



gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp **Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026 en Mobiliteitsmonitor 2023-2024**

Portefeuillehouder **drs. Marja Ruigrok**

Inlichtingen **Koen van den Berg**

Collegevergadering **27 mei 2025**

Raadsvergadering

Raadsvoorstelnummer **12166153**

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026 (UPM) vast te stellen, met daarin de actuele mobiliteitsmaatregelen;
2. de Mobiliteitsmonitor 2023 - 2024 vast te stellen.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. een krediet van € 4,768 miljoen, waarvan € 0,768 miljoen gedekt door bijdragen van derden, te autoriseren bij de vaststelling van de Programmabegroting 2026-2029;
2. de kredieten van het UPM 2026 als volgt te faseren en te oormerken;
 - a. € 3,25 miljoen in 2026 voor de volgende thema's en bijbehorende maatregelen:
 - I) € 0,5 miljoen voor het thema wonen bestaande uit de maatregelen:
 - (1) Vervolg van de tussenevaluatie VSP Badhoevedorp voor € 0,2 miljoen;
 - (2) VSP Nieuw-Vennep voor € 0,2 miljoen;
 - (3) VSP Hoofddorp voor € 0,1 miljoen;
 - II) € 1,11 miljoen voor het thema verkeersveiligheid bestaande uit de maatregelen:
 - (1) Fietsroute Sloterburg-Schipholweg voor € 0,183 miljoen;
 - (2) Actieplan verkeersveiligheid voor € 0,365 miljoen;
 - (3) Smileys voor € 0,06 miljoen;
 - (4) Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid voor € 0,3 miljoen;
 - (5) Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur voor € 0,2 miljoen;
 - III) € 1,04 miljoen voor het thema netwerken op orde bestaande uit de maatregelen:
 - (1) Kruiswegcorridor voor € 0,12 miljoen;
 - (2) Fietsbrug A44 voor € 0,36 miljoen;
 - (3) Schipholweg voor € 0,25 miljoen;
 - (4) Regionale fietsroute Nieuw-Vennep/Hoofddorp voor € 0,05 miljoen;
 - (5) Dynamisch Reiziger Informatie Systeem (DRIS-panelen) voor € 0,26 miljoen;
 - IV) € 0,6 miljoen voor het thema leefbaarheid bestaande uit de maatregel:

- (1) Fietsstraat en knip op de Zwanenburgerdijk;
- b. € 0,75 miljoen in 2027 voor de volgende thema's en de bijbehorende maatregelen:
 - I) € 0,3 miljoen voor het thema wonen bestaande uit de maatregelen:
 - (1) VSP Nieuw-Vennep voor € 0,2 miljoen;
 - (2) VSP Hoofddorp voor € 0,1 miljoen;
 - II) € 0,4 miljoen voor het thema verkeersveiligheid bestaande uit de maatregelen:
 - (1) Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid voor € 0,15 miljoen;
 - (2) Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur voor € 0,25 miljoen;
 - III) € 0,05 miljoen voor het thema netwerken op orde bestaande uit de maatregel:
 - (1) Regionale fietsroute Nieuw-Vennep/Hoofddorp voor € 0,05 miljoen;
- 3. € 0,768 miljoen kredieten met dekking van bijdragen derden als volgt te oormerken:
 - a. Voor het thema netwerken op orde bestaande uit de maatregelen:
 - I) Schipholweg voor € 0,5 miljoen;
 - II) Openbaar vervoer infrastructuur voor € 0,05 miljoen;
 - b. voor het thema leefbaarheid bestaande uit de maatregelen:
 - I) Fietsstraat en Knip Zwanenburgerdijk voor € 0,218 miljoen.

2. Samenvatting

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026 (UPM) kijken we vooruit naar het jaar 2026. Het UPM geeft jaarlijks inzicht in de uit te voeren projecten. In het voorliggend UPM zijn de projecten voor 2026 opgenomen. Op deze wijze biedt het een actueel overzicht van de mobiliteitsopgaven. De Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 (7644588) is de basis voor dit UPM. De investeringen van dit UPM passen binnen de geraamde investering voor mobiliteit van € 4 miljoen.

