gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024
Portefeuillehouder	drs. Marja Ruigrok
Steller	Bella Pover
Collegevergadering	14 november 2023
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	10178865

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024 vast te stellen, met daarin de actuele mobiliteitsmaatregelen.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het in het investeringsplan geraamde krediet voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024 voor € 2,83 miljoen te autoriseren;
2. dit als volgt te faseren en te oormerken:
    a. € 1,88 miljoen in 2024 voor de volgende thema's en de bijbehorende maatregelen:
        1. € 0,2 miljoen voor thema verkeersveiligheid voor Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid;
        2. € 1,64 miljoen voor het thema netwerken op orde bestaande uit de maatregelen:
            a. P+R & fietsparkeren Station Halfweg-Zwanenburg voor € 0,1 miljoen;
            b. voor Verbetering fietsroute Oude Notweg-Vinkebrug-Batterijweg voor € 0,3 miljoen;
            c. Kamerling Onneslaan en Robert Kochstraat voor € 1,18 miljoen;
            d. toegankelijke bushaltes voor € 0,05 miljoen;
            e. Kruisweg - Kleine kortetermijnmaatregelen waaronder VRI en kruispuntoptimalisaties voor € 0,05 miljoen;
    b. € 0,15 miljoen in 2025 voor het thema netwerken op orde voor de maatregelen:
        1. P+R en fietsparkeren Station Halfweg-Zwanenburg voor € 0,1 miljoen;
        2. Kruisweg - Kleine kortetermijnmaatregelen waaronder verkeersregelinstallatie en kruispuntoptimalisaties voor € 0,05;
    c. € 0,46 miljoen in 2026 voor thema netwerken op orde voor de maatregel hoogwaardig openbaar vervoer Noordwijk – Schiphol in Lisserbroek:
    d. € 0,34 miljoen in 2027 voor het thema netwerken op orde voor de maatregelen voor hoogwaardig openbaar vervoer Noordwijk – Schiphol in Lisserbroek;
3. een aanvullend krediet van € 2,37 miljoen beschikbaar te stellen en te autoriseren voor 2024 en dit te dekken uit subsidies en bijdragen derden;
    a. € 0,2 miljoen voor thema verkeersveiligheid voor de knelpunten aanpak voor Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid;

b. € 2,17 miljoen voor het thema netwerken op orde voor volgende maatregelen:
   1. P+R en fiets parkeren Station Halfweg-Zwanenburg voor € 0,1 miljoen;
   2. verbetering fietsroute Oude Notweg-Vinkebrug-Batterijweg voor € 1,52 miljoen
   3. hoogwaardig openbaar vervoer Noordwijk – Schiphol € 0,55 miljoen;
4. hiertoe vast te stellen de 7e kredietverstrekking 2024;
5. de incidentele exploitatielasten à € 0,16 miljoen, onder voorbehoud van toetsing aan de geldende criteria, ten laste te brengen van de Reserve Schaalsprong en dit te verwerken in de Voorjaarsrapportage 2024.

2. Samenvatting

In dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024 (UPM) kijken we vooruit naar het jaar 2024. Het UPM geeft jaarlijks inzicht in de uit te voeren projecten. In het voorliggend UPM zijn de projecten voor 2024 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. Het resterende bedrag zal met de Voorjaarsrapportage worden doorgeschoven naar 2026.

Voor de uitvoering van dit UPM is een krediet nodig van € 5,2 miljoen. We stellen voor om € 2,83 te dekken binnen de geraamde middelen van het UPM 2024, de overige bedragen (totaal € 2,37 miljoen) komen uit subsidies en bijdragen van derden.
Met inachtneming van de planningen van de projecten wordt de bijdrage uit het UPM 2024 verdeeld over de jaren:

- 2024: € 1,88 miljoen
- 2025: € 0,15 miljoen
- 2026: € 0,46 miljoen
- 2027: € 0,34 miljoen

Bij de bespreking van de Investeringsagenda Mobiliteit 2024 op datum 29 juni 2023 heeft de raad verzocht om meer investeringen te doen die bijdragen aan de thema "verkeersveiligheid. Als we de investeringsagenda vergelijken met het voorliggende besluit, zien we dat de extra aandacht die de raad vroeg voor verkeersveiligheid voldoet aan de afspraak. Verder zien we dat op het thema netwerken op orde de uitgaven procentueel hoger uitvallen dit gaat procentueel ten kosten van het thema wonen.

