



**gemeente
Haarlemmermeer**

raadsvoorstel

Onderwerp Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022

Portefeuillehouder drs. Marja Ruigrok

Steller Bella Pover

Collegevergadering 20 april 2021

Raadsvergadering

Raadsvoorstelnummer 2021.0000843

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 vast te stellen, met daarin de actuele mobiliteitsmaatregelen, onder voorbehoud van goedkeuring van kredieten en budgetten door de gemeenteraad;
2. de Monitor Maatregelen: Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2020/2021 vast te stellen;
3. de Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer: de nulmeting vast te stellen.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. in het investeringsplan een krediet op te nemen van € 4,4 miljoen en dit te autoriseren bij de vaststelling van de Programmabegroting 2022-2025, onder voorbehoud van vaststelling van de Voorjaarsrapportage 2021.

2. Samenvatting

Elk jaar wordt het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) vastgesteld, om uitvoering te geven aan het mobiliteitsbeleid zoals dat is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348). Het eerste UPM (UPM 2020/2021) besloeg jaren 2020 en 2021 (2020.0000840). In het UPM wordt gestreefd een volledig overzicht van maatregelen te geven, die gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem. Voor ligt nu het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 (UPM 2022).

Om het UPM te actualiseren, in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen en bij te kunnen sturen waar nodig, is zicht op de voortgang noodzakelijk. Hier voor zijn twee monitors opgesteld die mee gestuurd worden. Deze bevatten informatie over het bereiken van het ambitieniveau uit de mobiliteitsvisie en de voortgang van de projecten uit het UPM.

Dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 (UPM 2022) is opgebouwd naar thema en bevat binnen deze thema's een aantal nieuwe opgaven, zoals het aanpassen kruispunt Rijnlanderweg / Bennebroekerweg, de verkenning fietspad Hoofddorp centrum via

Lincolnpark naar Park21, maatregelen in Hoofddorp Noord ter ontsluiting van de locatie AM Invest, doorstart van het ringdijkbeleid en de ontsluiting van Bols Pioniers.

Ook hebben een aantal projecten een nieuwe invulling gekregen. Daarom zijn onderstaande projecten ook nieuw in het UPM:

- aansluiting Bennebroekerweg / A4 oost inclusief rotonde Tijmweg, in het kader van de opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg;
- opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg (voorheen Duinpolderweg);
- afwaarderen N520 (Hoofdweg oostzijde), ter hoogte van Lincolnpark.

Bij de uitvoering van het UPM 2020/2021 hebben we geconstateerd dat de planning vaak niet haalbaar is door onder andere onvoorziene omstandigheden. Bij de Najaarsrapportage 2020 hebben we een deel van de beschikbare middelen doorgeschoven naar toekomstige jaren.

Tegenvallers zoals extra uitgaven voor de F200 worden opgevangen binnen de eigen begroting. Hiervoor hebben we bezuinigingen doorgevoerd ten opzichte van het UPM 2020/2021.

Analoog aan het proces van de Vernieuwing Openbare Ruimte (VOR) wordt met de voorjaarsrapportage verder vooruit gepland voor de dekking van volgende jaren. Met dit raadsvoorstel vragen wij alleen krediet aan voor de projecten uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022. Om tot een realistische investeringsplanning te komen wordt deze investering gefaseerd over twee jaar uitgevoerd.

3. Uitwerking

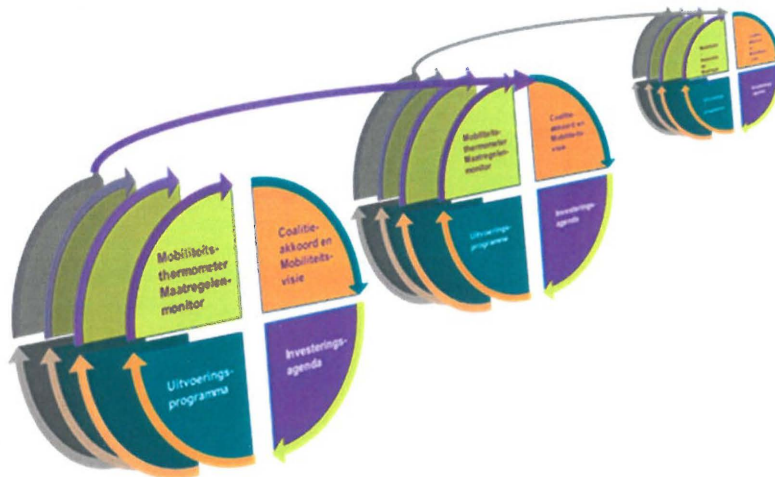
3.1 Wat willen we bereiken?

Wat is de aanleiding, context?

Met het vaststellen van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) en de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit Haarlemmermeer 2020-2023 (2019.0034528) is door de raad de beleids- en monitoringscyclus voor het mobiliteitsbeleid vastgesteld. De mobiliteitsvisie kijkt vooruit en omschrijft de tien ambities op het gebied van verkeer, vervoer en verkeersveiligheid. Deze visie vernieuwen we in principe eens in de tien jaar. De investeringsagenda legt de nadruk op en stelt prioriteiten aan de uitvoering. De investeringsagenda houdt rekening met de ambities uit het coalitieakkoord en wordt elke vier jaar opnieuw opgesteld en vastgesteld. Op basis van de onderzoeks- en investeringsagenda wordt jaarlijks het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) vastgesteld. Het eerste UPM is vastgesteld in het voorjaar van 2020 en besloeg jaren 2020 en 2021 (2020.0000840).

Vanuit het UPM 2020/2021 hebben we verder gebouwd aan het UPM 2022. Met dit UPM worden meegestuurd:

- De Monitor Maatregelen, met de stand van zaken per 1 september 2020 van de projecten die in het UPM 2020/2021 zijn opgenomen.
- De Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer.



Op deze wijze geven we invulling aan de opdracht van de rekenkamercommissie in het Onderzoek Deltaplan Bereikbaarheid (2018.2792410) om monitoring een bestendige plek in de beleidscyclus te geven. Bovendien voldoet dit aan de vraag van de gemeenteraad om het beleid meer te onderbouwen op basis van monitoring en de toezegging van ons college op dit gebied.

Context

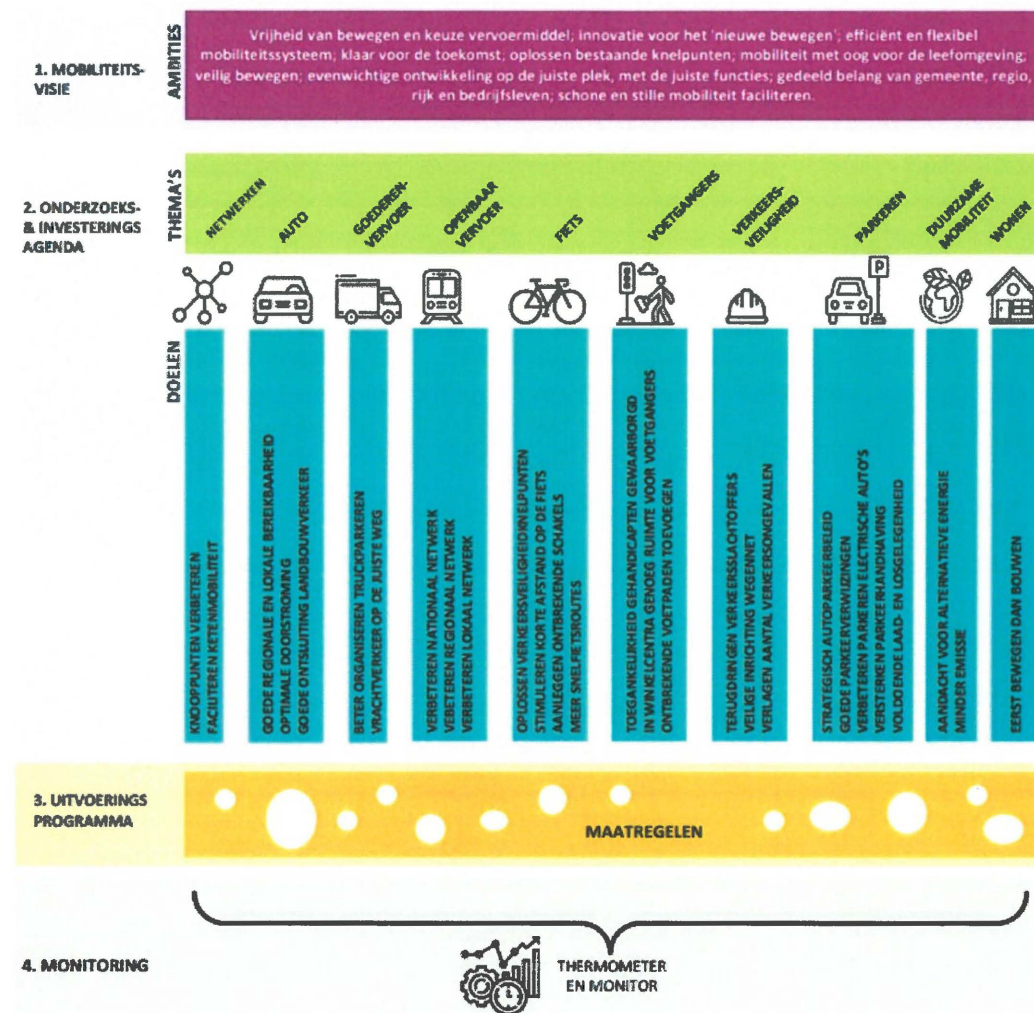
Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. We zijn een goed bereikbare gemeente. Of het nu per fiets, openbaar vervoer, auto of een combinatie van vervoerswijzen is. De snelle economische groei in Metropoolregio Amsterdam resulteert in een groei van het aantal inwoners en ondernemers in zowel onze, als in omliggende gemeenten. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken neemt toe. Ons doel is om de groei van mobiliteit voor alle modaliteiten te faciliteren.

Er is een grote behoefte aan woningen in de gemeente Haarlemmermeer. Bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde om daartoe bestemde gebieden geschikt te maken: "eerst bewegen dan bouwen". Dit vergt inzet en investeringen en vanzelfsprekend een hechte samenwerking tussen het woningbouwprogramma en dit uitvoeringsprogramma.

Op 9 april is bekend geworden dat er vanuit het Nationaal Groeifonds € 1,5 miljard gereserveerd wordt voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp, onder voorwaarden. In 2021 is onze inzet erop gericht om aan deze voorwaarden te voldoen en om in dit traject zo snel mogelijk de stap naar de verkenning in het traject van de Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) te zetten. In 2022 zal dit reeds zover zijn. Dit is een belangrijke stap om de schaa sprong van de gemeente te kunnen realiseren.

Het UPM is geen portfolio van projecten, maar een programma. Voor het mobiliteitsprogramma zijn de studies, processen, projecten en overige werkzaamheden die

bijdragen aan de doelstellingen en ambities wel te onderscheiden, maar niet te scheiden. Allen dragen in samenhang bij aan één mobiliteitssysteem.



Welk doel wordt nagestreefd?

Om het UPM te actualiseren, in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen en bij te kunnen sturen waar nodig, is zicht op de voortgang op van projecten als zicht op het bereiken van de ambities uit de Mobiliteitsvisie noodzakelijk. Daarom geeft het UPM, samen met de Monitor Mobiliteitsvisie en de Monitor Maatregelen inzicht in de mate waarin studies voortgang boeken, projecten worden gerealiseerd en ambities worden behaald. De inzichten die we met monitoring verkrijgen biedt ruimte aan nieuwe projecten, studies of opgaven in het UPM.

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.

Het UPM 2022 kent een andere opbouw dan het UPM 2020/2021. Wij verwachten hiermee de leesbaarheid te vergoten. De veranderingen op een rij:

- De maatregelen zijn gecategoriseerd naar de thema's uit de Mobiliteitsvisie. Toegevoegd hebben we het thema woningbouw. Voor de gemeente ligt hier een grote focus en uitdaging, daarom laten we dit in UPM 2022 tot uitdrukking komen met een eigen thema.
- Binnen de thema's is onderscheid gemaakt naar beleidstrajecten en projecten. Voor projecten maken we inzichtelijk in welke fase het project verkeert, hierdoor wordt per UPM duidelijk welke voortgang het project heeft gemaakt. Dit geeft meer informatie dan de kolom status uit het vorige UPM.
- Veel projecten bedienen meerdere doelen en thema's. Toch is ervoor gekozen om een project aan één thema toe te kennen dat hier het meest mee verwant is.
- In het UPM 2020/2021 werd de samenhang tussen studie, projecten onvoldoende duidelijk, doordat vastgehouden is aan benamingen uit de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023 (2019.0034528). Hierdoor ontstond de indruk dat veel projecten richting uitvoering gingen terwijl het hier om een voorbereidende studie gaat waar projecten uit voort komen. Denk bijvoorbeeld aan de Netwerkstudie, die de eerstvolgende mijlpaal is voor diverse projecten als de verbreding van de N207, N205 en de Verlegde Weg om de Noord. De presentatie hiervan is nu duidelijker.
- Beleidswerkzaamheden die ieder jaar uitgevoerd worden om de doelstellingen van de mobiliteitsvisie te realiseren zijn uit de tabellen met maatregelen gehaald, zodat de tabellen een overzicht geven van concrete acties.

Belangrijk is het om te realiseren dat de verschillende fases van een project ook met andere zekerheidsmarges 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 initiatief- en verkenningsfase moet rekening gehouden worden met een onzekerheidsmarge van circa 30% en tijdens de planstudie en de planuitwerking met een onzekerheidsmarge van 15%. Deze onzekerheidsmarges zullen zeker een effect hebben op de voortschrijdende kosten in het UPM. Daarom wordt er jaar op jaar opnieuw gepland.

Ook de dekking van derden wordt steeds duidelijker als er meer bekend wordt over het project.

Op basis van de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit en de meest recente ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen, hebben we in het UPM de meest urgente opgaven opgenomen. Denk daarbij vooral aan studies en projecten die bijdragen aan de doelstellingen voor mobiliteit en woningbouw.

Nieuwe opgaven in het voorliggende UPM 2022 zijn:

- aanpassen kruispunt Rijnlanderweg / Bennebroekerweg;
- beleidsmatige aanpassing bestaande infrastructuur, waarbij wegen ingericht worden overeenkomstig de wegategorisering en de DIOR in combinatie met werk met werk;
- verkenning fietspad Hoofddorp centrum via Lincolnpark naar Park21;
- maatregelen in Hoofddorp Noord ter ontsluiting van de locatie van AM Invest (aansluiting N201, maatregelen op de Hoofdweg en het aanpassen van de kruising op de Pabstlaan);
- verkenning ontsluiting Lisserbroek op de N205 en N207;
- doorstart Ringdijkbeleid;
- ontsluiting Bols Pionier (rotonde Helsinkilaan / Operaweg, rotonde Noordelijke Randweg / Operaweg, rotonde Westerdreef / Venneperweg);
- rotonde Spoorlaan / Noordelijke randweg);
- toegankelijke bushaltes.

Ook hebben een aantal projecten een nieuwe scope gekregen. Daarom zijn onderstaande projecten ook nieuw in het UPM:

- aansluiting Bennebroekerweg / A4 oost inclusief rotonde Tijmweg, in het kader van de opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg;
- opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg (voorheen Duinpolderweg);
- afwaarderen N520 (Hoofdweg oostzijde), ter hoogte van Lincolnpark.

Met het oog op de ombuigingen hebben wij in het UPM 2022 al waar mogelijk keuzes gemaakt en doorgevoerd. Dit geldt onder andere voor gebiedsontwikkeling station Hoofddorp dat nu wordt gedekt uit nu reeds beschikbare budgetten uit de programmabegroting, een verlaging van het bedrag voor monitoring, verlagen van de maatregelen behorend bij de Network Safety Index en het laten vervallen van de uitbreiding van de P+R bij station Halfweg. De bedragen die hiermee gemoeid zijn worden ingezet voor de projecten binnen het UPM. Hierdoor wordt nu minder budget aangevraagd. Dit betekent dat er respectievelijk € 775.000 in 2021 en € 1.250.000 in 2023 minder aangevraagd hoeft te worden.

Daarnaast is voor alle projecten de meest actuele en realistische (financiële) planning opgenomen.

Monitoring

Hoe onze inspanningen bijdragen aan de ambities en hoe de voortgang is van de uitvoering van maatregelen worden bijgehouden in respectievelijk de Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer en de Monitor Maatregelen. De Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer voegt hier overzicht op macroniveau aan toe.

Voor de Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer is nu een eerste nulmeting gedaan. Hieronder noemen we de belangrijkste conclusies uit het rapport. De cijfers zijn allen voor corona verzameld. Een belangrijke onzekerheid voor de toekomst zijn de reizigers aantallen in het openbaar vervoer. Op dit moment liggen deze veel lager dan voor corona. Dit zien we echter niet in de monitor terug. Hieronder de belangrijkste bevindingen uit de Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer.