We stellen voor om de kapitaallasten van € 0,28 miljoen te dekken uit de in het investeringsplan geraamde middelen van het UPM 2026. Het overige krediet van 0,768 miljoen wordt gedekt uit subsidies en bijdragen van derden. Van de beschikbare middelen voor het UPM 2026 wordt € 0,75 miljoen in de Programmabegroting 2026-2029 doorgeschoven naar 2027.

Voor een deel van de mobiliteitsopgaven die in dit UPM worden beschreven is bij de voorjaarsrapportage 2025 een aanvraag gedaan voor een dekking vanuit de reserves. Deze maken daarom geen onderdeel uit van dit raadsvoorstel. Denk hierbij aan de Bestuurlijke Overleggen-Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO-MIRT) projecten rondom de Van Heuven Goedhartlaan, de fietsroute Burgemeester Pabstlaan in Hoofddorp en het autoluw maken van de ring centrum Hoofddorp. Onderdeel van dit UPM is de Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer 2023-2024 waarmee de voortgang op de ambities inzichtelijk wordt.

3. Uitwerking

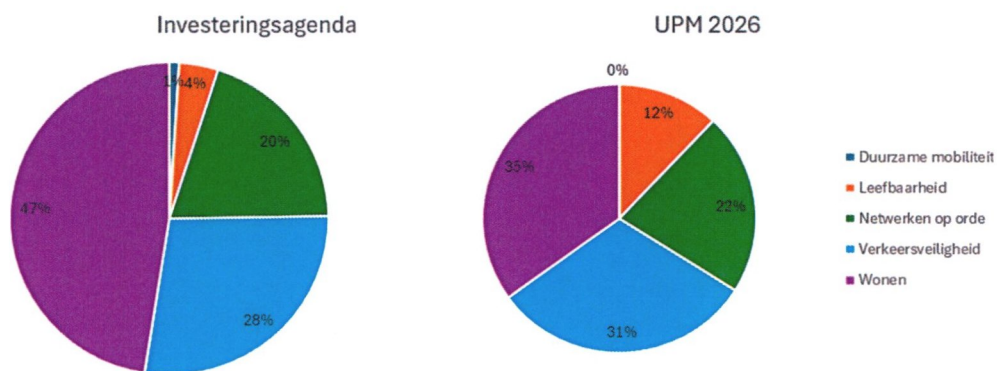
3.1 Wat willen we bereiken?

Elk jaar wordt het UPM vastgesteld, om uitvoering te geven aan het mobiliteitsbeleid zoals dat is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348). In het UPM wordt ernaar gestreefd een volledig overzicht van maatregelen te geven die gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem. Voor ligt nu het UPM 2026, dat is gebaseerd op de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 (7644588).

Vanaf de Programmabegroting 2023-2026 ramen we op basis van het coalitieakkoord jaarlijks € 4 miljoen voor de uitvoering van het UPM.

Investeringsagenda

Meerjarig is inzichtelijk gemaakt hoe de middelen besteed worden in de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027. Bij de bespreking van de Investeringsagenda Mobiliteit 2024 op 29 juni 2023 heeft de raad een procentuele verdeling van de middelen over de thema's vastgesteld zoals weergegeven in onderstaande linker cirkeldiagram. Hiermee heeft de gemeenteraad de kaders gegeven voor het uitvoeringsprogramma. De opgaven in het UPM zijn voor het jaar 2026 daarom ook opgebouwd volgens dezelfde thema's als de Investeringsagenda.



In bovenstaande figuur is de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 weergegeven (linker cirkeldiagram) en de verdeling van budget uit het UPM 2026 (rechter cirkeldiagram). Per thema lichten we de verschillen toe tussen het percentage in het UPM en het percentage in de investeringsagenda:

- Wonen 35% in het UPM ten opzichte van 47% in de investeringsagenda
- Verkeersveiligheid 31% in het UPM ten opzichte van 28% in de investeringsagenda
- Netwerken op orde 22% in het UPM ten opzichte van 20% in de investeringsagenda
- Leefbaarheid 12% in het UPM ten opzichte van 4% in de investeringsagenda
- Duurzame mobiliteit 0% in het UPM ten opzichte van 1% in de investeringsagenda

Voor 2026 zien we dat de verdeling voor de gemeentelijke middelen anders uitvalt dan geprognostiseerd in de investeringsagenda.