We hebben gezien dat de uitvoering in 2023 is achtergebleven bij de planning, waardoor de aangevraagde budgetten nog niet volledig zijn besteed. Een groot deel van deze maatregelen wordt in 2024 alsnog uitgevoerd. Daarnaast heeft er een apart traject gelopen voor de (co-) financiering van de projecten voor Stadscentrum Hoofddorp en de Spoorzone die samenhangen met de Bestuurlijk overleg Meerjaren Investeringen Ruimte en Transport (BO-MIRT). Deze kredieten zijn al eerder vrijgegeven en worden daarom met dit UPM niet opnieuw aangevraagd.

<u>Exploitatie</u>
Naast investeringen is in 2024 een bedrag van € 160.000 voor beleidsontwikkeling en studies nodig. Bij de Voorjaarsrapportage 2024 zullen we met een voorstel hiervoor komen waarbij het uitgangspunt is dat dit, mits voldaan wordt aan de geldende criteria, ten laste komt van de Reserve Schaalsprong.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

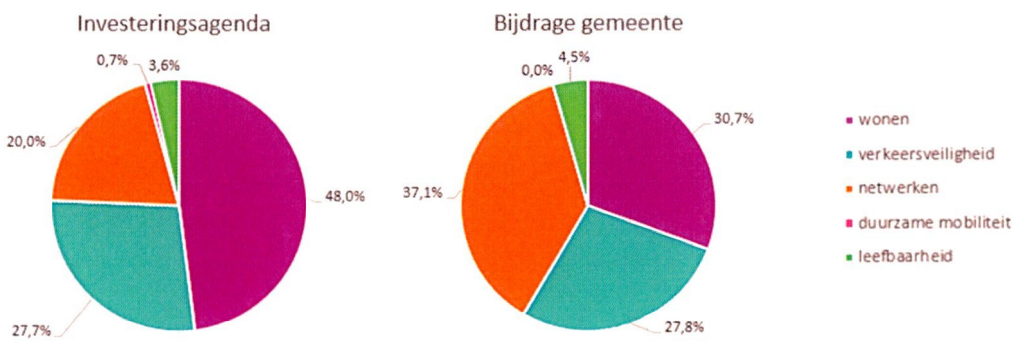
Elk jaar wordt het UPM vastgesteld, om uitvoering te geven aan het mobiliteitsbeleid zoals dat is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348). In het UPM wordt gestreefd een volledig overzicht van maatregelen te geven, die gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem. Voor ligt nu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

In de afgelopen jaren vanaf 2020 was het UPM de input voor de voorjaarsrapportage en werd daarbij de dekking aangevraagd voor de maatregelen. Hier is verandering ingekomen met het vaststellen van de programmabegroting 2023-2026. Daarbij is besloten tot en met 2026 jaarlijks € 4 miljoen te ramen voor de uitvoering van het UPM. Dit bedrag is dan ook een harde randvoorwaarde voor het voorliggende UPM.

Meerjarig is inzichtelijk gemaakt hoe de middelen besteed worden in de investeringsagenda mobiliteit. Hiermee heeft de gemeenteraad de kaders gegeven voor het uitvoeringsprogramma. Deze investeringsagenda is vlak voor het zomerreces 2023 vastgesteld. De gewijzigde percentages als gevolg van het amendement van de raad zijn hieronder verwerkt.