- Met de groei van het aantal inwoners en banen in Haarlemmermeer, neemt ook de mobiliteit in onze gemeente toe. De grootste woon-werk pendel bestaat tussen Haarlemmermeer en Amsterdam: 15.600 Haarlemmermeesters werken in Amsterdam en 26.600 Amsterdammers werken in Haarlemmermeer.
- Het aantal personenauto's per huishouden is gestegen naar 1.8.
- We zien een toename in het aantal trein- en busreizigers. Op een gemiddelde werkdag reisden 99.905 busreizigers over Haarlemmermeesters grondgebied en 124.562 treinreizigers via één van onze treinstations, waarvan 98.071 via treinstation Schiphol. Het aantal gemaakte ritten met de MeerOV-bus is in 2019 1.167. Dit is 55 minder dan in 2018.
- De grootste vertragingen op ons wegennetwerk treden voornamelijk op tijdens de avondspits op rijkswegen rondom knooppunt Badhoevedorp en op de A4 richting Leiden. Met de auto zijn de gebieden rondom de A4 en aangrenzend aan Amsterdam het best bereikbaar. Met het openbaar vervoer zijn juist de gebieden rondom de vier treinstations het best bereikbaar. Zo kunnen vanaf treinstation Hoofddorp 1.379.000 arbeidsplaatsen binnen 15-30 minuten reizen met het OV worden bereikt, en bereiken 2.354.000 Nederlanders Hoofddorp Centrum binnen 15-30 minuten autorijden.

- Bijna 80% van de inwoners ervaart wel eens één of meer vormen van verkeersoverlast zoals te hard rijden in de buurt, agressief rijgedrag, parkeerproblemen of drukte in de buurt.
- Overdag is de geluidshinder door wegverkeer de afgelopen jaren toegenomen, 's nachts is dit juist afgenomen.
- De luchtkwaliteit in Haarlemmermeer voldoet aan de Europese wettelijke grenswaarden. Sinds 2009 dalen de concentraties fijnstof en stikstofdioxide. De CO₂-uitstoot gerelateerd aan mobiliteit neemt wel toe: circa 40% van de totale uitstoot wordt veroorzaakt door mobiliteit. Zonder snelwegen is dit ruim 20%.
- De neerwaartse trend in zowel het aantal verkeersongevallen als het aantal slachtoffers lijkt te stagneren. Bijna de helft van de ongevallen gebeurt op gemeentelijke wegen, waarbij slachtoffers vooral vallen onder fietsers, bromfietzers en verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie tussen 16 en 21 jaar.
- De top drie van vervoerswijzen ziet er in Haarlemmermeer als volgt uit 40% verplaatst zich als bestuurder in de auto, 20% op de fiets en 17% als passagier in de auto.
- In Haarlemmermeer staan 5.106 volledig elektrische personenauto's, 4.125 plug-in hybride personenauto's en 361 elektrische bedrijfsauto's geregistreerd. Dit staat gelijk aan ongeveer 8% van de personenauto's en bijna 2% van de bedrijfsauto's in Haarlemmermeer. Verder staan in Haarlemmermeer 456 elektrische bromfietsen en 158 speed pedelecs geregistreerd.
- Het aantal (semi) publieke laadpunten is in vijf jaar tijd meer dan verdubbeld naar 1.180 (2019).

De Monitor Maatregelen is in het najaar van 2020 opgesteld als input voor het Meerjaren perspectief investeringen. Destijds was de conclusie dat het merendeel van de projecten uit het UPM 2020/2021 op schema loopt op de onderzochte onderdelen, financiën, planning, communicatie en kwaliteit. Waarbij we constateren dat de realisatiegraad rond de 60% ligt. Aan de kwaliteit worden de minste concessies gedaan. Samenhang met andere trajecten en besluitvorming bij andere overheden speelt een belangrijke rol. Zo hangen de bereikbaarheid van de westkant van de Haarlemmermeer en de HOV-verbinding Noordwijk Schiphol samen met de besluitvorming van de provincie Noord-Holland omtrent de Duinpolderweg en de Sloterbrug met de besluitvorming over de verkeersafwikkeling in Amsterdam. De uitvoering van het fietspad Perenlaantje is gekoppeld aan het traject voor de woningbouw van Lisserbroek. De Sloterbrug is nu losgekoppeld van de verkeersafwikkeling in Amsterdam dit zal dus niet voor verdere vertraging zorgen.

Ook bij studies zien we dat de samenwerking met andere partijen vaak invloed heeft op het projectresultaat. Zo zijn we voor de bewegwijzering afhankelijk van de Nationale Bewegwijzeringsdienst en voor de kruiswegcorridorstudie van de provincie Noord-Holland.

Bij de aanpassingen aan de bestaande infrastructuur zien we ook dat corona een rol speelt. Metingen kunnen niet betrouwbaar verricht worden en inspraak verloopt moeizamer.

Wat zijn de kanttekeningen?

We zitten midden in de coronacrisis. Het is onvoorspelbaar wat hiervan de lange termijn effecten op het mobiliteitssysteem zullen zijn. Als gevolg hiervan is er op de korte termijn een afvlakking van de mobiliteitsgroei, maar door de sterke ruimtelijk economische ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam en onze gemeente zal richting 2040 de mobiliteitsgroei naar verwachting weer sterk toenemen. De volgende monitor zal hier meer zicht op bieden.

Daarnaast kunnen diverse factoren leiden tot uitstel van uitvoering of doorschuiven van beoogde investeringen. Het risico hierop willen wij zoveel mogelijk beperken door een realistische investeringsplanning met een fasering van investeringen. Bij het UPM 20/21 hebben we geconstateerd dat vooraf inschatten vaak moeilijk is. We hebben gezien dat de realisatiegraad rond de 60% ligt. Door realistischer te ramen en de investeringsplanning te faseren over meerdere jaren proberen we dit zoveel mogelijk in te perken. Deze realisatiegraad hebben we toegepast op alle opgaven in het UPM en zal doorwerken in het Meerjarenperspectief Investerings (MPI).

Bij een aantal projecten krijgen we een bijdrage van derden. Op basis van ervaringen uit het verleden kunnen we een goede inschatting maken van de hoogte hiervan. Het is echter niet zo dat we van alle bijdragen al een beschikking hebben. Soms zijn onderhandelingen nog gaande of liggen projecten nog te ver in de toekomst.

Van een aantal projecten zijn nog niet alle gegevens beschikbaar, of zullen ontwikkelingen in de loop van het jaar tot aanpassingen leiden. Deze wijzigingen nemen we mee in het Meerjarenperspectief Investerings (MPI) bij de Najaarsrapportage 2021.

3.3 Wat mag het kosten?

De investering voor de uitvoering van dit voorstel wordt geraamd op € 11,3 miljoen. Voor een groot deel worden deze investeringen gedekt uit reeds bestaande doorgeschoven kredieten alsook andere reeds beschikbare budgetten van in totaal € 6,9 miljoen. Dit betekent dat er nog een aanvullend krediet nodig is van € 4,4 miljoen. Dit bedrag is gespecificeerd in het in de bijlage opgenomen Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022. In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is. Om tot een realistische investeringsplanning te komen wordt deze investering gefaseerd over twee jaar uitgevoerd waarbij € 2 miljoen ten laste komt van 2022 en € 2,4 miljoen ten laste van 2023. Deze investering moet conform de afschrijvingstermijnen zoals opgenomen in het Activabeleid afgeschreven worden in 20 jaar. Met een rekenrente van 2% bedragen de kapitaallasten in het jaar na afsluiting van het krediet in 2022, 2023, 2024 en 2025 respectievelijk € 85.000, € 174.000, € 316.000 en € 312.000.

Er zijn geen jaarlijkse exploitatielasten die voortvloeien uit deze investering. Voor de dekking van de geraamde lasten (kapitaal- en exploitatielasten) wordt een voorstel gedaan bij de integrale afweging in de Voorjaarsrapportage 2021. De uitvoering van dit voorstel kan pas starten nadat de raad de Voorjaarsrapportage 2021 heeft vastgesteld.

Om de realisatie ambities uit de mobiliteitsvisie mogelijk te maken is er de komende jaren ook krediet nodig. Analoot aan de systematiek voor de Vernieuwing openbare ruimte (VOR) wordt in het meerjarenbeeld van de Voorjaarsrapportage 2021 rekening gehouden met investeringen voor het jaar 2023 van in totaal € 2,4 miljoen. In het UPM 2023 wordt dan concreet gemaakt welke werkzaamheden voor dit gereserveerde budget worden uitgevoerd.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Met het vaststellen van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer en de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit, 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 in 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. Bij de uitvoering van de opgaven en projecten is dit uiteraard wel het geval. 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?

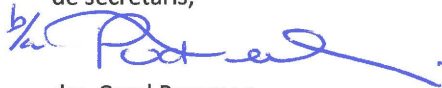
Met het vaststellen van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer en de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit, heeft de raad de beleids- en monitoringscyclus voor het mobiliteitsbeleid vastgesteld. Het college stelt jaarlijks het UPM vast. Tussentijds wordt de raad drie keer per jaar geïnformeerd via de Voortgangsrapportage Mobiliteit en de gebruikelijke Planning & Control producten, zoals het MPI. Het budgetrecht blijft bij de raad.

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

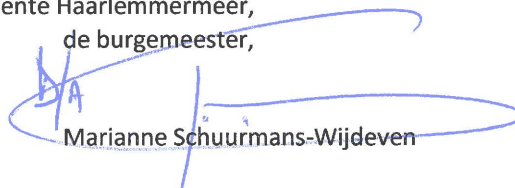
Diverse opgaven uit het UPM kennen verbanden met afspraken in de MRA. Het faciliteren van de woningbouwopgave en de regionale bereikbaarheid zijn onderwerpen die hoog op de agenda van de MRA staan.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,


drs. Carel Brugman

de burgemeester,


Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):

- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022;
- Monitor maatregelen; Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2020/2021;
- Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer; De nulmeting



UITVOERINGSPROGRAMMA

MOBILITEIT 2022



gemeente
Haarlemmermeer

Colofon

Versie	1
Datum	22-4-2021
Opstellers	G. Beijer, P. van Halteren, B. Pover
Afdeling	Verkeer en Vervoer, RED
Foto	M. Oostveen

Inhoudsopgave

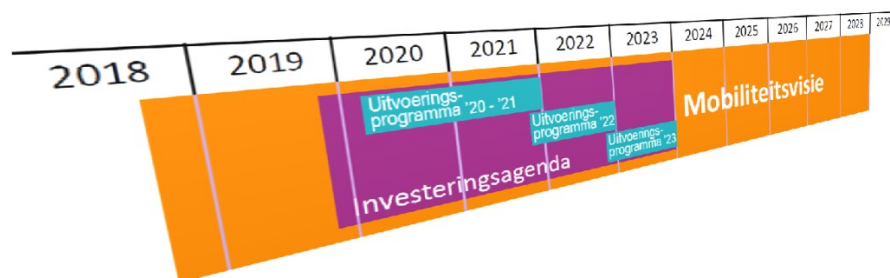
1	Inleiding.....	4
1.1	Leeswijzer	5
1.2	Corona	6
2	Woningbouw.....	7
2.1	Beleid	7
2.2	Projecten	8
3	Netwerken verknopen	12
3.1	Beleid	12
3.2	Projecten	12
4	Auto.....	13
4.1	Beleid	13
4.2	Projecten	13
5	Openbaar vervoer	16
5.1	Beleid	16

5.2	Projecten	16
5.3	Doortrekken Noord/Zuidlijn.....	17
6	Langzaam verkeer	19
6.1	Beleid.....	19
6.2	Projecten	19
7	Verkeersveiligheid	21
7.1	Beleid.....	21
7.2	Projecten	21
8	Parkeren.....	25
8.1	Projecten	25
9	Financiële consequenties	26
9.1	Kosten en investeringen 2022.....	26
9.2	Meerjarenbeeld	27
9.3	Onverwachte kosten 2021	27
Bijlage I	Doelen Inspanningen Netwerk	29

1 Inleiding

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) geeft jaarlijks inzicht in de uit te voeren projecten. In het voorliggend UPM zijn de projecten voor 2022 opgenomen. Op deze wijze biedt het een actueel overzicht van de mobiliteitsopgaven. Verder prioriteert het UPM maatregelen en benodigde middelen.

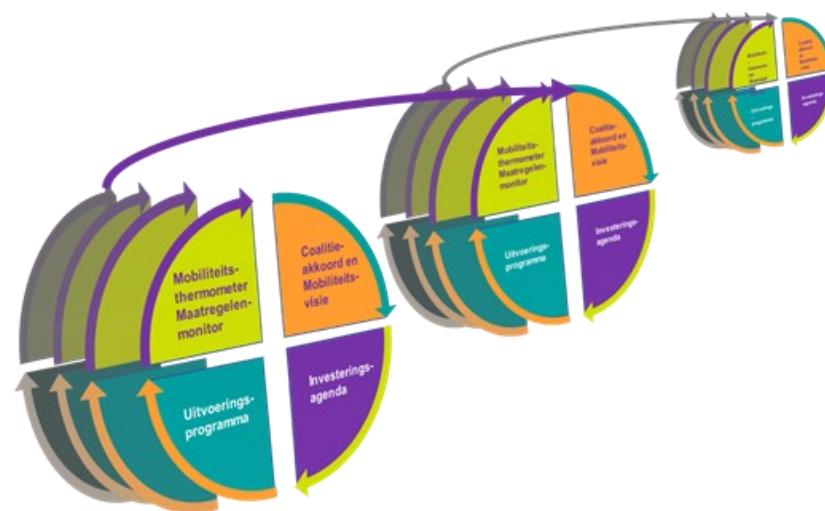
Het UPM past in de cyclus die is gestart met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) in 2018. Aan deze mobiliteitsvisie geven we uitvoering met de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023 (2019.0034528). Uit deze investeringsagenda volgt jaarlijks het UPM. Samen geven ze inzicht in de verwachte investeringen voor de komende jaren. Waar de mobiliteitsvisie een vergezicht geeft tot 2030, kijkt de investeringsagenda vier jaar vooruit en het UPM één jaar waarbij de actuele inzet wordt geprogrammeerd.



Figuur 1 Schematische tijdsplanning producten programma Mobiliteit

Ieder jaar actualiseren we het UPM in een zich herhalend proces en verbeteren we de informatievoorziening en weergave. Hiermee maken we zichtbaar dat studies voortgang boeken, projecten gerealiseerd zijn en niet meer in het UPM hoeven te staan. Ook is dit het moment om nieuwe

studies of opgaven in het UPM op te nemen. Voor de actualisatie is een goed beeld nodig van de voortgang van maatregelen om tijdig bij te sturen. Dit is in lijn met het advies van de Rekenkamercommissie (2018.2792410). Deze deed in 2018 onderzoek naar de uitvoering van het Deltaplan Bereikbaarheid. Zij adviseerde het nieuwe mobiliteitsbeleid flexibel in te richten om effectief in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen. Hierbij hoort een accurate, actuele en volledige monitoring van relevante data, om met de raad te delen.



Tabel 1 werking van de vierjaarlijkse cyclus van het programma mobiliteit

In 2020 heeft de raad het eerste uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM)20/21 (2020.0000840) vastgesteld. Op deze kennis bouwen we voort. Daarnaast zijn in dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 (UPM 22):

- De actuele stand van zaken van projecten uit het UPM 20/21 Wijzigingen hierin zijn overgenomen uit de Monitor Maatregelen.
- Nieuwe projecten als gevolg van nieuwe ontwikkelingen. Deze worden in de volgende hoofdstukken toegelicht. Nieuwe ontwikkeling kunnen het gevolg zijn van ruimtelijk economische ontwikkelingen, maar ook het gevolg van conclusies die getrokken zijn uit de Monitor Mobiliteitsvisie. Met name de link met de versnelling woningbouw is verbeterd.

Op basis van de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit en de meest recente ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen, hebben we in dit UPM de meest urgente opgaven opgenomen. Denk daarbij vooral aan studies en projecten die bijdragen aan de doelstellingen voor mobiliteit en woningbouw.

Nieuwe opgaven in het voorliggende UPM zijn:

- aanpassen kruispunt Rijnlanderweg / Bennebroekerweg;
- beleidsmatige aanpassing bestaande infrastructuur;
- verkenning fietspad Hoofddorp centrum via Lincolnpark naar Park21;
- maatregelen in Hoofddorp Noord ter ontsluiting van de locatie van AM Invest (aansluiting N201, maatregelen op de Hoofdweg en het aanpassen van de kruising op de Pabstlaan);
- verkenning ontsluiting Lissbroek op de N205 en N207;
- doorstart Ringdijkbeleid;
- ontsluiting Bols Pionier (rotonde Helsinkilaan / Operaweg, rotonde Noordelijke Randweg / Operaweg, rotonde Westerdreef / Venneperweg);
- rotonde Spoorlaan / Noordelijke randweg);
- toegankelijke bushaltes.