Het uitgestelde onderhoud aan de Zwanenburgerdijk zorgt ervoor dat er een grotere investering nodig is voor de realisatie van de fietsstraat. Hierdoor is het percentage leefbaarheid hoger dan de verwachte 4% uit de investeringsagenda.

Het thema wonen komt lager uit dan verwacht in de investeringsagenda doordat er verschillende studies van de BO-MIRT-opgave nog, volgens de kapstok fysieke projecten, in de haalbaarheidsfase zitten en nog geen uitsluitsel geven over toekomstige investeringen.

Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer 2023-2024

Hoe onze inspanningen bijdragen aan de ambities en hoe de voortgang is van de uitvoering van maatregelen, wordt jaarlijks bijgehouden in de Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer. Met deze monitor worden de trends en ontwikkelingen duidelijk en is er de kans om het beleid en de investeringen hierop aan te passen. Op het gebied van verkeer en vervoer is er veel informatie beschikbaar. We hebben de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 1) Concrete doelstellingen monitoren. Doelstellingen zijn soms door onze gemeente en soms door de Vervoerregio Amsterdam (VRA) vastgelegd. De doelstellingen van de VRA zijn ook voor de inliggende gemeenten binden.
- 2) Tonen en duiden van trends.
- 3) Toepasbaar als controle-instrument binnen de vier fases van beleid; *plan, do, check* en *act*. De mobiliteitsmonitor is daarmee ook input voor het UPM.
- 4) Terug laten komen van de thema's van de Investeringsagenda mobiliteit. Dit alles resulteert in een bondig en helder overzicht op vijf thema's.

Hieronder de belangrijkste conclusies uit het rapport:

In 2023 en 2024 is het drukker in het verkeer dan in de jaren ervoor. De auto is nog steeds het voornaamste vervoermiddel. Het gebruik van het openbaar vervoer neemt gestaag toe.

Prettiger bewegen in Haarlemmermeer

In 2023 en 2024 is het drukker in het verkeer dan in de jaren ervoor. De auto is nog steeds het voornaamste vervoermiddel. Het gebruik openbaar vervoer neemt gestaag toe.



Bereikbaarheid school, werk en voorzieningen binnen 20 minuten
Alleen lopend zijn bepaalde voorzieningen niet binnen 20 minuten bereikbaar.

Gemeente



De luchtkwaliteit langs infrastructuur voldoet in 2030 aan de WHO-advieswaarden
Concentraties voldoen aan advieswaarden van 2005, niet aan die van 2021.

Vervoerregio Amsterdam



In 2030 stoot mobiliteit 55% minder CO₂ uit dan in 1990
In het huidige tempo stoten we in 2030 18% minder CO₂ uit dan in 1990.

Vervoerregio Amsterdam



In 2025 stoot OV in concessie geen CO₂ meer uit
Jaarlijks worden nog enkele dieselbussen ingezet.

Vervoerregio Amsterdam



Verdubbeling aantal openbare laadvoorzieningen in 2026 t.o.v. 2022
In het huidige tempo is het aantal laadpunten in 2026 verdubbeld.

Gemeente



In 2030 zijn er geen slachtoffers meer op wegen tot 30 km / u
In 2024 waren er 67 slachtoffers op dit soort wegen.

Gemeente



Het aantal slachtoffers in risicodoeleinden is in 2030 gehalveerd t.o.v. 2019
In 2024 waren meer slachtoffers in risicodoeleinden dan in voorgaande jaren.

Gemeente



In 2030 bieden alle scholen minimaal één module verkeerseducatie en bezitten basisscholen een verkeerslabel
In 2024 voldoet minder dan de helft van de scholen aan deze doelstelling.

Gemeente



Het aandeel lopen / fiets / publieke mobiliteit neemt toe
Het gezamenlijke aandeel is stabiel, de auto blijft het voornaamste vervoermiddel.

Vervoerregio Amsterdam



Voor verkeersveiligheid is blijvende aandacht en investering nodig. Het wordt steeds belangrijker om wegen preventief verkeersveilig in te richten, we zien namelijk dat ongevallen verspreider voorkomen en niet meer gekoppeld zijn aan enkele locaties. Om dit breed op te pakken is het belangrijk dat er een bijdrage geleverd wordt uit de beleidsmatige aanpassingen, knelpuntenaanpak en het actieplan verkeersveiligheid.