<u>Investeringsagenda</u>

De Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 is uitgangspunt voor dit UPM. De opgaven in het UPM zijn voor het jaar 2024 daarom ook opgebouwd volgens dezelfde thema's als de Investeringsagenda.
Met het vaststellen van de Investeringsagenda Mobiliteit 2024 op datum 29 juni 2023 heeft de raad een verdeling over de thema's meegegeven als kader. In onderstaande figuur is een vergelijking gemaakt tussen het kader in de investeringsagenda (linker cirkeldiagram) en de bijdrage van de gemeente die in voorliggend UPM zit (rechterdiagram). De bijdrage van de gemeente meer dan dit UPM alleen. Daar is voor gekozen omdat de Investeringsagenda ook breder kijkt dan alleen de investeringen van het UPM.
Doordat veel projecten al eerder zijn gestart, zien we het effect van eerdere besluiten nog terug. Met dit UPM wordt er meer dan voorzien geïnvesteerd in netwerken. De extra kredietaanvraag (€ 1,18 miljoen) voor met name het project Kamerling Onneslaan – Robert Kochstraat is hiervoor verantwoordelijk.
Bij de vergelijking van de investeringsagenda met het voorliggende besluit, zien we dat de extra aandacht die de raad vroeg voor verkeersveiligheid voldoet aan de afspraak. Verder zien we dat op het thema netwerken op orde de uitgaven procentueel hoger uitvallen dit gaat procentueel ten kosten van het thema wonen.



In het UPM wordt ook rekening gehouden met een incidentele aanvraag van het exploitatiebudget (onderzoeken). Dit wordt meegenomen bij de Voorjaarsrapportage 2024, waar het , mits voldaan wordt aan de geldende criteria, ten laste komt van de Reserve Schaalsprong. Daarnaast hebben deze uitgaven geen structureel karakter en zijn te hoog om uit het reguliere exploitatiebudget te voldoen. Het gaat dan om onderzoeken naar:

1. Multimodale Knoop Hoofddorp;
2. uitbreiding Hoogwaardig openbaar vervoer ten behoeve van schaalsprong wonen (deel Lisserbroek tot Hoofddorp Zuid);
3. brede belangenafweging zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

Welk doel wordt nagestreefd?

Onze gemeente heeft een uitdagende opgave ten aanzien van verkeer en vervoer. Het aantal inwoners groeit en de druk op het mobiliteitssysteem neemt toe. Tegelijk is de woningbouwopgave groot en neemt het aantal arbeidsplaatsen toe. 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 de gemeente Haarlemmermeer. De verwachting is dat de druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal toenemen door alle nieuwe inwoners die Haarlemmermeer erbij krijgt. Tegelijk worden de projectkosten hoger en stijgen de prijzen van grondstoffen en energie. Dit betekent dat we keuzes moeten maken. Door in het uitvoeringsprogramma alle activiteiten, 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 wordt gestreefd een volledig overzicht van maatregelen te geven, welke gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem.

Belangrijk is het om 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 uiteraard 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, hebben we in het UPM de meest urgente opgaven opgenomen.

Met dit UPM worden kredieten aangevraagd 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 realisatie mogelijkheden. Kredieten voor projecten die nu moeten worden aanbesteed, moet nu wel al volledig geautoriseerd te worden, maar worden over meerdere jaren uitgevoerd.

Projectnaam	Krediet	Bijdrage derden	Fasering bijdrage UPM				Totaal UPM 2024	Toelichting bijdrage derde
			2024	2025	2026	2027		
Thema Verkeersveiligheid								
Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid	400.000	200.000	200.000				200.000	VRA + mogelijk 3e tranche SPV[1] rijksbijdrage
Subtotaal thema verkeersveiligheid	**400.000**	**200.000**	**200.000**	**-**	**-**	**-**	**200.000**	
Thema netwerken op orde								
P+R & fietsparkeren Station Halfweg-Zwanenburg	300.000	100.000	100.000	100.000			200.000	VRA
Verbetering fietsroute Oude Notweg-Vinkebrug-Batterijweg	1.825.231	1.521.231	304.000				304.000	VRA
Kamerling Onneslaan en Robert Kochstraat	1.180.000		1.180.000				1.180.000	Nog geen indicatie
HOV Noordwijk – Schiphol in Lisserbroek	1.347.000	550.000			458.000	339.000	797.000	VRA
Toegankelijke bushaltes	50.000		50.000				50.000	
Kruisweg - Korte termijn maatregelen waaronder VRI en kruispuntoptimalisaties	100.000		50.000	50.000			100.000	Geen bijdrage in deze fase
Subtotaal thema netwerken op orde	**4.802.231**	**2.171.231**	**1.684.000**	**150.000**	**458.000**	**339.000**	**2.631.000**	
Totaal	**5.202.231**	**2.371.231**	**1.884.000**	**150.000**	**458.000**	**339.000**	**2.831.000**	