Ook hebben een aantal projecten een nieuwe scope gekregen. Daarom zijn onderstaande projecten ook aangepast in het UPM:

- Aansluiting A4 oost inclusief rotonde Tijmweg, in het kader van de opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg
- Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg (voorheen Duinpolderweg)
- Afwaarderen N520 (Hoofdweg oostzijde), ter hoogte van Lincolnpark.

1.1 Leeswijzer

In dit UPM kijken wij vooruit naar het jaar 2022. Voor wat we in de afgelopen periode bereikt hebben verwijzen we naar de Monitor Mobiliteitsvisie en de Monitor Maatregelen die gelijktijdig met dit document naar de raad worden gestuurd.

Dit UPM kent een andere opbouw dan het UPM 20/21. Wij verwachten hiermee de leesbaarheid te vergoten. De veranderingen op een rij:

- De maatregelen zijn gecategoriseerd naar de thema's uit de Mobiliteitsvisie. Toegevoegd hebben we het thema woningbouw. Voor de gemeente ligt hier een grote focus en uitdaging, dit laten we in het UPM 22 tot uitdrukking komen met een eigen thema. Veel projecten bedienen meerdere doelen en thema's. Toch is ervoor gekozen om een project aan één thema toe te kennen dat hier het meest mee verwant is.
- Binnen de thema's is onderscheid gemaakt naar beleidstrajecten en projecten. Voor projecten maken we inzichtelijk in welke fase het project verkeert, hierdoor wordt per UPM duidelijk welke voortgang het project heeft gemaakt. Voor de fases van het project maken we onderscheid in;
 1. initiatief;
 2. verkenning;
 3. planstudie;
 4. planuitwerking;
 5. realisatie.

Dit geeft meer informatie dan de kolom status uit het vorige UPM.

- In het UPM 20/21 werd de samenhang tussen studie, projecten onvoldoende duidelijk, doordat vastgehouden is aan benamingen uit de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit. Hierdoor ontstond de indruk dat veel projecten richting uitvoering gingen terwijl het om een voorbereidende studie gaat waar projecten uit voort komen. Denk bijvoorbeeld aan de Netwerkstudie, die de eerstvolgende mijlpaal is voor diverse projecten als de verbreding van de N207, N205 en de Verlegde Weg om de Noord. De presentatie hiervan is nu duidelijker.
- Beleidswerkzaamheden die jaar op jaar uitgevoerd worden om de doelstellingen van de mobiliteitsvisie te realiseren zijn uit de tabellen met maatregelen gehaald, zodat de tabellen een overzicht geven van concrete acties. De (reguliere) beleidswerkzaamheden blijven wel opgenomen in het doelen-inspanningen-netwerk (DIN) dat hoort bij de mobiliteitsvisie. De geactualiseerde DIN is opgenomen in 0
- Het hoofdstuk monitoring komt niet terug in dit UPM. Inmiddels is de nulmeting voor de Monitor Mobiliteitsvisie gereed. Dit is een zelfstandig product naast dit UPM. Ook de Monitor Maatregelen is een apart product, waar de stand van de projecten is opgenomen. Dit UPM hoeft daarom niet achterom te kijken en kan zich volledig richten op het jaar 2022.

Aan het einde van het document in hoofdstuk 9 worden de financiële consequenties van het voorgestelde uitvoeringsprogramma duidelijk gemaakt.

Belangrijk is het om te realiseren dat de verschillende fases van een project ook met andere zekerheidsmarges 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 initiatief- en verkenningsfase moet rekening gehouden worden met een onzekerheidsmarge van circa 30% en tijdens de planstudie en de planuitwerking met een onzekerheidsmarge van 15%. Deze onzekerheidsmarges zullen zeker een effect hebben op de voortschrijdende kosten in het UPM. Daarom wordt er jaar op jaar opnieuw gepland. Ook de dekking van derden wordt steeds duidelijker als er meer bekend wordt over het project.

1.2 Corona

Ten tijde van het schrijven van dit stuk zitten we nog midden in de coronacrisis. Als gevolg van de coronacrisis is er op de korte termijn een afvlakking van de mobiliteitsgroei, maar door de sterke ruimtelijk economische ontwikkeling van de metropoolregio Amsterdam en onze gemeente zal richting 2040 de mobiliteitsgroei naar verwachting weer sterk toenemen.

2 Woningbouw

Gezien onze grote woningbouwopgave en de gewenste groei van het aantal arbeidsplaatsen is investeren in bereikbaarheid belangrijk om deze groei mogelijk te maken, eerst bewegen dan bouwen. Hiervoor is het thema woningbouw geïntroduceerd. Alleen woningbouwlocaties van enige omvang, gekoppeld aan de versnellingsopgave zijn onder het thema woningbouw opgenomen.

2.1 Beleid

De Netwerkstudie is in het tweede kwartaal 2021 afgerond en heeft een overzicht van infrastructurele maatregelen opgeleverd. Het is een multimodale studie dus maatregelen voor fiets, auto en (Hoogwaardig) openbaar vervoer (HOV) zijn hieruit naar voren gekomen. Tijdens het schrijven van dit UPM 22 is nog geen helderheid over de exacte maatregelen. Er is voor 2022 € 100.000 opgenomen voor de verdere

uitwerking. Daarnaast komt de uitvoering van de Netwerkstudie ook terug bij de projecten waar middelen voor zijn opgenomen voor de uitwerking van maatregelen.

Daarnaast is de verkeersmonitoring opgenomen. Het belangrijkste product hiervan is de Monitor Mobiliteitsvisie (zie bijlage). Deze monitor wordt elk jaar opgeleverd en geeft sturingsinformatie op diverse mobiliteitsthema's. Enerzijds toont de monitor de lange termijn trends van de mobiliteit in Haarlemmermeer; anderzijds geeft het een overzicht van de gemeentelijke inspanningen voor de mobiliteit in de gemeente en de resultaten daarvan. De monitor is dus zowel kwantitatief (zoals CO₂-uitstoot van mobiliteit, aantal verkeersslachtoffers) als kwalitatief (zoals de samenwerking met buurgemeenten en de provincie Noord-Holland en binnen de MRA) van aard.

Tabel 2 Wonen beleid bedragen x 1000

Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
Fietsverbindingen ontwikkellocaties	opstellen fietsplan			5			UPM 20/21			

Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
Infrastructuur Versnelling Woningbouw	Studie t.b.v. projecten Netwerkstudie. Infrastructuur met als doel de ontsluiting te organiseren van woningbouwlocaties (beter benutten Nw Bennebroekerweg vanuit Hoofddorp)	700	700	100			UPM 20/21			afhankelijk van gebieds- ontwikkeling
Verkeersmonitoring	Onderzoek uitvoeren t.b.v. monitoring	jaarlijks	jaarlijks	15	15	15	UPM 22			

2.2 Projecten

In het UPM 20/21 was een ongedefinieerde post versnelling woningbouw opgenomen. In deze versie hebben we deze post gesplitst in het afwaarderen van de N520 en de uitwerking van de Netwerkstudie.

Het aanpassen van het kruispunt Rijnlanderweg Bennebroekerweg was in 2020 opgenomen als uitwerking van verbeteren bereikbaarheid westkant Haarlemmermeer (Duinpolderweg Oost), tussentijdse maatregelen. Deze nieuwe benaming geeft beter aan welke maatregel verwacht kan worden. Deze maatregel is nodig voor zowel de ontsluiting van diverse woningbouwlocaties als Park21 en is bedoeld als tijdelijke maatregel in afwachting van de totale opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. We sluiten niet uit dat in de toekomst andere (tijdelijke) maatregelen om de westkant van de Haarlemmermeer goed te ontsluiten ook opgenomen worden.

In 2021 is een start gemaakt met de verkenning / planstudie naar de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. In 2022 krijgen de

plannen meer vorm. De kosten voor zowel de planvorming als de uitvoering worden door de drie partijen (provincie Noord-Holland, VRA en gemeente) gezamenlijk gedragen.

In 2021 is het fietsplan afgerond. Dit geeft daarmee de invulling voor fietsmaatregelen in de komende jaren. Om een verkenning uit te voeren naar een fietspad dat vanaf Hoofddorp station via Lincolnpark naar Park21 loopt is 30.000 opgenomen voor 2021. Deze verbinding is essentieel om de ambitie om van Lincolnpark een duurzame wijk te maken te realiseren. Deze uitwerking van het fietsplan is naar voren gehaald om de besluitvorming over Lincolnpark niet te hinderen.

In het UPM 20/21 was een verzamelpost voor de ontsluiting van de woningbouwlocaties in de zuidrand opgenomen. Hieruit is nu het project afwaarderen N520 verbijzonderd. Dit betreft het traject van de Hoofdweg Oostzijde tussen Nieuw-Vennep en de Johan Enschedelaan. Deze afwaardering is noodzakelijk voor het project Lincolnpark. Vooralsnog gaan

we ervan uit dat de budgetten die beschikbaar zijn uit de grondexploitatie afdoende zijn.

Voor de woningbouw van Lisserbroek is een aansluiting op de N205 en/of de N207 nodig. In 2022 zal de verkenning uitgevoerd moeten worden naar de mogelijkheden van deze aansluiting(en). De gesprekken hierover met de provincie Noord-Holland lopen in aansluiting op de Netwerkvisie.

In Hoofddorp Noord wordt de AM-locatie ontwikkeld. Hiervoor wordt een drietal maatregelen voorbereid. Het gaat daarbij om de aansluiting van Hoofddorp Noord op de N201, maatregelen aan de Hoofdweg en de Pabstlaan.

Ten behoeve van het woningbouwplan Bols Pionier worden drie rotondes uitgewerkt. Deze maatregelen worden volledig vanuit de woningbouwimpuls gefinancierd.

Tabel 3 Wonen projecten bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
2 verkenning	Fietsverbindingen ontwikkellocaties	verkenning fietspad Hoofddorp centrum via Lincolnpark naar Park21	Onder-deel fietsverbindingen ontwikkellocaties		30	100		Schaalsprong	ca. 50% VRA		
2 verkenning	HFD Noord AM-locatie Infra (390301)	Vorbereiding aansluiting N201, Maatregelen Hoofdweg, Aanpassen kruising Pabstlaan	240	120	105	15		Schaalsprong	120 antieure overeenkomst onwikke-laar		

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerking en
2 verkenning	Lisserbroek - ontsluiting op N205/N207	Ruit Lisserbroek (-Lisse) randweg /ontsluiting	44.700	44.700		100		Project-financiering	Ontwikkelaars, 3e tranche woningbouwimpuls, Provincies NH en ZH en VRA (als uitwerking Netwerkstudie)	planning is afhankelijk van gebiedsontwikkeling	Geen sluitende business-case. Voorbereiding aanvraag 3e tranche woningbouwimpuls
2 verkenning	Rotonde Helsinkilaan / Operaweg	Tbv Bols Pionier	490.335						490.335 WBI		
2 verkenning	Rotonde Noordelijke Randweg / Operaweg	Tbv Bols Pionier	344.751	-					344.751 WBI		
2 verkenning	Rotonde Spoorlaan / Noordelijke randweg	diverse projecten	100	100		50	50	Schaalsprong			
2 verkenning	Rotonde Westerdreef - Vennepeweg	Tbv Bols Pionier	106.155						106.155 WBI		
4 planuitwerking	aanpassen kruispunt Rijnlanderweg / Bennebroekerweg	Verbeteren bereikbaarheid westkant Haarlemmermeer, tussentijdse maatregelen	1.100	1.100	100	500	500	UPM 20/21 voor 2022 schaa-sprong	provincie heeft ook budget voor uitvoering (ca 7 ton) VRA PM		

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerking en
4 planuitwerking	Fiets- en voetverbinding Lisse-Lisserbroek aan HOV-verbinding	Fietsdeel aan HOV brug maakt deel uit van HOV Noordwijk – Schiphol. HLM draagt bij aan fietsdeel brug.	pm	250			250	Schaalsprong 20/21			
4 planuitwerking	opwaarderen (Nieuwe) Bennebroekerweg	Voorheen Duinpolderweg.	86.000	10.000	100	120	120	9.400 in UPM 20/21 (Deltaplan)			
5 realisatie	Ontsluiting Zuidrand Hoofddorp auto	afwaarderen N520	pm		800			2021 GREX			

3 Netwerken verknopen

In de mobiliteitsvisie staan twee belangrijke onderwerpen benoemd onder het thema Netwerken verknopen, namelijk knooppunten verbeteren en faciliteren ketenmobiliteit. Zo zal het mobiliteitssysteem meer als een geheel gaan functioneren en meer keuzevrijheid geven aan de gebruikers.

3.1 Beleid

De verkeersstudie Oostflank was in het UPM 20/21 opgenomen. Dit is echter een meer visievormend project met een nadruk op ruimtelijke ordening en hoeft daarom niet opnieuw opgenomen te worden in dit UPM. De gelden uit het UPM 20/21 zijn uiteraard wel voor dit doel ingezet.

3.2 Projecten

In dit UPM worden de diverse projecten van het station samengebracht tot één onderwerpregel. Dit laat beter zien dat het bij het station gaat om de

‘breedheid’ aan (mobiliteits-)onderwerpen. Het gaat om bereikbaarheid van het (winkel)centrum vanaf het station, het realiseren van een stationsplein, het herplaatsen van het doorgaande verkeer en het realiseren van een trein en metrostation. Het opstellen van de brede stationsvisie is gestart in 2021. Deze voorbereiding wordt vanuit beschikbare budgetten gerealiseerd.

Bij station Halfweg is nu betaald parkeren ingevoerd. In 2021 is geëvalueerd of dit voldoende lucht geeft voor treinreizigers, of zij geen overlast veroorzaken in de omgeving en P&R niet meer nodig is. Voorlopig gaan we er vanuit dat deze maatregelen afdoende zijn. Het beschikbare budget wordt in 2022 voor de projecten uit dit UPM ingezet.

Tabel 4 Verknopen netwerken projecten Bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerking en
5 realisatie	MKS Schiphol	Uitvoering van de in het BO-MIRT afgesproken maatregelen						nvt	volledig		
5 realisatie	P+R Nieuw Vennep	uitbreiden bestaand P+R terrein met 300 pp in gebouwde oplossing incl. zonnedak	4.500	2.500		2.500		UPM 20/21	Inschatting VRA 2 mio ook NS /ProRail		

4 Auto

Naast autoprojecten die met name gekoppeld zijn aan de versnelling van de woningbouwopgave zijn er nog auto-projecten die de focus hebben op goede regionale en lokale bereikbaarheid, optimale doorstroming en een goede ontsluiting van landbouwverkeer. Dit levert een gevarieerde lijst aan projecten op.

4.1 Beleid

Vanuit de huidige budgetten binnen de programmabegroting kan een drietal projecten genoemd worden die bijdragen aan het programmaonderdeel auto.. Het gaat om de volgende projecten:

- verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep en Hoofddorp;
- bewegwijzeringsplan;
- ZWASH-wegenpakket.

In 2021 is gestart met het opstellen van een verkeersstructuurplan (VSP) voor Nieuw-Vennep en voor Hoofddorp. Dit doen we om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid door de plannen voor woningbouw en voorzieningen in Nieuw-Vennep West, Pionier Bolsterrein, Nieuwe Kom, centrum Hoofddorp en zuidrand Hoofddorp te garanderen en goed op elkaar af te stemmen. Nieuwe ontwikkelingen brengen meer verkeersbewegingen met zich mee. Soms op wegen waar we dat misschien niet of minder wenselijk vinden. Met een overallplan (VSP) gaan we in beeld brengen waar we deze toename aanvaardbaar vinden en welke maatregelen en ingrepen hier dan bij horen. Voor zowel fiets en voetganger, openbaarvervoer als auto. Uiteraard doen we dit in overleg met de omgeving. Maatregelen die hier uit voortvloeien zijn nu nog niet bekend.

In 2022 lopen er naar verwachting twee trajecten voor bewegwijzering:

1. Hoofdbewegwijzering. De Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) werkt naar verwachting in 2022 aan het Bewegwijzeringsplan. Dit plan wordt opgesteld op basis van de nieuwe routevisie, welke is bedoeld om het verkeer meer de hoofdroutes te laten gebruiken. Op basis van het Bewegwijzeringsplan, wordt een inschatting gemaakt van de omvang en fasering van de realisatiefase voor het aanpassen van de blauwe bewegwijzering voor auto's.
2. Objectbewegwijzering. Een extern adviesbureau zal op basis van het Bewegwijzeringsplan de objectbewegwijzering uitwerken, opdrachtverlening in 2021. Dit is de bewegwijzering naar specifieke plekken in onze gemeente die nog zijn opgenomen, zoals culturele instellingen en sport- en recreatievoorzieningen.

