwikkeling van eindproducten.

8.2.3 Conclusie

Voor Haarlemmermeer heeft dit gevolgen voor de opvolger van het Deltaplan. Voor het opstellen van de opvolger van het huidige Deltaplan is het van belang goed na te denken over de rol van data in het gemeentelijk beleid. Daarvoor is een heldere visie nodig, voorzien van een beperkt aantal beleidsdoelen. Wanneer deze meetbaar worden gemaakt, kunnen college en raad een doordacht en structureel monitoringsprogramma opzetten om de invloed van Smart Mobility goed te kunnen volgen. Onderdeel hiervan is niet enkel gegevens over bereikbaarheid, maar ook over de beleving en waardering van inwoners en belanghebbenden met betrekking tot gemeentelijk beleid en uitvoering van Smart Mobility-projecten.

²⁶ <https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1105/maas-regional-pilots/amsterdam>



Wanneer college en raad niet alleen structureel een goed inzicht heeft in relevante data, maar ook een actieve rol behoudt in regionale samenwerkingsverbanden, kan het lokale beleid beter worden afgestemd op actuele (regionale) ontwikkelingen, de wensen vanuit de bevolking – in aanvulling op het momenteel al uitgevoerde participatiebeleid - en specifieke marktontwikkelingen. Op deze manier wordt het nieuwe plan, naast een kader voor een krachtige 'projectenmachine', een machine die veel wendbaarder en flexibeler is dan de uitvoeringsprogramma's van het Deltaplan.



9 Geciteerde documenten

- [1] *Deltaplan Bereikbaarheid - Vrijheid van bewegen*, Raadsbesluit (2011.0048267).
- [2] *Eindrapportage Evaluatie Deltaplan Bereikbaarheid*, 2016.19531.
- [3] *Kwaliteit door keuzes - Een nieuw evenwicht*, 2010.
- [4] *Deltaplan Bereikbaarheid - Vrijheid van bewegen*, Raadsvoorstel (2011.0048267).
- [5] *Raadssessie 27 oktober 2011*, Concept deltaplan bereikbaarheid (2011.003521).
- [6] *Kernpunten Deltaplan Bereikbaarheid*, Nota van B&W (2011.0004948).
- [7] *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*, 2012.
- [8] *Fietsersbond, Rapportage Fietsbalans-2 Haarlemmermeer*, 2011.
- [9] *Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer*, Raadsvoorstel (2017.0004524).
- [10] *Uitvoeringsprogramma 2013*, 2012.0070647.
- [11] *Uitvoeringsprogramma 2014*, 2014.0000880.
- [12] *Uitvoeringsprogramma 2015*, 2015.0004262.
- [13] *Uitvoeringsprogramma 2016*, 2016.0009189.
- [14] *Uitvoeringsprogramma 2017*, 2017.0011640.
- [15] *Jaarstukken 2012*.
- [16] *Jaarstukken 2013*.
- [17] *Jaarstukken 2014*.
- [18] *Jaarstukken 2015*.
- [19] *Jaarstukken 2016*.
- [20] *Voortgangsrapportage mobiliteit oktober 2017*, 2017.0053252.
- [21] *RoyalHaskoning/DHV, MER Duinpolderweg*, 2017.
- [22] *Verslag raadssessie 14 april 2016*, Uitvoeringsprogramma 2016 Deltaplan Bereikbaarheid (2015.0007105).
- [23] *Meerjarenperspectief Investerings - Najaar 2017 (standlijn 31 augustus 2017)*, 2017.
- [24] *Startbijeenkomst Deltaplan Bereikbaarheid 13 september 2010*, Uitnodiging gemeenteraad (10.0418729).
- [25] *Startbijeenkomst Deltaplan Bereikbaarheid 13 september*, Uitnodiging dorps- en wijkraden en ondernemersverenigingen Haarlemmermeer e.o. (10.0418925).
- [26] *Concept Deltaplan Bereikbaarheid: vrijheid van bewegen*, 2011.0035505.
- [27] *Voortgangsrapportage mobiliteit mei 2017*, 2016.0034439.
- [28] *Verslag raadssessie 5 september 2013*, Deltaplan Bereikbaarheid Parkeren (2013.0050171).
- [29] *Voortgang Deltaplan Bereikbaarheid 2013*, 2013.0060964.
- [30] *Voortgangsrapportage mobiliteit december 2016*, 2016.0036177.
- [31] *Raadsbesluitenlijst 26 januari 2012*, 12.0442850.
- [32] *Raadsbesluitenlijst 10 januari 2013*, 13.0452891.
- [33] *Raadsbesluitenlijst 20 februari 2014*, 14.070905.
- [34] *Raadsbesluitenlijst 19 maart 2015*, 15.087057.
- [35] *Raadsbesluitenlijst 19 mei 2016*, 2016.22834.
- [36] *Raadsbesluitenlijst 18 mei 2017*, 2017.46400.
- [37] *Raadsbesluitenlijst 8 november 2012*, 12.0452733.
- [38] *Raadsbesluitenlijst 3 november 2011*, 11.0438893.
- [39] *Verslag raadssessie 24 maart 2011*, Kernpunten Deltaplan Bereikbaarheid (2011.0004948).

Lijst van geïnterviewde personen

- Ambtenaren werkzaam bij gemeente Haarlemmermeer:
 - programmamanager Deltaplan
 - programmamanager Deltaplan
 - Verkeerskundige
 - Verkeerskundige

- Gemeenteraadsleden, gemeente Haarlemmermeer:
 - Willem Klijn (PvdA)
 - Herman Koning (CDA)
 - Hans Spijker (EEN Haarlemmermeer)
 - Anneke van der Helm (CDVP)
 - Dick Blom (CDA)
 - Henk van Steenis (HAP)
 - Pieter Jan de Baat VVD
 - Erik van der Peet (CDA)
 - Pablo Meegdes (D66)
 - Arjo van Bezooijen (SGP / ChristenUnie)

- Wethouder portefeuille verkeer en vervoer, gemeente Haarlemmermeer
 - Derk Reneman