3.3 Wat mag het kosten?

De investering voor de uitvoering van dit UPM wordt geraamd op in totaal € 5,2 miljoen. Er wordt voor een bedrag van € 2,37 miljoen gedekt uit subsidies en bijdragen derden. Voor het restant van € 2,83 miljoen geldt dat er geen nieuwe kapitaallasten mee gemoeid zijn omdat deze gedekt zijn binnen de reeds geraamde kapitaallasten in de programmabegroting bij beleidsdoel B 'De doorstroming van alle vormen van vervoer en de bereikbaarheid van Haarlemmermeer dient op elk moment van de dag zo optimaal mogelijk te zijn' van het programma Mobiliteit, taakveld 2.2 én dat deze in verband met een realistische investeringsplanning gefaseerd over vier jaar uitgevoerd worden:

- 2024: € 1,88 miljoen
- 2025: € 0,15 miljoen
- 2026: € 0,46 miljoen

- 2027: € 0,34 miljoen

In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is. Deze investeringen vallen onder de categorie aanleg open - en gesloten verharding van het activabeleid en worden conform deze categorie afgeschreven in 20 jaar.

Naast investeringen vloeien er uit de uitvoering van dit voorstel exploitatielasten voort. Deze worden geraamd op € 0,16 miljoen. Dit zijn onderzoekskosten voor de volgende maatregelen:

1.	Multimodale Knoop Hoofddorp	€ 30.000
2.	Uitbreiding Hoogwaardig openbaar vervoer ten behoeve van schaalsprong wonen (deel Lisserbroek tot Hoofddorp Zuid)	€ 80.000
3.	Brede belangenafweging zuidelijke ontsluiting Hoofddorp	€ 50.000
	Totaal	**€ 160.000**

Bij de Voorjaarsrapportage 2024 zullen we met een voorstel komen, onder voorbehoud van toetsing aan de geldende criteria, dit te dekken uit de Reserve Schaalsprong.
De bijdrage aan deze onderzoeken kunnen aangewend worden na besluitvorming van de Voorjaarsrapportage 2024.

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. we zien dat we nog onvoldoende invulling weten te geven aan de ambities vanuit de vorige UPM's als gevolg van een lage realisatiegraad;
3. tenslotte geven de recente ontwikkelingen met betrekkingen tot grondstofprijzen ook onzekerheden.

Om de kans dat deze risico's zich voordoen, zijn in dit UPM alleen bedragen opgenomen voor projecten die zich al in de kaderstellende of uitwerkingsfase bevinden. Op deze manier staat de haalbaarheid al vast. Hierdoor zijn projecten verder uitgewerkt voordat ze in het UPM opgenomen worden, de risico's zijn daarom kleiner.
Bij de voorjaarsrapportage wordt een aanvraag gedaan voor de onderzoeken die nodig zijn voor de eerste fasen van projecten, die niet passen binnen de reguliere budgetten van de afdeling.

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. Voorafgaand aan de uitvoering van de opgaven en projecten wordt uiteraard wel geparticipeerd. Daarnaast hebben we de input van belanghebbenden gevraagd bij de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Zo hebben zij verkeerssituaties aangedragen die ze als knelpunt ervaren.

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

Het college stelt jaarlijks het UPM vast. Tussentijds wordt de raad drie keer per jaar geïnformeerd via de Voortgangsrapportage Mobiliteit.

3.7 Wat betekent dit voor de 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 wnd. secretaris,	de burgemeester,
drs. Rob van Daal	Marianne Schuurmans-Wijdeven
A. Cremer	

Bijlage(n):

- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024