4.2 Projecten

In 2021 wordt het raadsinitiatief voor de flankerende maatregelen voor de overlast in de dubbeldorpen uitgewerkt. Samen met de buurgemeenten in de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland willen we 2021 komen tot gedragen maatregelen die al op korte termijn uitgevoerd kunnen worden. Daarom weten nu nog niet welke maatregelen dat zullen zijn. Voor 2022 is een eerste bedrag opgenomen om met de uitvoering te starten.

De rotonde Tijmweg is nieuw in dit programma. Het project is onderdeel van het eerder opgenomen project Aansluiting Bennebroekerweg / A4-afslag Hoofddorp zuid, kortetermijnmaatregelen. Het project met de aansluiting is op de lange termijn geschoven omdat de gebiedsontwikkeling van Primavera stil is komen te liggen. In 2021 doen we onderzoek naar deze ontsluiting om waar mogelijk synergie met het project voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg te

realiseren. We zien mogelijkheden om werk met werk te maken en de afwikkeling op de Nieuwe Bennebroekerweg te optimaliseren.

Vanuit de programmabegroting worden het MIRT-trajecten voor het Rottepolderplein en de A4 begeleid.

Het Rottepolderplein is een druk knooppunt in het noorden van onze gemeente. Het knooppunt ligt centraal tussen Haarlem en Amsterdam en vlakbij luchthaven Schiphol. Het verbindt de A9, A200 en A205. Om de (inter)nationale concurrentiepositie van de MRA te versterken, moet de bereikbaarheid een impuls krijgen. Daarom zoeken Rijk en regio samen naar oplossingen voor een betere verkeersdoorstroming op het Rottepolderplein.

Eind 2018 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat, in overleg met de regionale partners, besloten om een verkenning uit te voeren naar de ontvlechting van het knooppunt Rottepolderplein. Deze verkenning is onderdeel van een samenhangende aanpak vanuit het programma

‘Samen Bouwen aan Bereikbaarheid’ (SBaB). Voor de werkzaamheden aan het knooppunt is in totaal € 30 miljoen gereserveerd, de gemeente doet hier geen bijdrage aan.

De A4 is de drukste weg van Nederland en verbindt Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol. Met de aanleg van een extra rijstrook in beide richtingen tussen knooppunt Burgerveen en de N14 bij Den Haag, wil Rijkswaterstaat de doorstroming verbeteren. Om het verbreden van de weg mogelijk te maken, komt er een nieuwe Ringvaartaquaduct. De A4 is voor de bereikbaarheid van onze gemeente een belangrijke ader en het oudste aquaduct van Nederland.

We zijn goed aangesloten op deze projecten. Er is echter geen financiële bijdrage van onze gemeente nodig. Daarom is dit project niet opgenomen in onderstaande tabel, maar wordt wel opgenomen in de DIN in de bijlage.

Tabel 5 Auto projecten bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerking en
1 initiatief	Flankerende maatregelen uitwerking	vervolg op initiatiefvoorstel gemeenteraad			50	50	100	UPM 22	PM		
1 initiatief	S106 doortrekking (De Haak) bij Badhoevedorp	Doortrekking van de S106 vanaf de afrit Badhoevedorp A9 richting Tweeduizend EI / Hoofdweg-Oostzijde.	pm					nvt	provincie NH		

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerking en
3 planstudie	Aansluiting A4 oost incl. rotonde Tijmweg	Onderdeel van project Aansluiting A4-afslag Hoofddorp Zuid, Korte termijn maatregelen	pm	2.925	75	75	2.775	Schaalsprong 20/21	pm		
3 planstudie	S106 kruispunt		2.700			25		UPM 22	Gem. Amsterdam	Vertraagd door motie Lepelaar	Kans om fietspad mee te nemen.
4 planuitwerking	Afwaarderen Schipholweg Badhoevedorp	Afwaarderen van doorgaande provinciale weg naar gebiedsontsluitings weg van het dorp		800	-	250	300	UPM 22	100	Er bestaat een risico op budgettair niveau	

5 Openbaar vervoer

Binnen het thema Openbaar Vervoer is aandacht voor het verbeteren nationaal netwerk, regionaal netwerk en het lokaal netwerk. In het UPM 20/21 stonden onder dit thema nog een aantal reguliere beleidstaken. Deze zijn niet meer in het UPM opgenomen. In de DIN in de bijlage zijn deze wel terug te vinden. Immers deze hebben onverminderd de aandacht van de gemeente.

5.1 Beleid

Het beleid voor het openbaar vervoer richt zich vooral op het toekomstbestendig maken van het openbaar vervoernetwerk. Dat is met name terug te zien in de vele projecten op netwerkniveau. Beleidsmatig denken we, als reguliere beleidstaak, vooral na over hoe we vraagstukken

op het gebied van fijnmazigheid kunnen oplossen. Daarnaast maken we ons zorgen over de reizigersaantallen die als gevolg van corona flink achterblijven bij de planning. Dit heeft enorme financiële consequenties waardoor het nodig is om een transitieplan op te stellen.

Het is echter niet noodzakelijk om deze trajecten apart op te nemen in het UPM omdat de werkzaamheden binnen de programmabegroting passen.

5.2 Projecten

Het toegankelijk maken van bushaltes is belangrijk om te voldoen aan de eisen van inclusieve mobiliteit. De afgelopen jaren zijn al veel haltes aangepast. In de komende jaren zullen ook de overige haltes samen met de VRA worden aangepakt.

Tabel 6 Openbaar vervoer projecten bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
2 verkenning	ZWASH Metroverbinding	Noord/Zuidlijn doortrekken naar Schiphol en Hoofddorp	575	575	50			UPM20/21			
4 planuitwerking	HOV Bosrandweg-Fokkerweg	Multimodale studie naar knooppunt N231/N232 en aansluitende wegen, inclusief aandacht voor de HOV verbinding via de Fokkerweg tussen het knooppunt en de N201.	Onbekend		25	25		Beschikbaar RED, €15k voorbereiding door IB UPM 22			

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerking en
5 realisatie	HOV SOOMR	HOV Schipholring compleet maken en bereikbaarheid van Schiphol-Rijk en Oude Meer te verbeteren en het openbaar vervoer tussen Schiphol Oost en knooppunt Schiphol Zuid te optimaliseren.	8.500	1.300	1.300			UPM 20/21 (Deltaplan)			
5 realisatie	HOV Westtangent - Oude Haagseweg	Aanleg van de Westtangent tussen Schiphol & A'dam-Sloterdijk incl. vervanging brug Oude Haagseweg en vrij-liggende busbaan op talud, nieuw viaduct over de A9, fietsonderdoorgangen bij het Golfterrein en bij knooppunt A4/A9.	41.000	1.500	762			UPM 20/21 (Deltaplan)			
5 realisatie	HOVASZ	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer - Schiphol Zuid		1.012	1.010	125		UPM 20/21 UPM22		stikstof, PFAS corona.	Tegenvallers als gevolg van stikstof, PFAS, corona
5 realisatie	Toegankelijke bushaltes	langjarig programma ivm onze wettelijke taak voor inclusieve mobiliteit				50	50	UPM 22	150 per jaar		

5.3 Doortrekken Noord/Zuidlijn

De regio maakt in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT afspraken over grootschalige

infrastructuur. Op 9 april is bekend geworden dat er vanuit het Nationaal Groeifonds € 1,5 miljard beschikbaar gereserveerd wordt voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp, onder voorwaarden.

In 2021 is onze inzet erop gericht om aan deze voorwaarden te voldoen en om in dit traject zo snel mogelijk de stap naar de verkenning in het MIRT-

traject te zetten. In 2022 zal dit reeds zover zijn. Voor een dergelijk traject is een grote inzet van onze gemeente nodig.

6 Langzaam verkeer

De mobiliteitsvisie maakt onderscheid in de thema's fiets en voetgangers. Voor de overzichtelijkheid worden hier deze studies en projecten onder één thema beschouwd, namelijk langzaam verkeer. In de mobiliteitsvisie zijn hier uiteenlopende doelen voor genoemd als het oplossen verkeersveiligheidsknelpunten, meer snelfietsroutes, stimuleren van de fiets op de korte afstand en het aanleggen van ontbrekende schakels en een goede toegankelijkheid voor iedereen.

Infrastructuur voor langzame verkeersdeelnemers lift vaak mee op andere projecten, zo zijn de maatregelen van de Kruiswegcorridor belangrijk om voldoende ruimte te maken voor een snelfietsroute langs deze weg.

6.1 Beleid

In 2021 wordt het fietsplan afgerond. Dit geeft daarmee de invulling voor fietsmaatregelen in de komende jaren. Dit is echter opgenomen in het hoofdstuk wonen. Eerste doel van dit plan is het ontsluiten van de nieuwe ontwikkelingen.

6.2 Projecten

Bij het project snelfietsroute Haarlem – Amsterdam (F200) is een probleem ontstaan. Voor het project was vanuit Haarlemmerliede Spaarnwoude was nog geen krediet aangevraagd voor de realisatie. Het is noodzakelijk deze € 397.630 alsnog op te nemen.

Tabel 7 Langzaam verkeer projecten bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerking en
2 verkenning	Fietsveiligheid Sloterbrug	Samen met A'dam. Het wordt verkeersveiliger voor langzaam verkeer de doorstroming verbetert voor de automobilist en het OV.	9.875	3.100		150	800	UPM 20/21 (Deltaplan)	6060000	Loopt door tot 2024 dekking UP 2013 DB UP 2014 DB RV 2012.0037724 VOR Fase 2	
4 planuitwerking	Fietsonderdoorgang N201 bij Cruquiusbrug	gemeente draagt bij aan project vd provincie NH voor de Fietsonderdoorgang N201 bij project Cruquiusbrug	230	230		30	200	Schaalsprong 20/21			

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerking en
4 planuitwerking	Snelfietsroute Haarlem - Amsterdam	Snelfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam (F200),				398			ja		
5 realisatie	Fietspad Schipholdijk	Werk-met-werk maken HOV Fokkerweg Wilfred hoe heet dit????	386	386		386		286 B&O, 100 UPM 20/21 (Deltaplan)			
5 realisatie	Onderliggend wegennet, fietsverbinding door knooppunt A4/A9		3.800	1 .000	1.000			1 mil UPM 20/21	2,4 mil subsidie diverse		
5 realisatie	Perenlaantje (ten noorden en zuiden van Lissersweg)	Het Perenlaantje is een fietspad langs de Nieuwekerkertocht tussen de N207 en Lissersweg.	816.599	384.541	-			275000 UPM 20/21	2.430 ,- Provincie NH en VRA	Aankoop grond is gekoppeld aan gebiedsontwikkeling Lissersbroek	
5 realisatie	S106 fietspad	Sluit aan op de kruising	1.500	450	150	450		UPM 20/21 150 UPM22	VRA 1.250 (750 2022 en 500 in 2023)		
5 realisatie	Snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer bij de Hoek	Langs het tracé van de N196/N201 van Hoofddorp via Schiphol naar Aalsmeer. Uitvoering in 4 delen waar de gemeente 1 deel van realiseert.	5.064	1.900	1.890	10		1.000 UPM 20/21, GREX evt.rest tekort	subsidie 4.030k 2.5 milj VRA, 715 rijk		

7 Verkeersveiligheid

Net als de bestuurlijke aandacht die er voor de bereikbaarheid is van de nieuwe ontwikkellocaties blijft verkeersveiligheid altijd hoog op de politieke agenda. De gemeente heeft goed in beeld welke verkeersongevallenconcentraties er zijn in de gemeente en via verschillende lopende onderzoeken wordt ingezoomd op de mogelijke oorzaken. Ondanks de inzet van de gemeente stagneert de dalende trend van zowel het aantal verkeersongevallen en het aantal verkeersslachtoffers. Deze stagnatie is niet uniek voor Haarlemmermeer, maar is een landelijk zichtbare trend.

De veilige inrichting van het wegennet blijft onze inzet. Door middel van werk-met-werk maken, waarbij het inrichten van wegen conform de meest recente richtlijnen tegelijkertijd gebeurt met onderhoudswerkzaamheden, willen wij dit efficiënt en effectief realiseren. Daar waar verkeersveiligheidsknelpunten zijn, zonder dat er zicht is op toekomstige onderhoud, is het streven deze als zelfstandig project uit te voeren. Deze aanpak is de afgelopen jaren succesvol gebleken en zullen wij ook de komende jaren blijven doen.

7.1 Beleid

Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 roept daarom op om naast het oplossen van bestaande verkeersongevallenconcentraties ook meer in te zetten op ongevallenpreventie, om de doelstelling van nul verkeersslachtoffers in 2050 te realiseren. Dit wordt risico-gestuurde aanpak van verkeersveiligheid genoemd. In 2020 is in regionaal verband inzicht verkregen in de doelgroepen, vervoerwijzen en wegtypen waar de grootste risico's op het Haarlemmermeerse wegennet bevinden. In 2021 worden hiervoor regionale doelstellingen geformuleerd, die wij in de loop van 2021 zullen doorvertalen naar een lokaal verkeersveiligheidsplan

specifiek voor de Haarlemmermeerse situatie. Dit moet leiden tot nieuwe verkeersveiligheidsprojecten voor de periode 2023 en verder.

Vanuit de programmabegroting van RED zetten we in op verkeerseducatie. Uiteindelijk is ons doel dat alle scholen in het basisonderwijs in Haarlemmermeer verkeerseducatie in het standaard lesprogramma opnemen. We participeren in landelijke en regionale verkeerscampagnes om de bewustwording in het verkeer te vergroten. De komende jaren willen wij ook campagnes organiseren die gericht zijn op lokale problematiek, zoals fietsveiligheid op de ringdijk.

7.2 Projecten

Een belangrijke aanpak bij verkeersveiligheid is het oplossen van blackspots en verkeersveiligheidsconcentraties. Wij kijken naar de top-25 van verkeersveiligheidsconcentraties op gemeentelijke wegen. Daar waar kan proberen wij mee te liften met bestaande projecten om deze locaties aan te pakken. Locaties die niet mee kunnen liften pakken wij als zelfstandig project op. De volgende twee projecten in het UPM22 vallen onder deze laatste categorie:

- rotonde Beursplein;
- Aalsmeerderweg/Beechavenue.

Bij de totstandkoming van de mobiliteitsvisie hebben belanghebbenden hun ervaringen en beeld gedeeld in een participatietraject. Hierbij hebben zij verkeerssituaties aangedragen die ze als knelpunt ervaren. Dit heeft geresulteerd in ruim 400 unieke knelpunten die wij hebben kunnen beoordelen en prioriteren.

Als onderdeel van het uitvoeringsprogramma wordt geld aangevraagd om ieder jaar een aantal van deze knelpunten aan te kunnen pakken. Hiervoor is € 200.000 per jaar opgenomen in de overzichten.

Jaarlijks wordt budget opgenomen in het UPM voor werk met werk 30km inrichtingen. In de begroting voor onderhoud wordt geen rekening gehouden met extra verkeersmaatregelen. Met het opnemen van deze post in het UPM kunnen we slim meeliften met de onderhoudswerkzaamheden en zo op een goedkopere manier de doelen van de mobiliteitsvisie dichterbij brengen. Voor 2022 worden nu de volgende locaties onderzocht of deze slim mee kunnen liften. Echter dit onderzoek is nog niet afgerond, daarom is nog niet met zekerheid op te nemen welke maatregelen uit de post werk met werk maken 30km inrichten uitgevoerd kunnen worden.

- Edisonstraat Badhoevedorp;
- Jan van Gentstraat Badhoevedorp;
- Van den Berghlaan Hoofddorp;
- Pax Deelproject 1 Hoofddorp;
- Hoofdweg Nieuw-Vennep;
- Maria Margaretaan Abbenes;

Tabel 8 Verkeersveiligheid projecten bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
2 verkenn ing	Afwaardering Hoofdweg-Oostzijde Hoofddorp-Lijnden	Afwaardering Hoofdweg Oostzijde nabij Badhoevedorp. ICM 545 doortrekken S106 (De Haak)	50	50	50			UPM 20/21 (Deltaplan)	provincie NH		

- Zijkanaal F West;
- Kalorama;
- Oosterdreef (parkeerterrein);
- Oude Kruisweg.

Vanaf 2021 worden de eerste individuele projecten afkomstig uit Kruiswegcorridorstudie opgestart. Voor 2022 gaan we uit van verdere uitwerking van de maatregelen met uitvoering in 2024. De budgetten voor de uitvoering zullen te zijner tijd aangevraagd worden.

Het ringdijkbeleid wordt in 2022 voortgezet met maatregelen in Badhoevedorp. In verband met het opstellen van het verkeerstructuurplan (VSP) Badhoevedorp was dit deel van de ringvaart het originele project buiten de scope gehouden.

Vanuit de programmabegroting wordt het maken van nadere afspraken over de Kruiswegcorridor ondersteund.