In het coalitieakkoord staat het streven om het aantal openbare laadvoorzieningen te verdubbelen. In het tempo van de afgelopen twee jaar hebben wij in 2026 iets meer dan duizend publieke laadpunten, een verdubbeling ten opzichte van 2022

Welk doel wordt nagestreefd?

Onze gemeente heeft op het gebied van verkeer en vervoer een grote opgave. Het aantal inwoners groeit en de druk op het huidige mobiliteitssysteem neemt toe. Tegelijkertijd is de woningbouwopgave groot en blijft het aantal arbeidsplaatsen toenemen. Nergens in Nederland is de druk op de woningmarkt zo hoog als in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In korte tijd moeten veel nieuwe woningen worden gebouwd. De totale behoefte in de MRA is 250.000 woningen tot 2040, waarvan 175.000 woningen moeten worden gebouwd vóór 2030. Om dit mogelijk te maken, is een aanzienlijke bereikbaarheidsinvestering nodig van alle MRA-partners. Zo ook in onze gemeente. De verwachting is dat de druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal toenemen door alle nieuwe inwoners welke de gemeente Haarlemmermeer erbij krijgt. Tegelijk worden de projectkosten hoger en stijgen de prijzen van grondstoffen, arbeid en energie. Dit betekent dat we keuzes moeten maken. Door in het uitvoeringsprogramma alle nieuwe projecten en maatregelen op het gebied van mobiliteit in samenhang te presenteren maken we deze in zijn volle breedte inzichtelijk.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

In het UPM streven we naar een volledig overzicht van maatregelen, welke gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem.

Belangrijk is het om ons te realiseren dat de verschillende fases van een project ook met andere onzekerheidsmarges te maken hebben. Dit geldt voor de planning, maar nog meer voor de gepresenteerde ramingen. Hoe verder we vooruitkijken, hoe groter de onzekerheidsmarges. In de wenselijkheids- en haalbaarheidsfase moet rekening gehouden worden met een onzekerheidsmarge van circa 30% en tijdens de kaderstellende en uitwerkingsfase met een onzekerheidsmarge van 15%. Deze onzekerheidsmarges zullen zeker een effect hebben op de voortschrijdende kosten in het UPM. Daarom wordt er jaarlijks opnieuw geactualiseerd, gepland en eventueel bijgestuurd. Uiteraard wordt ernaar gestreefd om zoveel mogelijk binnen de geprognosticeerde budgetten de doelstellingen te bereiken.

Ook de dekking van derden wordt steeds duidelijker als er meer bekend wordt over het project. Ook hierin wordt er naar gestreefd om zoveel mogelijk zekerheid te verkrijgen bij het begin van een project.

Op basis van de investeringsagenda en de meest recente ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen, nemen we in het UPM de meest urgente opgaven op.

Met dit UPM worden kredieten gealloceerd voor de projecten in onderstaande tabel.

De kolom 'Krediet' laat de totale kosten zien die nodig zijn voor onze gemeente om het project te realiseren (eventueel eerdere kredieten zijn in mindering gebracht). De kolom 'Bijdrage derden' laat de verwachte bijdragen van derden zien. Over het algemeen zijn dit bedragen onder voorbehoud van de definitieve beschikking. De kolommen 'Fasering bijdrage UPM' laten zien hoe de gemeentelijke bijdrage die met dit UPM wordt aangevraagd gefaseerd over de jaren worden uitgegeven. Dit laatste is om tot een realistische investeringsplanning te komen, die

rekening houdt met de realisatiemogelijkheden. Kredieten voor projecten die nu moeten worden aanbesteed, moet nu wel al volledig geautoriseerd te worden, maar worden over meerdere jaren uitgevoerd.