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerking en
4 planuitwerking	30 km herinrichting R. Kochlaan en K. Onneslaan	Als gevolg van verplaatsing A9. Aangekondigd in raadsbesluit VSP Badhoevedorp	800	800	155	645		UPM 20/21	ja		Aangekondigd in raadsbesluit VSP
4 planuitwerking	Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur	Het verwerken van de uitgangspunten Mobiliteitsvisie bij werk-met-werk in de VOR- en Taakveld-projecten	jaarlijks	jaarlijks	800	750	800	UPM 20/21 en voor 22 ev VJR			
5 realisatie	30 km inrichting Haarlemmerstraatweg	Nabij servicecentrum Halfweg i.c.m. F200						Project-budget	ja		
5 realisatie	30 km inrichting Osdorperweg	Als gevolg van nieuwbouw Mientekade						Project-budget	ja		
5 realisatie	30 km inrichting Spaarndam	Lage weg, gedeelte Spaardammerdijk en gedeelte Zijkanaal C weg		100		25	75	MIP (H&S)	ja		
5 realisatie	Aalsmeerderweg / Beechavenue	De kruising Beechavenue / Aalsmeerderweg is één van de belangrijkste blackspots binnen de gemeente. De snelheid is vermoedelijk oorzaak	140	100	25	48.		UPM 20/21 en UPM 22	100 VRA	On hold ivm onzekerheid bus-routes	
5 realisatie	Herinrichten Parkslaan/Draverslaan	verbeteren duurzaam veilige inrichting						Project-budget			
5 realisatie	Kleine verkeersveiligheids maatregelen	Knelpunten uit de participatie versneld oplossen	jaarlijks	jaarlijks	400	200	200	UPM 22	PM		
5 realisatie	Parkeren + Schoolzone Liedeweg		36		36			MIP (H&S)	20 VRA		

8 Parkeren

8.1 Projecten

Vanuit kleine parkeermaatregelen worden jaarlijks vele kleine knelpunten opgelost. In de voortgangsrapportage mobiliteit die driemaal per jaar naar de gemeenteraad wordt gestuurd wordt verslag gedaan van de maatregelen die hiervan worden uitgevoerd.

De werkzaamheden aan de P&R's van Halfweg en Nieuw-Vennep zijn ook belangrijk voor het parkeren. Deze worden echter in hoofdstuk 0 Verknopen netwerken behandeld.

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2022	EB 2023	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
5 realisatie	Kleine parkeermaatregelen	Aanpassen parkeerplaatsen bestaande situatie - knelpunten uit participatie	jaarlijks	jaarlijks	75	75	75	UPM22			

9 Financiële consequenties

De investeringen en maatregelen die de gemeente neemt en wil nemen, kunnen niet worden uitgevoerd zonder financiële middelen. In dit hoofdstuk gaan wij hierop in.

Investeringen in mobiliteit worden vaak gedekt vanuit meerdere bronnen. Soms zijn de bronnen extern, zoals ontwikkelaars, de Provincie Noord-Holland en de Vervoersregio Amsterdam (VRA). Bij projecten van andere overheden wordt daarnaast vaak een bijdrage gevraagd van de gemeente. Er zijn ook investeringen die de gemeente volledig zelf moet dragen. Ook de gemeente kent diverse dekkingsbronnen: de programma's Mobiliteit en Kwaliteit fysieke omgeving (voor beheer en onderhoud), de Vernieuwing Openbare Ruimte (VOR), de grondexploitatie van verschillende bouwplannen etc.

Er is gestreefd naar een volledig overzicht van maatregelen die gevolgen hebben voor de mobiliteit. De maatregelen die gefinancierd worden uit verschillende dekkingsbronnen zijn hierin daarom samengenomen. Projecten lopen over meerdere jaren door en zullen dus vaker terug keren in het overzicht.

9.1 Kosten en investeringen 2022

In het UPM 20/21 is meer geld aangevraagd dan in deze jaren besteed kan worden. In de Najaarsrapportage 2020 heeft er een aanpassing in fasering plaatsgevonden en zijn er projecten verschoven naar toekomstige jaren, rekening houdend met een investeringsgraad van jaarlijks 65%. Dit betekent dat 35% van de kosten voor het UPM 20/21 in 2022 zullen vallen. Dit beeld wordt in de eerste Monitor Maatregelen bevestigd. Circa 60% van de projecten worden volgens planning uitgevoerd. De komende jaren verwachten we meer grip te krijgen op het programmeren en plannen van de projecten. Er zullen zich echter onvoorzien gebeurtenissen blijven

voordoen. Zo zijn afgelopen periode werkzaamheden stil komen te liggen vanwege de coronacrisis, inspraak werd bemoeilijkt of noodzakelijke metingen konden niet worden verricht.

De investering voor de uitvoering van dit voorstel wordt geraamd op € 11,3 miljoen. Voor een groot deel worden deze investeringen gedekt uit reeds bestaande doorgeschoven kredieten alsook andere reeds beschikbare budgetten van in totaal € 6,9 mln. Dit betekent dat er nog een aanvullend krediet nodig is van € 4,4 miljoen. Dit bedrag is gespecificeerd in bijlage I. In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is.

Om tot een realistische investeringsplanning te komen wordt deze investering gefaseerd over twee jaar uitgevoerd waarbij € 2 miljoen ten laste komt van 2022 en € 2,4 miljoen ten laste van 2023. Deze investering moet conform de afschrijvingstermijnen zoals opgenomen in het Activabeleid afgeschreven worden in 20 jaar. Met een rekenrente van 2% bedragen de kapitaallasten in 2022, 2023, 2024 en 2025 respectievelijk € 85.000, € 174.000, € 316.000 en € 312.000.

Het aanvullend krediet is met name bedoeld voor de volgende projecten:

- aanpassen kruispunt Rijnlanderweg / Bennebroekerweg;
- maatregelen in Hoofddorp Noord ter ontsluiting van de AM-locatie (aansluiting N201, maatregelen op de Hoofdweg en het aanpassen van de kruising op de Pabstlaan);
- verkenning ontsluiting Lisserbroek op de N205 en N207;
- Ringdijk en Ringvaart en vervolg Badhoevedorp;
- verkenning fietspad Hoofddorp centrum via Lincolnpark naar Park21;
- afwaarderen Schipholweg Badhoevedorp;
- beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur;
- flankerende maatregelen uitwerking;

- HOVASZ;
- kleine parkeermaatregelen;
- kleine verkeersveiligheidsmaatregelen;
- S106 fietspad;
- S106 kruispunt;
- ontsluiting Bols Pionier (rotonde Helsinkilaan / Operaweg, rotonde Noordelijke Randweg / Operaweg, rotonde Westerdreef / Venneperweg);
- rotonde Spoorlaan / Noordelijke randweg;
- toegankelijke bushaltes;
- verkeersmonitoring;
- werk met werk 30km inrichtingen;
- snelfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam, F200.

Om de realisatie ambities uit de mobiliteitsvisie mogelijk te maken is het noodzakelijk om in 2023 weer extra budgetten beschikbaar te stellen. Deze zullen voortvloeien uit het UPM 2023.

Van nog niet alle projecten is de bijdrage van derden meegerekend, omdat de toezeggingen nog niet zodanig zijn dat er een definitief bedrag aan gehangen kan worden. Met de Najaarsrapportage 2021 worden deze bijdragen, wanneer van toepassing, in mindering, gebracht.

9.2 Meerjarenbeeld

Het UPM gaat (zoals eerder benoemd) uit van de investeringsagenda, die gebaseerd is op de mobiliteitsvisie.

Onderstaand overzicht geeft inzicht in de totale kosten na vaststelling van dit UPM 22 in relatie tot de onderzoeks- en investeringsagenda. In het grijs zijn ook de verwachte kosten voor het UPM 23 opgenomen. Deze worden niet met dit UPM 2022 aangevraagd, maar zijn bedoeld om reeds een doorkijk te bieden naar volgende jaren.

Net als de aanvraag voor Vernieuwing openbare ruimte (VOR) wordt in het meerjarenbeeld van de Voorjaarsrapportage rekening gehouden met jaarlijkse investeringen. In een jaarlijkse uitwerking zoals het UPM wordt concreet gemaakt welke werkzaamheden voor het reeds gereserveerde budget wordt uitgevoerd.

Tabel 9 Gevolgen meerjarenbeeld investeringen UPM. Getallen in miljoen

	2021	2022	2023 ²	2024
Onderzoeks- en investerings-agenda	5,2	6,9	9,0	
UPM 20/21 ¹	4,6	2,5		
Planning UPM 2022 ¹	0,5	6,4	3,4	

¹ realisatiegraad is exclusief regulier- en projectbudget

² exclusief bedragen die voortvloeien uit het UPM 23

9.3 Onverwachte kosten 2021

Bij de najaarsrapportage zijn reeds groter bedragen doorgeschoven van 2020 en 2021 naar latere jaren. Er kunnen meer projecten van start of zijn reeds een fase verder.

- Aansluiting Bennebroekerweg / A4 oost inclusief rotonde Tijmweg. Hoewel het project naar achteren schuift door het niet doorgaan van Primavera, zal in 2021 onderzocht moeten worden of het uitvoeren van (delen) van het project kunnen leiden tot synergie in het project opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg. Wij verwachten hier 75.000 voor nodig te hebben.
- Cruquiusbrug wordt in 2023/2024 uitgevoerd. In 2021 wordt in het bouwteam gewerkt aan dit project. Daarom was het voorbarig het hele budget op 2023 te zetten en is in 2021 en 2022 samen 30.000 nodig voor de voorbereiding.

- Bij de uitwerking van Lincolnpark is gebleken dat fietspad noodzakelijk is dat het fietspad noodzakelijk is. Fietspad Hoofddorp centrum via Lincolnpark naar Park21 In verband met het bestemmingsplan en de ambitie van Lincolnpark als een duurzame wijk is het verstandig de verkenning naar dit fietspad zo snel mogelijk te starten, zodat hier in verdere procedures naar verwezen kan worden. Hiervoor verwachten we 30.000 nodig te hebben.
- maatregelen in Hoofddorp Noord ter ontsluiting van de locatie van AM Invest (aansluiting N201, maatregelen op de Hoofdweg en het aanpassen van de kruising op de Pabstlaan).
- Snelfietspad S106 gaat sneller van start dan we bij de najaarsrapportage dachten. De verschoven bedragen halen we deels weer naar voren. Helaas blijken nu ook de kosten hoger. Dit wordt opgevangen binnen de begroting.

- Voor de uitvoering van de F200 was geen krediet aangevraagd voor de realisatie. Binnen de begroting wordt dit opgevangen.
- Snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer. In UPM 20/21 was maar 10.000 opgenomen in het krediet maar het hele project is gestart in 2021. Daarvoor was in het Deltaplan al dekking en dit zetten we nu in.
- Voor de opwaardering Bennebroekerweg is meer voorbereidingsgeld nodig. Dit kan gedekt worden uit het UPM 20/21, immers met het UP 20/21 zijn alle reserveringen uit het Deltaplan overgegaan. Dit deel van het bedrag moet echter nog wel vrijgegeven worden.

Het is echter niet nodig om voor 2021 extra middelen aan te vragen. Projecten kunnen met de beschikbare middelen gerealiseerd worden.

Bijlage I Doelen Inspanningen Netwerk

OVERZICHT MOBILITEITSVISIE 27.1.202

VISIE & AMBITIES

- Ambities:**
- Vrijheid van bewegen en keuze vervoermiddel.
 - Innovatie voor het 'nieuwe bewegen'.
 - Efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst.
 - Oplossen bestaande knelpunten.
 - Mobiliteit met oog voor de leefomgeving.
 - Veilig bewegen.
 - Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies.
 - Gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven.
 - Schone en stille mobiliteit faciliteren



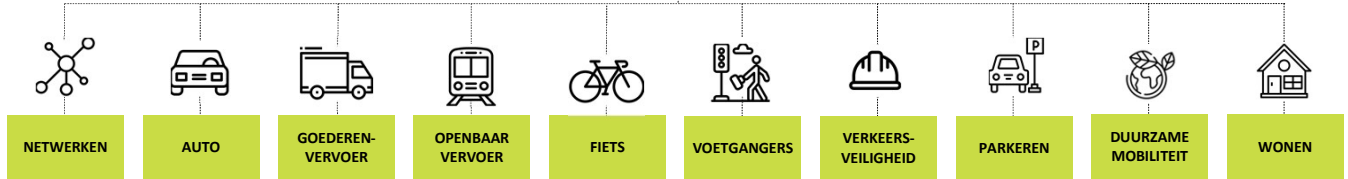
MONITOREN & BUSTELLEN



KADERS

- Verkeersveiligheidsactiesplan
- Monitor Programma Bereikbaarheid

THEMA'S



KNOPPUNTEN VERBETEREN	GOEDE REGIONALE EN LOKALE BEREIKBAARHEID	BETER ORGANISEREN TRUCKPARKEREN	VERBETEREN NATIONAAL NETWERK	OPLOSSEN VERKEERSVEILIGHEIDSKN- PUNTEN	TOEGANKELIJKHEID VOOR GEHANDICAPTE GEAARBOORD	TERUGDRINGEN VERKEERSSLACHTOFFERS	STRATEGISCH AUTOPARKEERBELEID	AANDACHT VOOR ALTERNATIEVE ENERGIE	EERST BEWEGEN DAN BOUWEN
Hoofdstation • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding Bereikbaarheidscentrum • Ontkoppelen van de centrale verbinding • Ontkoppelen van de centrale verbinding Hoofdstation Zuid-21 • Verbeteren van de centrale verbinding • Verbeteren van de centrale verbinding Systeem Centrum • Groot van F&B gebouwen Nieuw Vrijburg Station • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding Station Houtweg/Deventer • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding Schijfplan • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding Schijfplan Noord • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding Faciliteren KETENMOBILITEIT • Stimuleren M&S • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding Faciliteren KETENMOBILITEIT • Stimuleren M&S • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding	GOEDERE • Verbeteren van de centrale verbinding • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding OPTIMALE DOORSTROMING • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding VRACHTVERKEER OP JUISTE WEG • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding GOEDE ONTSluiting LANDBOUWVERKEER • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding	Verbeteren van de centrale verbinding • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding VRACHTVERKEER OP JUISTE WEG • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding GOEDE ONTSluiting LANDBOUWVERKEER • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding	Verbeteren van de centrale verbinding • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding VRACHTVERKEER OP JUISTE WEG • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding GOEDE ONTSluiting LANDBOUWVERKEER • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding	Verbeteren van de centrale verbinding • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding VRACHTVERKEER OP JUISTE WEG • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding GOEDE ONTSluiting LANDBOUWVERKEER • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding	Verbeteren van de centrale verbinding • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding VRACHTVERKEER OP JUISTE WEG • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding GOEDE ONTSluiting LANDBOUWVERKEER • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding	Verbeteren van de centrale verbinding • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding VRACHTVERKEER OP JUISTE WEG • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding GOEDE ONTSluiting LANDBOUWVERKEER • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding	Verbeteren van de centrale verbinding • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding VRACHTVERKEER OP JUISTE WEG • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding GOEDE ONTSluiting LANDBOUWVERKEER • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding	Verbeteren van de centrale verbinding • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding VRACHTVERKEER OP JUISTE WEG • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding GOEDE ONTSluiting LANDBOUWVERKEER • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding	Verbeteren van de centrale verbinding • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding VRACHTVERKEER OP JUISTE WEG • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding GOEDE ONTSluiting LANDBOUWVERKEER • Hoofdfunctie: Inbrengende verbinding op interstedelijk • Overnamefunctie verbeteren • Verbeteren van de centrale verbinding

COLOFON

VISIE & AMBITIES	THEMA'S	DOELN	SUBDOELN/GEBIEDEN	OPGAVE UIT INVESTERINGSAGENDA - LOPEND WERK	OPGAVE UIT INVESTERINGSAGENDA - ER WORDT NOG NIET AAN GEWERKT
✓ GEREED					

Dit schema is een doelen-inspanningen-netwerk. Het geeft inzicht in de ambities, de doelen en de opgaven voor mobiliteit in Haarlemmermeer voor de coalitieperiode 2020 – 2023 en de prioritering voor 2021-2022

Aan dit schema kunnen geen rechten worden ontleend.
E. Delzenne VERSIE 27.1.2021



Monitor maatregelen

Uitvoeringsprogramma mobiliteit
2020/2021



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

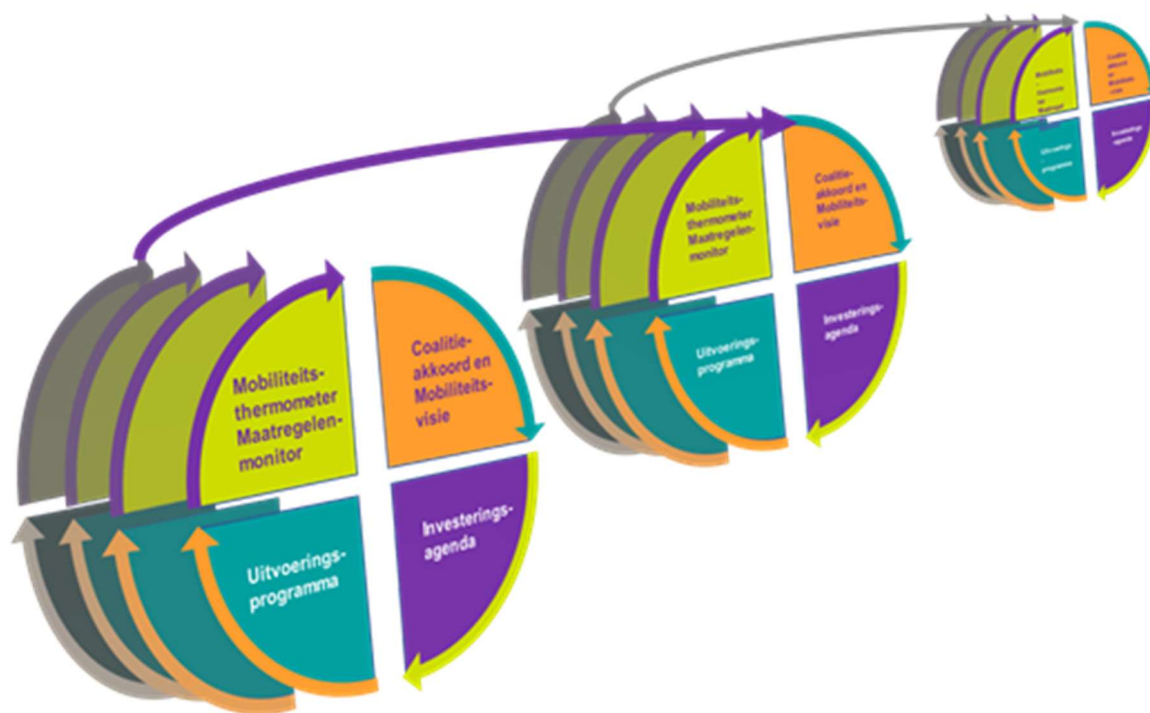
3	Inleiding	4
1.1	Leeswijzer	5
4	Functionele wijzigingen categorie 1a	6
	Ringvaart-Ringdijkbeleid	6
	Bereikbaarheid Cruquius	6
	Fietsonderdoorgang Cruquius	6
	Oranje Nassaustraat	7
	Parkeren schoolzone Liedeweg	7
	Het Network Safety Index	7
5	Beleidsmatige investeringen categorie 1b	9
	Aalsmeerderweg / Beechavenue	9
	P+R Nieuw Vennep en Halfweg	9
	Knelpunten – kleine verkeer(veiligheid)smaatregelen	9
6	Studies categorie 2	11
	Infrastructuur Versnelling Woningbouw	11
	Verkeersstructuurplan Badhoevedorp	11
	Studie Kruiswegcorridor	12
	Flankerende maatregelen	12
	Ontsluiting Zuidrand auto	12
	Bewegwijzering	12
7	Nieuwe infrastructuur categorie 3	15
	HOV Westtangent	15
	Duinpolderweg	15
	30 km herinrichting Robert Kochstraat en Kamerlingh Onneslaan	16
	Verbeteren bereikbaarheid westkant Haarlemmermeer (Duinpolderweg oost)	16
	Fiets- en voetverbinding Lisse-Lisserbroek aan HOV-verbinding	16
	Aansluiting A4 afslag	16
	Sloterbrug	16
	Perenlaantje	17
8	Conclusie	19
	Financieel	20

3 Inleiding

Op 7 april 2020 heeft het college het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2020/2021 (2020.0000840) vastgesteld. Op 28 mei heeft de gemeenteraad de benodigde kredieten vrijgegeven.

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) geeft jaarlijks inzicht in de projecten die in het komende jaar uitgevoerd worden. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2020/2021 is het eerste uitvoeringsprogramma. Het geeft een actueel overzicht en inzicht in het programma van mobiliteitsopgaven. Het UPM geeft ook prioritering van maatregelen en de daarvoor benodigde middelen, puttend uit de bestaande planning- en control cyclus en aanvullende informatie die direct vanuit de lopende maatregelen is en wordt opgehaald.

Het UPM past in de cyclus die is gestart met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) in 2018. Aan deze mobiliteitsvisie wordt uitvoering gegeven door middel van de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023 (investeringsagenda) (2019.0034528). Uit de investeringsagenda volgt jaarlijks het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. De investeringsagenda en het uitvoeringsprogramma geven zo inzicht in de verwachte planning voor investeringen voor de komende jaren. Waar de mobiliteitsvisie een vergezicht geeft tot 2030, kijkt de investeringsagenda vier jaar vooruit en gaat het in het uitvoeringsprogramma over de komende twee jaar.



Figuur 1: Illustratie van het wekerende proces in de vier-jarencyclus

Ieder jaar wordt het uitvoeringsprogramma in een iteratief proces geactualiseerd en wordt ook de representatie van die inhoud verder verbeterd. Dit betekent dat het zichtbaar wordt dat studies voortgang hebben en projecten ook daadwerkelijk gerealiseerd zijn en dus niet meer opgenomen worden in het UPM. Ook is dit het moment dat nieuwe studies of opgaven opgenomen kunnen worden.

Voor de actualisatie is het noodzakelijk een goed beeld te vormen van de voortgang van uitvoering van de maatregelen en zo tijdig te kunnen bijsturen. Dit is in lijn met het advies van de Rekenkamercommissie. Deze deed in 2018 onderzoek naar de uitvoering van het Deltaplan Bereikbaarheid (2018.2792410). Haar advies was om het nieuwe mobiliteitsbeleid flexibel in te richten om effectief te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Hierbij hoort een accurate, actuele en volledige monitoring van relevante data, die met de raad wordt gedeeld. Samen met de Monitor Mobiliteitsvisie geeft deze maatregelmonitor dit inzicht.

1.1 Leeswijzer

De voorliggende monitor is ingedeeld naar de vier categorieën die ook in het UPM worden gehanteerd.

- 1a. Functionele wijzigingen: investeringen aan bestaand areaal.
- 1b. Beleidsmatige investeringen: investeringen aan bestaand areaal, voornamelijk het oplossen van knelpunten.
2. Studies: studie ten behoeve van toekomstige projecten en uitwerking van beleid met in dit voorstel de nadruk op gebiedsontwikkeling en de stationsomgeving.
3. Nieuwe infrastructuur: nieuwe infrastructuur ten behoeve van bijvoorbeeld woningbouw.

In de hoofdstukken zijn tabellen opgenomen die de stand van zaken aangeven van een project. De kleurcodering is als volgt:

Financien:

Rood: een raadsbesluit nodig

Geel: de overschrijding wordt binnen het project opgevangen

Groen: het project blijft binnen de begroting

Planning:

Rood: oplevering schuift naar achteren

Geel: mijlpaal verschuift, geen gevolgen voor oplevering

Groen: geen wijziging

Communicatie / draagvlak:

Rood: vraagt aandacht

Geel: risico

Groen: gaat goed

Kwaliteit: Dit heeft betrekking op wijzigingen van scope en belangrijke wijzigingen in de uitvoering

Rood: vraagt aandacht

Geel: risico

Groen: gaat goed

Grijs/leeg : geen of te weinig informatie

4 Functionele wijzigingen

categorie 1a

De functionele wijzigingen zijn gericht op bestaande wegen, fietspaden en voorzieningen die niet meer voldoen aan de huidige wensen en daarom aangepast moeten worden. Dit is vaak ten behoeve van de verkeersveiligheid, maar ook om de doorstroming te garanderen. Hieronder behandelen we een aantal projecten binnen deze categorie die in het oog springen. Daarna volgt een kort overzicht van alle maatregelen in een tabel vorm.

Ringvaart-Ringdijkbeleid

In het Meerjaren Perspectief Investerings (MPI - najaar 2020) wordt uitgebreid aandacht besteed aan het Ringvaart- Ringdijkbeleid. Daarom wordt dit hier buiten beschouwing gelaten.

Bereikbaarheid Cruquius

Op 30 september hebben wij de gemeenteraad een brief (2019.0058446) gestuurd met aanvullingen op het eerdere rapport bereikbaarheid Cruquius en gebiedsontwikkeling (2019.0058446). In deze rapportage en brief brengen wij, op basis van de reeds gemaakte verkeers- en vervoerskundige keuzes rond lopende ontwikkelingen, in beeld aan welke randvoorwaarden toekomstige ontwikkelingen moeten voldoen, welke knelpunten moeten worden opgelost alvorens er ontwikkeld kan worden en welke oplossingsrichtingen heroverwogen moeten worden. Hiermee geven wij invulling aan "Eerst bewegen, dan bouwen" ook op deze locatie in de gemeente. Het uitwerken van concrete (verkeers)oplossingen is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers. De oplossingen werken zij uit in samenhang met hun gebiedsontwikkeling. Het is, gegeven de onzekerheden van die ontwikkelingen, ongewenst en onmogelijk hier nu reeds uitspraken over te doen. Het aantal woningen of de mate van bedrijvigheid die initiatiefnemers in het gebied denken te kunnen realiseren is direct verbonden met de te kiezen ontsluitingsstructuur.

Met het gereedkomen van de rapportage en de aanvullende brief is de mijlpaal uit het UPM gerealiseerd. Het opwaarderen van de kruising Spieringweg-N201 zal in samenhang met de gebiedsontwikkeling weer op de agenda komen, maar wordt nu als afgerond beschouwd.

Fietsonderdoorgang Cruquius

In 2022 - 2023 vervangt de provincie Noord-Holland de oostelijke brug richting Heemstede. Ook vindt er in deze periode groot onderhoud plaats aan de westelijke brug richting Hoofddorp. De nieuwe Cruquiusbrug is een bijzonder en ambitieus innovatieproject. De brug wordt circulair, energieneutraal en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd.

Met het project wordt een fietspad gerealiseerd langs de ringdijk. De gemeente doet een bijdrage van € 200.000 voor de realisatie van dit fietspad.

In oktober/november tekent de gemeente de Samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug en daarmee is de mijlpaal uit het UPM gehaald. Het project blijft echter nog in het UPM staan mede in verband met de bijdrage die nog overgemaakt moet worden en om de vinger aan de pols te houden bij de uitvoering.

Oranje Nassaustraat

De Raad van State heeft een wijziging van het bestemmingsplan voor deze locatie vernietigd. Vanwege deze gerechtelijke uitspraak kan het Integraal Kind Centrum (IKC) niet worden gerealiseerd zoals voorgesteld. De herinrichting van de straat tot een 30 km/uur zone wordt uitgesteld tot er een besluit is genomen over het IKC.

Voor deze werkzaamheden is een projectbudget beschikbaar uit Haarlemmerliede Spaarnwoude. Dit krediet wordt doorgeschoven totdat er duidelijkheid is over het IKC. De Oranje Nassaustraat wordt tot die tijd verwijderd uit het UPM.

Parkeren schoolzone Liedeweg

Er is al jaren parkeeroverlast bij het brengen en halen van de schoolkinderen bij de school. Met het recreatieschap Spaarnwoude is gezocht naar oplossingen op terrein van Staatsbosbeheer.

De scope van het project is zodanig gewijzigd dat nu voor het parkeren een definitieve oplossing wordt gezocht op het parkeerterrein van de nabijgelegen kerk. Er moet wel een veilige looproute worden gerealiseerd tussen het parkeerterrein en de school. We zijn hierover in overleg met de betrokken besturen. Mogelijk is deze oplossing duurder. Echter het inzicht hierin ontbreekt. Zodra dit bekend is zal het worden meegenomen in de besluitvorming.

Het Network Safety Index

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft een de Network Safety Index ontwikkelt als methode om de risico's op 50km/u-wegen in beeld brengt, waarbij de wegvakken tegen elkaar worden afgewogen. SWOV maakte naast de tool ook een diepte-inventarisatie op infrastructuurkenmerken, zodat de gemeente ook de oorzaken van de risico's in beeld heeft.

Vanuit de Vervoerregio heeft SWOV opdracht gekregen om ook voor onze regio een dergelijk onderzoek te doen. Dit is een nieuwe methode en om verschillende redenen is de oplevering vertraagd en is er nog geen regionaal verkeersveiligheidsplan opgesteld. In afwachting daarvan laat ook de lokale vertaling daarvan op zich wachten. De reserveringen voor dit project worden daarom doorgeschoven.

Tabel 1 Voortgang projecten categorie 1a

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
Afwaarderen Schipholweg Badhoevedorp	Afwaarderen van doorgaande provinciale weg naar gebiedsontsluitingsweg van het dorp				
Afwaardering Hoofdweg-Oostzijde Hoofddorp-Lijnden	Afwaardering Hoofdweg Oostzijde nabij Badhoevedorp. ICM 545 doortrekken S106 (De Haak)	-	-	-	-
Beter benutten bestaande parkeervoorzieningen	Pilot introduceren Smart Parking				
Capaciteit rotonde Deltaweg-BBW	Eventueel de verkeerssituatie van de rotondes Deltaweg/Nieuwe Bennebroekerweg aanpassen, maar eerst monitoren wanneer de nieuwe woningen gerealiseerd en bewoond zijn				

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
Fietsonderdoorgang N201 bij Cruquiusbrug	bijdrage gemeente in project provincie NH voor de Fietsonderdoorgang N201 bij project Cruquiusbrug	😊	😊	😊	😊
Herinrichting Oranje Nassastraat	In combinatie met de vervanging van het riool en de bouw van het IKC zal de straat worden ingericht tot 30 km zone.	😊	😞	😞	😞
HOV-halte B'dorp West		😊	😊	😊	😊
N207 Verdubbelen rijstroken brug en infrastructuur Lisse 2x2	N207 2x2, westelijk deel, inclusief brug (en verbeteren infrastructuur Lisse)	😊	😊	😊	😊
Opwaarderen kruising Spieringweg-N201	Opwaarderen kruispunt Spieringweg-N201	😊	😊	😊	😊
Parkeren + Schoolzone Liedeweg		😬	😞	😞	😞
Ringdijk en ringvaart	Voor de gehele Ringdijk wordt autoverkeer teruggedrongen, zodat een aantrekkelijk leefklimaat met verblijfkwaliteit ontstaat.	😞	😞	😞	😊
Rotonde Beursplein	Verbeteren van de verkeersveiligheid op de blackspot Rotonde Beursplein. Er moet meer inzicht komen in de mogelijke maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen korte termijn maatregelen , lange termijn maatregelen.	😊	😊	😊	😊
Sloterweg tussen Badhoevedorp en Schiphol (vanaf A9 via KMAR)	Op dit moment ligt er een vrijliggend fietspad in relatief slechte staat. Deze weg heeft dringend een update nodig. Het doel is de huidige verbinding te verbeteren, zodat er een kwalitatieve fietsverbinding ontstaat.	-	-	-	--
Snelfietsroute Haarlem - Amsterdam	Snelfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam (F200), Planvorming in eerste fase voor optimaliseren op korte termijn van huidige route tussen 'De Zoete Inval' en Sugar City Oost/Station Halfweg-Zwanenburg. Tweede fase tbv definitieve route al dan niet met nieuwe kunstwerken over Ringvaart.	😊	😬	😊	😬
Toekomstbestendig maken Spaarndammerdijk	Herinrichting met o.a. fietspaden inclusief groot onderhoud van de technische staat van de dijk	😊	😊	😊	😊
Werk met werk 30km inrichtingen	Kinheim & Seevank (ZWB)	😊	😊	😊	😊
Werk met werk 30km inrichtingen Doseerinstallatie Waddenweg	In combinatie met de herprofilering van Waddenweg en het verwijderen van de bestaande slinger een nieuwe doseerinstallatie geplaatst op een gunstiger locatie.	😊	😊	😊	😊
Werk met werk 50km obv Network Safety Index	Het Network Safety Index is een instrument om bepalen of een bepaald wegvak onveilig of risicovol is. Bedrag is nodig voor aanpak knelpunten die voortvloeien uit het onderzoek.	😊	😞	😊	😊

5 Beleidsmatige investeringen

categorie 1b

De beleidsmatige investeringen zijn gericht op de bestaande wegen, fietspaden en voorzieningen die vanuit het beleid een andere invulling moeten krijgen, ook het oplossen van knelpunten die stakeholders hebben aangedragen maken onderdeel uit van deze categorie.

Hieronder behandelen we eerst een aantal projecten die in het oog springen. Daarna volgt een kort overzicht van alle maatregelen in een tabel vorm.