Tabel 1 Investerings UPM

Projectnaam	Totale investering	Fasering bijdrage UPM			Bijdrage derden	Toelichting Bijdrage derden
		Totaal UPM	2026	2027		
Thema Wonen						
VSP Badhoevedorp	200.000	200.000	200.000			
VSP Nieuw-Vennep	400.000	400.000	200.000	200.000		
VSP Hoofddorp	200.000	200.000	100.000	100.000		
Totaal Wonen	800.000	800.000	500.000	300.000		
Thema Verkeersveiligheid						
Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur	450.000	450.000	200.000	250.000		
Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid	450.000	450.000	300.000	150.000		
Smileys	60.000	60.000	60.000			
Actieplan verkeersveiligheid	365.000	365.000	365.000			
Fietsroute Sloterbrug-Schipholweg	183.000	183.000	183.000			
Totaal Verkeersveiligheid	1.508.000	1.508.000	1.108.000	400.000		
Thema Netwerken op orde						
Fiets						
Kruiswegcorridor	120.000	120.000	120.000			
Fietsbrug A44 Hoofdvaart (Abbenes)	360.000	360.000	360.000			
Schipholweg	750.000	250.000	250.000		500.000	€ 500k VRA
Regionale fietsroute Nieuw-Vennep Hoofddorp	100.000	100.000	50.000	50.000		
Openbaar vervoer						
OV Infra	310.000	260.000	260.000		50.000	VRA
Totaal Netwerken op orde	1.640.000	1.090.000	1.040.000	50.000	550.000	
Leefbaarheid						
Fietsstraat Zwanenburgerdijk	820.000	602.000	602.000		218.000	Dekking VRA onbekend en 218K vanuit het rijk
Totaal	4.768.000	4.000.000	3.250.000	750.000	768.000	

Tabel 2 Investerings Reserve RIH

Projectnaam	Krediet	Bijdrage derden	Fasering Reserve 2026	Totaal Reserve	Toelichting Bijdrage derden
Thema Wonen					
Stadsstraat van Heuven Goedhartlaan fase 1	175.000		25.000	175.000	
Aanleg fietsoverstek Van Heuven Goedhartlaan bij kruising met Hoofdvaart Westzijde	100.000		50.000	100.000	
Afwaarderen Hoofdweg Oostzijde in Hoofddorp tussen van Heuven Goedhartlaan en Graan Voor Visch naar erftoegangsweg	100.000		50.000	100.000	
Verbreding fietsstroken Hoofdweg Oostzijde in Hoofddorp tussen Achterweg en Van Stamplein	100.000		50.000	100.000	
Afwaarderen Kruisweg in Hoofddorp tussen stationskwartier en van der Wilgenlaan	150.000		0	150.000	
Autoluw maken ring centrum Hoofddorp	150.000		0	150.000	
Aanleg doorfietsroute Pabstlaan in Hoofddorp	50.000		30.000	50.000	
Fietspad Lincolnpark / Graan voor Visch	515.000		235.000	515.000	
HOV Haarlemmermeer Zuidwest	200.000		200.000	200.000	
Busbanen Hoofdvaart Kruisweg in Hoofddorp	250.000		250.000	250.000	
Totaal	1.790.000		890.000	1.790.000	

Toekomst

De investeringsagenda 2024-2027 nadert het einde van zijn looptijd alsmede het coalitieakkoord 2022-2026 toekomstbestendig groeien. Daarmee komt een einde aan de eerste collegeperiode waarin met een investeringsagenda en een UPM gewerkt is in deze vorm. In lijn met de netwerkstudie 2040, waarin het belang van blijvende investeringen in bereikbaarheid wordt benadrukt, is het van belang om in de nieuwe collegeperiode opnieuw een investeringsagenda en een uitvoeringsprogramma voor mobiliteit op te stellen en het benodigde budget te verwerken in de programmabegroting. Het UPM is net zoals de vernieuwing openbare ruimte (VOR) een continu proces. Structurele dekking is benodigd om beleidsmatige aanpassingen en vernieuwingen blijvend mogelijk te maken.

De investeringsagenda en het uitvoeringsprogramma moeten een integrale aanpak bieden voor de belangrijkste mobiliteitsprojecten, met duidelijke prioriteiten, financieringsbronnen en faseringen. Dit omvat onder andere de verdere ontwikkeling van hoogwaardige openbaarvervoersverbindingen, zoals de verkenning naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp, en de verbetering van fiets- en voetgangersinfrastructuur, in lijn met de doelstellingen van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer.