Aalsmeerderweg / Beechavenue

De kruising van de Beechavenue met de Aalsmeerderweg in Rozenburg geldt al jarenlang als een van de belangrijkste blackspots binnen de gemeente. Een van de (vermoedelijke) oorzaken van de ongevallen en de ernst van de ongevallen is de gereden snelheden. Zowel de Beechavenue als de Aalsmeerderweg liggen binnen de bebouwde kom en hebben een maximumsnelheid van 50km/u. Door de ontwikkelingen rond de aanleg van OV-knooppunt Schiphol-Zuid is de routing van de verschillende buslijnen in dit gebied onzeker. De aanwezigheid van bussen en de bushaltes aan weerszijden van de kruising hebben een grote invloed op de mogelijke ontwerpkeuzes voor de aanpak van deze kruising. Verdere uitwerking van het kruispunt wordt daarom opgepakt wanneer daar meer zekerheid over is.

P+R Nieuw Vennep en Halfweg

Dit jaar is het niet gelukt om het plan en de realisatie gereed te krijgen om de P+R Nieuw Vennep uit te breiden, dit wordt doorgeschoven naar volgend jaar. De verkenning is inmiddels gestart. De knelpunten in Halfweg van parkeerhinder rondom station Halfweg-Zwanenburg worden nog in de periode van het UPM 2020-2021 opgepakt door de introductie van betaald parkeren. Het bedrag dat gereserveerd was voor de uitbreiding is niet meer nodig.

Knelpunten – kleine verkeer(veiligheid)smaatregelen

Binnen overige UPM-projecten worden diverse knelpunten opgelost, denk aan het kruispunt Lageweg / Spaarndammerdijk, optimaliseren van de doseerinstallatie en versmalling op de Waddenweg en de parkeerhinder bij station Halfweg-Zwanenburg.

Daarnaast is dit is jaar veel energie en tijd gestoken in het maken van een ontwerp en de kostenramingen en het bepalen van de tien projecten waarmee als eerste aan de slag wordt gegaan de komende periode. Voor Vijfhuizen onderzoeken we een onduidelijke voorrangssituatie. Het onderzoek is in volle gang en het resultaat moet maatregelen opleveren die snel buiten op straat gerealiseerd kunnen worden. Onderzocht worden:

Kern

Hoofddorp

Korte omschrijving knelpunt

Op de hoek bij buurthuis De Amazone in de Femina Mullerstraat (schoolzone), is de voorrangssituatie onduidelijk. Daardoor steken onder andere kinderen niet goed over.

Kern	Korte omschrijving knelpunt
Hoofddorp	Voor fietsers is het vaak niet mogelijk om vanuit Skagerrak tot de kruising door te rijden doordat de korte inrit naar fietspad wordt geblokkeerd door auto's die wachten voor het verkeerslicht.
Hoofddorp	Voetpad eindigt voor de overgang van de Geniedijk bij de Kruisweg. Voetgangers moeten op het drukke fietspad gaan lopen en dat is onveilig.
Hoofddorp	Langs de Paxlaan aan zijde Nova College ontbreekt een stuk voetpad naar de bushalte en ontbreekt een fietspad naar fietspad Geniedijk.
Nieuw-Vennep	Bij de fietsbrug over de Hoofdvaart bij Linqunda is de voorrangssituatie onduidelijk. Omdat er aan de westzijde een drempel is, en auto's dus deels remmen, denken de fietsers/wandelaars vaak dat ze eerst mogen.
Nieuw-Vennep	Bij de uitgang van de Symphonie parkeergarage is het zicht op het verkeer in de Venneperweg en Schoolstraat niet goed door de vrachtwagens die er staan.
Vijfhuizen	Onduidelijke voorrangssituatie Stelling/Vijfhuizerweg, gevaarlijk voor fietsers
Vijfhuizen	Onmogelijkheid voor fietsers om af te slaan vanaf IJweg/Vijfhuizerweg

Doordat het krediet pas laat in het jaar werd vrijgegeven is er vertraging ontstaan in het uitwerken van de knelpunten. Doordat het krediet voor het UPM in volgende jaren in het najaar wordt aangevraagd in plaats van in het voorjaar, wordt dit in de toekomst voorkomen.

Tabel 2 Voortgang projecten categorie 1b

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
30 km inrichting Haarlemmerstraatweg	nabij servicecentrum Halfweg icm F200				
30 km inrichting Osdorperweg	agv nieuwbouw Mientekade				
30 km inrichting Spaarndam	Lageweg, gedeelte Spaardammerdijk en gedeelte Zijkanaal C weg	😊	😊	😊	😊
Aalsmeerderweg/Beechavenue	De kruising van de Beechavenue met de Aalsmeerderweg in Rozenburg is een van de belangrijkste blackspots binnen de gemeente.	😊	😞	😟	😊
Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur	Het verwerken van de uitgangspunten Mobiliteitsvisie bij werk-met-werk in de VOR- en Taakveld-projecten	😊	😊	😊	😊
Educatieve Verkeersmaatregelen	Verkeersveiligheid verbeteren door lokale campagnes en acties te organiseren.	😊	😊	😊	😊
Herinrichten Parklaan/Draverslaan	verbeteren duurzaam veilige inrichting				

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
Kleine parkeermaatregelen	Aanpassen parkeerplaatsen bestaande situatie - knelpunten uit participatie	😊	😊	😐	😊
Kleine verkeersveiligheidsmaatregelen	Knelpunten uit de participatie versneld oplossen	😊	😊	😊	😊
MKS Schiphol	Uitvoering van de in het BO-MIRT afgesproken maatregelen				
P+R Nieuw Vennep	uitbreiden bestaand P+R terrein met 300 pp in gebouwde oplossing	😞	😞	😊	😊
Park + Ride Halfweg	uitbreiden bestaand P+R terrein met 150 pp in gebouwde oplossing	😞	😞	😞	😞

6 Studies categorie 2

De studies zijn gericht toekomstige projecten en uitwerking van beleid, en leiden in een later stadium daarom vaak tot nieuwe projecten.

Hieronder behandelen we eerst een aantal studies die in het oog springen. Daarna volgt een kort overzicht van alle maatregelen in een tabel vorm.

Infrastructuur Versnelling Woningbouw

In het UPM 20/21 is een post infrastructuur versnelling woningbouw opgenomen. In 2020 is hier nog geen invulling aangegeven. Voor 2021 voorzien we hier wel uitgaven voor namelijk om de verkenning naar het kruispunt Rijnlanderweg/Bennebroekerweg te starten. Dit is één van de belangrijkste belemmeringen voor een aantal woningbouwplannen. Ook het afwaarderen van de N520 ter hoogte van Lincolnpark kan hier onder geschaard worden. Het lijkt er echter op dat deze afschaling volledig vanuit de GREX en de bijdrage van de provincie Noord-Holland gerealiseerd kan worden.

Verkeersstructuurplan Badhoevedorp

De actualisatie van het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp is een overzicht van projecten die uit verschillende (deel)gebiedsontwikkelingen komen en die deels als losse projecten opgenomen zijn in het UPM. Het verkeersstructuurplan is dit jaar vastgesteld (2020.0000444). En daarmee is dit project uit het UPM afgerond. De meeste verkeersprojecten uit het VSP zijn ondergebracht in verschillende gebiedsontwikkelingen. De actualisatie heeft ook inzicht gegeven in het feit dat een aantal projecten uit het UPM on hold gezet wordt omdat er eerst een gebiedsvisie uitgewerkt moet worden voordat de infrastructuurprojecten nader uitgewerkt kunnen worden. Dit betreft doortrekken van de S106 (De

Haak) in combinatie met afwaardering Hoofdweg-Oostzijde parallel daaraan en de fietsverbinding langs de Sloterweg vanuit Badhoevedorp langs de kazerne van de Koninklijke Marechaussee.

Studie Kruiswegcorridor

Na de probleemanalyse is een concept eindrapportage met maatregelen opgesteld. De maatregelen worden verder projectmatig uitgewerkt en in fases gerealiseerd. Prioriteit ligt bij het creëren van draagvlak van voor de maatregelen en die robuust genoeg zijn voor bekende en nog onvoorziene ruimtelijke ontwikkelingen in het Kruisweggebied.

De kosten voor het project zullen verspreid over de twee jaar lager uitvallen dan begroot. Prognose is dat de kosten in 2020 € 25.000 zullen uitvallen en dat in 2021 circa 10.000 aan kosten zijn. Na oplevering van de eindrapportage in het eerste kwartaal van 2021 worden projecten gefaseerd gerealiseerd. Verwachting en realisatie kunnen in de tussenliggende tijd uit elkaar gaan lopen

Flankerende maatregelen

Voor wat betreft een andere belangrijke studie; Flankerende Maatregelen kan vermeld worden dat eind mei van dit jaar het rapport naar mogelijke flankerende maatregelen per brief aan de raad is aangeboden. Dit zijn mogelijke maatregelen die de leefbaarheid in Lissbroek, Beinsdorp en Zwaanshoek kunnen vergroten. De raad heeft hier op 27 september van dit jaar in een sessieverzoek 'plan B Duinpolderweg' over gesproken en aangegeven dat zij het college kaders voor het vervolg wil meegeven. De raad gaat dit in een brief aan het college verwoorden. Pas daarna kan een plan gemaakt worden voor de besteding van het budget. De planning schuift hierdoor naar achteren.

Ontsluiting Zuidrand auto

Een van de eerste studies die hiervoor gestart is is de studie naar de 'afwaardering N520 ter hoogte van Lincolnpark'. Een deel van het budget uit Ontsluiting Zuidrand Auto wordt dus overgeheveld naar dit nieuw op te nemen project. Het resterende bedrag blijft staan voor eventuele aanvullende maatregelen die niet uit de GREX-en van de projecten gefinancierd kunnen worden. Naar verwachting dient ook overdracht van het wegdeel van de N520 tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep plaats te vinden. De uitwerking is in september 2020 gestart.

Bewegwijzering

Het project is door capaciteitsgebrek bij de Nationale Bewegwijzeringsdienst ernstig uit de tijd gelopen. Ondertussen schiedt de techniek voort en heeft de overall bewegwijzering steeds minder betekenis in de routekeuze van de automobilist. Daarnaast merken we dat er vanuit onze burgers en onze politiek de aandacht niet is voor de nationale bewegwijzering, maar onze lokale bewegwijzering. Wij stellen daarom voor dit project te stoppen.

Tabel 3 Voortgang projecten categorie 2

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
A5 aansluiting van de Weg om de Noord Hoofddorp	A5 aansluiting van de Weg om de Noord + verbinding met Van Heuven Goedhartlaan				

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
Aanpassen (auto)bereikbaarheid centrum Hoofddorp	Verbeteren auto entree van centrum Hoofddorp	😊	😊	😐	😊
Bereikbaarheid HLMR Zuid Kennemerland	Samenwerkingsagenda en heeft de functie van een lobbydocument.	😊	😊	😊	😊
Bewegwijzering	Actualiseren van de hoofdbewegwijzering gemeentebreed om in lijn te brengen met Routevisie.	😊	😞	😊	😐
Connected Transport Corridors Fietsverbindingen ontwikkellocaties	Fietsverbindingen ontwikkellocaties (combineren met groenontwikkelingen)	😊	😊	😊	😊
Gebiedsontwikkeling station Hoofddorp	Ontwikkeling van station Hoofddorp				
HOV Bosrandweg-Fokkerweg	Multimodale studie waarin de toekomstige knelpunten op het knooppunt N231/N232 en aansluitende wegen wordt geïnventariseerd. In beeld brengen van mogelijke oplossingen	😊	😊	😊	😊
Infrastructuur Versnelling Woningbouw Kruiswegcorridorstudie	Infrastructuur met als doel de ontsluiting te organiseren van woningbouwlocaties Kruiswegcorridor capaciteit vergroten				
Lisserbroek - ontsluiting op N205	Lisserbroek randweg / ontsluiting	😊	😊	😊	😊
Lokaal verkeersveiligheidsplan	Uitwerking nav regionaal plan van de VRA.	😊	😊	😊	😊
Metten veiligheidsgevoel	Verbeteren subjectieve veiligheid zonder dat dit ten koste gaat van objectieve veiligheid	😊	😊	😞	😊
Metroverbinding	Noord/Zuidlijn doortrekken naar Schiphol en Hoofddorp	😊	😊	😊	😊
MIRT-verkenning Rottepolderplein	Studie Rottepolderplein opwaarderen	😊	😊	😊	😊

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
N205 verdubbeling naar 2x2 (tussen Bennebroekersweg en N207)	N205 2x2, ten zuiden van Bennebroekerweg	😊	😊	😊	😊
Onderzoek flankerende maatregelen	Eind mei is het rapport naar mogelijke flankerende maatregelen aan de raad aangeboden (X.2020.00998). maatregelen die de leefbaarheid in Lisserbroek, Beinsdorp en Zwaanshoek kunnen vergroten. De raad gaat wens voor vervolg in een brief verwoorden.	😊	😐	😊	😊
Ontsluiting Zuidrand Hoofddorp auto	verkenning: afwaarderen N520	😞	😊	😐	😐
Parkeernormen vrachtwagen en fiets	Uitbreiden van de beleidsregel voor autoparkeernormen met normen voor vrachtwagenparkeren en fietsparkeren	😐	😞	😊	😊
Pilot AML	Bekeken wordt hoe de integratie tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer een impuls kan krijgen, door grotere betrokkenheid van Connexxion bij lopende projecten of het opstarten van een nieuw traject.	😊	😊	😊	😞
Regionaal Mobiliteitsplan	Participeren in uitwerking van klimaatakkoord.	😊	😊	😐	😊
Routekaart 2040	Beschrijving netwerk en procesmatige prioriteiten als uitwerking van de mobiliteitsvisie in gezamenlijkheid met provincie en VRA	😊	😊	😊	😊
Truckparking	Tegengaan van overlast truckparking op bedrijventerreinen door alternatieven. Ontwikkelingen parkeernormen voor vrachtwagens tbv nieuwe ontwikkelingen.	😊	😊	😊	😊
Verkeersmonitoring	Onderzoek uitvoeren tbv monitoring				
Verkeersstructuurplan Badhoevedorp	Opstellen VSP en uitvoeren maatregelen.	😊	😊	😊	😊
Verkeersstudie visie Oostflank	Gebiedsontwikkeling				
Verlegde weg om de noord	Nieuwe Weg om de Noord, verbinding N205-A5 In samenwerking met Zuid Kennemerland	😊	😊	😊	😊
Verplaatsen verkeersstroom tussen A4 en centrumring	Verplaatsen trein- en busstation naar noordzijde station; verplaatsen autoroute naar huidig busstation	😊	😐	😊	😐

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
Hoofddorp					
ZWASH	Deelname aan MIRT Studie bereikbaarheid ZuidWest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp				

7 Nieuwe infrastructuur categorie 3

De bedoeling van nieuwe infrastructuur is vooral om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken, zoals woningbouw, maar ook economische ontwikkeling. In een aantal gevallen is de nieuwe infrastructuur ook bedoeld om bestaande overlast te verlichten, door het verkeer weg te geleiden over een nieuwe weg.

Hieronder behandelen we eerst een aantal projecten die in het oog springen. Daarna volgt een kort overzicht van alle maatregelen in een tabel vorm.

HOV Westtangent

Voor de HOV-westtangent is het niet gelukt om de planning te halen, door verschillende oorzaken wordt het voorlopig ontwerp later dan gepland vastgesteld waardoor alle werkzaamheden die daar afhankelijk van zijn ook vertragen. De vertraging heeft verder geen inhoudelijke en financiële gevolgen voor de gemeente.

Duinpolderweg

De studie naar de Duinpolderweg, benoemd in het UPM als Verbeteren bereikbaarheid westkant Haarlemmermeer (Duinpolderweg) is officieel beëindigd via een besluit van de stuurgroep op 30 september 2020. Met het ondertekenen van de intentieovereenkomst begin oktober is, als vervolg op de studie Duinpolderweg, de studie opwaardering (Nieuwe) Bennebroekerweg gestart (zo zal het project ook benoemd worden in het volgende UPM). Deze studie start met de werkzaamheden aan een samenwerkingsovereenkomst, planning gereed december 2020 en begin 2021 met de start van een gecombineerde verkenning- planstudiefase, resulterend in een definitief voorkeustracé eind 2021. De realisatie en oplevering van dit project zal door deze vertraging ook iets naar achter schuiven tot wellicht 2030. De overige onderdelen uit het project Bereikbaarheid westkant Haarlemmermeer - Bollenstreek/Duinpolderweg worden niet meer onder de studie Opwaardering (Nieuwe) Bennebroekerweg opgepakt.

30 km herinrichting Robert Kochstraat en Kamerlingh Onneslaan

Als gevolg van de omlegging van de A9 verandert de verkeersafwikkeling in Badhoevedorp. Met de Actualisatie 2020 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp (VSP) is daarom aangekondigd dat de Robert Kochstraat ingericht wordt als 30km/uur zone. Daarbij wordt ook de aanliggende Kamerlingh Onneslaan gelijktijdig voorzien van een smaller profiel met fietsstroken. In Badhoevedorp is echter ook een discussie ontstaan over de routing van de bussen als gevolg van de toekomstige knip op de Zeemanlaan. Een 30 km/uur zone met bus vraagt een andere inrichting. Hier wordt het ontwerp aangepast. Naar alle waarschijnlijkheid past het nieuwe ontwerp binnen het aangevraagde budget, maar het budget moet naar achter geschoven worden in de tijd.