Daarnaast is het van belang dat het uitvoeringsprogramma mobiliteit aansluit bij regionale en nationale plannen, zoals de Meerjaren Investeringsagenda Ruimte en Transport (MIRT), en dat het bijdraagt aan de realisatie van de woningbouwopgave van 15.000 tot 25.000 woningen tot en met 2030.

3.3 Wat mag het kosten?

De investering voor de uitvoering van dit voorstel wordt geraamd op € 4,768 miljoen waarvan € 4,0 miljoen is opgenomen in het investeringsplan en de overige € 0,768 miljoen gedekt wordt uit subsidies en bijdragen van derden. Dit bedrag is gespecificeerd in de bijlage: Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026. In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is.

Deze investering valt onder de categorie Aanleggen open- en gesloten verharding van het activabeleid en wordt conform deze categorie afgeschreven in 20 jaar. Met een rekenrente van 2,0 % bedragen de kapitaallasten in het eerste jaar na afsluiting van het krediet € 280.000.

Met de kapitaal- en exploitatielasten is in de programmabegroting bij beleidsdoel B: De vervoersnetwerken zorgen in samenhang voor een goede bereikbaarheid die in balans is met de leefbaarheid van het programma Mobiliteit, taakveld 2.1 rekening gehouden.

Wat zijn de financiële risico's?

Bij de uitvoering van dit voorstel moet rekening worden gehouden met de volgende significante risico's:

1. van een aantal projecten zijn nog niet alle gegevens beschikbaar. Zo gaan we bij projecten in een vroeg stadium uit van kengetallen die later worden ingevuld met onderzoek. Ook kunnen ontwikkelingen, zoals nieuwe wet- en regelgeving of inspraak, in de loop van het jaar tot aanpassingen leiden;
2. ondersteuning vanuit derden is pas inzichtelijk in de haalbaarheidsstudie;
3. de recente ontwikkelingen met betrekking tot prijsstijgingen voor de uitvoering zorgen ook voor risico's in de uitvoering.

Om de kans dat deze risico's zich voordoen te ondervangen, worden in dit UPM de aanvragen gesplitst. Tot en met de haalbaarheidsfase wordt alleen het benodigde budget voor die

specifieke fase opgenomen. Voor projecten die zich al in de kaderstellende of uitwerkingsfase bevinden kunnen beide fases opgenomen worden. Van deze projecten staat de haalbaarheid al vast. Hierdoor zijn projecten verder uitgewerkt voordat ze in het UPM opgenomen worden, de risico's zijn daarom kleiner.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Met het vaststellen van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer en de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027, heeft de raad kaders gegeven voor het UPM. Daarnaast is de raad verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van financiële middelen voor de uitvoering van het UPM. De opgaven binnen het UPM vallen onder de verantwoordelijkheid van het college. De portefeuillehouder Verkeer en vervoer is binnen het college het eerste aanspreekpunt.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

Voor het UPM is geen apart participatietraject doorlopen. Wel hebben we de input van belanghebbenden gevraagd bij de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Bij de uitwerkingen is of wordt wel geparticipeerd. Denk daarbij aan de Verkeersstructuurplannen voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp, het actieplan verkeersveiligheid en het Fietsplan.

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

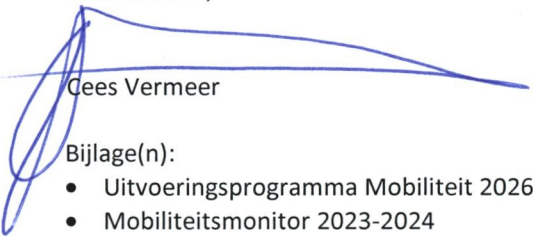
Wij stellen jaarlijks het UPM vast. Tussentijds wordt de raad drie keer per jaar geïnformeerd via de Voortgangsrapportage Mobiliteit.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Diverse opgaven uit het UPM kennen verbanden met afspraken in de MRA en de woningbouwopgave. Het faciliteren van de woningbouwopgave en de regionale bereikbaarheid zijn onderwerpen die hoog op de agenda van de MRA staan.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,


Cees Vermeer


Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):

- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026
- Mobiliteitsmonitor 2023-2024


BA Hapa Ruigrode