Verbeteren bereikbaarheid westkant Haarlemmermeer (Duinpolderweg oost)

Door de vertraging bij de Nieuwe Bennebroekerweg is gekeken of er maatregelen op de korte termijn mogelijk zijn die o.a. de woningbouwproductie aan de gang kan houden. Dit is mogelijk door maatregelen uit de studie Verbeteren bereikbaarheid westkant Haarlemmermeer (Duinpolderweg oost) te realiseren. Hieruit kan één project specifiek benoemd worden die in het UPM 2021 apart opgenomen wordt, namelijk Tussentijdse maatregelen Rijnlanderweg, waarvoor een deel van het krediet dat nu onder deze noemer in het UPM staat voor vrijgemaakt wordt.

In Q4 2020 wordt de uitwerking van deze studie verder opgepakt, met een zorgvuldig omgevingsmanagement zodat eerder dan de Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg gereed is al verbeteringen mogelijk zijn en de woningbouw gecontinueerd kan worden. Een dergelijke maatregel is een voorwaarde om de bestemmingsplannen voor onder andere Lincolnpark en Pionier Bols vast te kunnen laten stellen.

Fiets- en voetverbinding Lisse-Lisserbroek aan HOV-verbinding

De studie Fiets- en voetverbinding Lisse-Lisserbroek aan HOV-verbinding maakt onderdeel uit van het project HOV Noordwijk – Schiphol. In de bestuursovereenkomst voor dit project is vastgelegd dat wij bijdragen aan het fietsgedeelte van de brug. Onze bijdrage is vastgelegd in een concept realisatieovereenkomst voor de HOV-fietsbrug. Door de genoemde koerswijziging van Noord-Holland gaat de provincie Zuid-Holland deze overeenkomst voorsnog niet tekenen. De verwachting is dat dit gaat gebeuren op het moment dat het project Duinpolderweg financieel is afgehecht. Dit leidt tot een vertraging in het project.

Aansluiting A4 afslag

Door belemmeringen in de realisatie van SGN (PrimA4a) is ook de realisatie van de Aansluiting A4-afslag Hoofddorp Zuid op Bennebroekerweg uit beeld geraakt. De komende tijd zullen we onderzoeken of we, los van de gebiedsontwikkeling, (delen van) de genoemde infrastructuur alsnog realiseren.

De rotonde Tuinweg is hier een onderdeel van. Deze rotonde lijkt noodzakelijk te zijn voor de autonome ontwikkelingen en de uitvoering van het Ringdijkbeleid. Voorlopig wordt het hele budget dat voor de aansluiting beschikbaar was gereserveerd voor projecten in 2021.

Op basis van het onderzoek kan het bedrag aangepast worden.

Sloterbrug

De gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam willen de verkeersveiligheid en doorstroming van de Sloterbrug tussen Badhoevedorp en Amsterdam verbeteren. De huidige brug is te smal, wordt als verkeersonveilig ervaren en belemmert de verkeersdoorstroming. Beide gemeenten willen door het

vernieuwen van de brug de verkeerssituatie op en in de directe nabijheid van de brug verbeteren. Hierdoor wordt het verkeersveiliger voor met name de fietser en voetganger en verbetert de doorstroming voor de automobilist en het openbaar vervoer. Medio 2022 wordt naar verwachting de totale kredietaanvraag aan de raad voorgelegd, inclusief de bijdrage van de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Ook geven we dan een indicatie van de toekomstige beheerkosten.

De projectraming (€ 11,3 miljoen) komt uit boven de beschikbare dekking. Medio 2022 wordt vanuit het project een totaalkrediet aan voor het gehele project op basis van het voorlopig ontwerp en de daarop geactualiseerde raming. Met het voorlopig ontwerp en bijbehorende raming gaan we met de Vervoerregio in gesprek over verhoging van hun bijdrage. Mogelijk is de Vervoerregio niet bereid om haar subsidiebijdrage op te hogen. Gevolg hiervan is dat er hoger aanvullend krediet nodig is omdat Amsterdam en Haarlemmermeer het totale op te hogen bedrag dan gezamenlijk moeten dragen. Uitgaande van de huidige raming (juni 2018) gaat om een bedrag van ca. € 0,6 miljoen. Bij de aanbidding van de Nota van Uitgangspunten (1e helft 2021) wordt een geactualiseerde raming toegevoegd. De verwachting is dat de uitvoering aan de nieuwe brug start in het vierde kwartaal van 2023. Een jaar later is vervolgens de oplevering.

Perenlaantje

In afwachting van zekerheid over de ontsluiting van Lisserbroek langs de Nieuwekerkertocht op de N205 wordt er geen grond aangekocht voor het fietspad.

De financiële partners de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam zijn ontevreden over het lange uitstel van het project.

Tabel 4 Voortgang projecten categorie 3

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
30 km herinrichting R. Kochstraat en K. Onneslaan Aansluiting A4-afslag Hoofddorp Zuid op Bennebroekerweg	Als gevolg van verplaatsing A9 Aangekondigd in raadsbesluit VSP Badhoevedorp				
	Korte termijn maatregelen				
Bereikbaarheid westkant Haarlemmermeer (Duinpolderweg)	Noordelijk-, hoofd- en zuidtracé				
Fiets- en voetverbinding Lisse-Lisserbroek aan HOV-verbinding Fietspad Schipholdijk	Fietsbrug maakt onderdeel uit van het HOV Noordwijk – Schiphol. HLM draagt bij aan het fietsgedeelte van de brug. Werk-met-werk maken HOV Fokkerweg				
Fietsveiligheid Sloterbrug	Samen met Amsterdam de verkeersveiligheid en doorstroming van de				

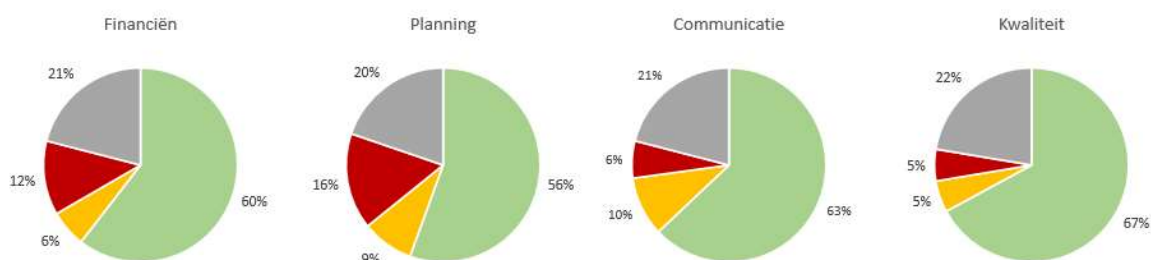
Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
Hoofddorp Noord fase 1	Sloterbrug tussen Badhoevedorp en Amsterdam verbeteren. Het wordt verkeersveiliger voor met name de fietser en voetganger en de doorstroming verbetert voor de automobilist en het openbaar vervoer.				
HOV SOOMR	HOV Schipholring compleet maken en daarmee de bereikbaarheid van Schiphol-Rijk en Oude Meer te verbeteren en de doorstroming, snelheid en betrouwbaarheid te optimaliseren.		😊		
HOV Westtangent - Oude Haagseweg	Aanleg van de Westtangent tussen Schiphol & Amsterdam-Sloterdijk inclusief vervanging brug Oude Haagseweg	😊	😞	😊	😞
HOVASZ	Hoogwaardig openbaarvervoer Aalsmeer - Schiphol Zuid	😊	😊	😊	😊
Kwaliteitsverbetering fietspad Bennebroekerweg (Zuidrand Hoofddorp)					
Onderliggend wegennet, fietsverbinding door knooppunt A4/A9		😊	😊	😊	😊
Opgaven Nationaal Netwerk hoogwaardig bussysteem	Het behartigen van de Haarlemmermeerse belangen bij de ontwikkeling van een netwerk van hoogwaardige buslijnen (R-net) in en om de Haarlemmermeer.	😊	😊	😊	😊
Perenlaantje (ten noorden en zuiden van Lissersweg) Pilot Slim laadplein	Het Perenlaantje is een fietspad langs de Nieuwekerkertocht tussen de N207 en Lissersweg.	😞	😞	😊	😊
S106 doortrekking (De Haak) bij Badhoevedorp	Doortrekking van de S106 vanaf de afrit Badhoevedorp A9 richting Tweeduizend EI / Hoofdweg-Oostzijde. ICM 543	-	-	-	-

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
S106 fietspad	Sluit aan op de kruising	😊	😐	😊	😊
S106 kruispunt		-	-	-	-
Snelfietsroute Hoofddorp - Nieuw-Vennep - Lissersbroek	Een snelfietsroute van Hoofddorp naar Nieuw-Vennep en Lissersbroek	😊	😊	😊	😊
Snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer bij de Hoek	Langs het tracé van de N196/N201 van Hoofddorp via Schiphol naar Aalsmeer. Uitvoering in 4 delen waar de gemeente 1 deel van realiseert.	😐	😊	😊	😊
Verbeteren bereikbaarheid westkant Haarlemmermeer (Duinpolderweg Oost), tussentijdse maatregelen	tbv gebiedsontwikkeling Hoofddorp Zuid	😞	😐	😐	😊

8 Conclusie

Projecten binnen het Uitvoeringsprogramma mobiliteit kennen verschillende doorlooptijden en soms grote afhankelijkheden. Het is daarom niet raar dat niet alle planningen en begrotingen accuraat zijn.

Het merendeel van de projecten uit het UPM 20/21 loopt op schema op de onderzochte onderdelen.



Waarbij we constateren dat het halen van de planning het zwakste punt is van de gemonitorde aspecten. Aan de kwaliteit worden de minste concessies gedaan. Samenhang met andere trajecten en besluitvorming bij andere overheden speelt hier een belangrijke rol. Zo hangen de bereikbaarheid van de westkant van de Haarlemmermeer en de HOV-verbinding Noordwijk Schiphol samen met de besluitvorming van de provincie Noord-Holland omtrent de Duinpolderweg en de Sloterbrug met de besluitvorming over de verkeersafwikkeling in Amsterdam. De uitvoering van het fietspad Perenlaantje is gekoppeld aan het traject voor de woningbouw van Lissersbroek.

Ook bij studies zien we dat de samenwerking met andere partijen vaak invloed heeft op het projectresultaat. Zo zijn we voor de bewegwijzering afhankelijk van de nationale bewegwijzeringsdienst en voor de kruiswegcorridorstudie van de provincie Noord-Holland. Voor de nota parkeernormen treedt er vertraging op doordat we extra onderzoek doen op verzoek van de corporaties.

Bij de aanpassingen aan de bestaande infrastructuur zien we ook dat Corona een rol speelt. Metingen kunnen niet verricht worden en inspraak verloopt moeizamer.

Financieel

Verschuivingen die leiden tot een aanpassing van de begroting zijn reeds gerapporteerd bij de najaarsrapportage. Bij het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 worden de verschuivingen financieel vertaald naar het voorstel voor de voorjaarsrapportage.



Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer

De nulmeting



gemeente
Haarlemmermeer

Leeswijzer

Deze rapportage is opgedeeld in een vijftal hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk legt de relatie tussen de groei van de gemeente en de ontwikkelingen die we zien in de mobiliteit. In hoofdstuk twee gaan we in op het effect dat deze groei heeft op de bereikbaarheid van Haarlemmermeer. In hoofdstuk drie kijken we naar de invloed van mobiliteit en de groei daarvan op

de leefomgeving en in hoofdstuk vier laten we zien hoe de verkeersveiligheid zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld en wat onze inzet op dit gebied is geweest. Ten slotte kijken we in hoofdstuk vijf naar de samenwerkingsverbanden waaraan wij deelnemen en zoomen we in op projecten waarbij we aan de slag zijn met de mobiliteit van de toekomst.

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk

Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
E-mail info@haarlemmermeer.nl
Internet www.haarlemmermeer.nl

Fotografie

Kees van der Veer, Jur Engelchor,
Margo Oosterveen, Danny de Casembroot
en Renate Jansen

November 2020

Inhoudsopgave

Leeswijzer.....	2
Samenvatting.....	5
Voorwoord bij de eerste Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer	9
1. De Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer	10
1.1 Lange termijn trends	10
1.2 Korte termijn resultaten.....	11
1.3 Databronnen	11
2. Trends en ontwikkelingen	12
2.1 Inwoners.....	12
2.2 Werkgelegenheid.....	12
2.3 Autobezit	13
2.4 Openbaar vervoer gebruik	14
3. Bereikbaarheid.....	18
3.1 Bereikbaarheidskaarten.....	18
3.2 Knelpuntenanalyse.....	26
3.3 Oordeel bereikbaarheid	28
3.4 Ketenmobiliteit.....	28
3.5 Voorzieningen rondom treinstations.....	30
4. Omgevingsgericht	32
4.1 Verkeersoverlast.....	32
4.2 Aanpakken verkeersknelpunten.....	33
4.3 Parkeren	34
4.4 Geluidsbelasting	34
4.5 Luchtkwaliteit	37
4.6 CO ₂ -uitstoot verkeer & vervoer	38
5. Verkeersveiligheid.....	39
5.1 Ontwikkeling verkeersdoden en ernstig gewonden in Haarlemmermeer	39
5.2 Verkeersongevallen concentratie.....	42
5.3 Verkeerseducatie.....	42

6. Toekomstgericht	43
6.1 Samen bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)	43
6.2 Netwerkstudie 2040 Haarlemmermeer	43
6.3 Samenwerkingsagenda met Zuid-Kennemerland	44
6.4 Duurzame mobiliteit	44
6.5 Laadinfrastructuur voor elektrisch rijden	46
6.6 Deelmobiliteit	47
6.7 Technologische ontwikkelingen en Innovaties	48
 Bijlage 1: Overzicht indicatoren.....	51
 Bijlage 2: Bereikbare inwoners en arbeidsplaatsen met de fiets en lopend.....	52
 Bijlage 3: Totaaloverzicht bereikbare inwoners en arbeidsplaatsen van negen locaties in Haarlemmermeer binnen 15, 15-30, 30-45 en 45-60 minuten reistijd – met auto, OV, fiets en lopen.....	54
 Bijlage 4: Reistijd isochronen.....	56
 Bijlage 5: Verkeersoverlast in Haarlemmermeer	61

Samenvatting

Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. We zijn voor alle vormen van vervoer (auto, fiets, openbaar vervoer) en combinaties daarvan een goed bereikbare gemeente. Het behouden van een goede bereikbaarheid is de komende decennia niet vanzelfsprekend. Ons doel is om de groei van mobiliteit mogelijk te maken en de nadelen ervan zoveel mogelijk te beperken. Om de groei van mobiliteit mogelijk te maken en de nadelen ervan zoveel mogelijk te beperken, zetten we in op doorstroming, verkeersveiligheid en de leefomgeving.

Hiervoor is sturingsinformatie onmisbaar en daarom verschijnt ieder jaar de Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Het doel van de monitor is om periodiek te onderzoeken hoe de mobiliteit in Haarlemmermeer zich ontwikkelt en in welke mate deze ontwikkeling in lijn is met de geformuleerde ambities. Dit doen we aan de hand van de negen ambities zoals die in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer zijn benoemd. In de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023 (2019.0034528) zijn deze negen ambities vertaald naar vier kernwaarden, welke ook werden gebruikt in het Deltaplan Bereikbaarheid (2011.0048267). De monitor zal deze vier kernwaarden volgen.

Eenzijds toont de monitor de lange termijn trends van de mobiliteit in Haarlemmermeer; anderzijds geeft het een overzicht van de gemeentelijke inspanningen voor de mobiliteit in de gemeente en de resultaten daarvan. De monitor is dus zowel kwantitatief (zoals CO₂-uitstoot van mobiliteit, aantal verkeersslachtoffers) als kwalitatief (zoals de samenwerking met buurgemeenten en de provincie Noord-Holland en binnen de MRA).

In deze eerste versie van de Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer, de nulmeting, laten we zien hoe het ervoor staat met de Haarlemmermeerse mobiliteit. De resultaten van deze nulmeting worden meegenomen als uitgangspunt voor verdere monitoring. Zonder gegevens over beginsituatie is het moeilijk om te zien of de veranderingen en inspanningen daadwerkelijk resultaat hebben gehad.

Hieronder schetsen we per thema een korte samenvatting van de stand van zaken:

Haarlemmermeer groeit, en ook de mobiliteit in Haarlemmermeer

Onze gemeente groeit. Het aantal inwoners en banen is in 2019 verder gestegen. Die groei zien we terug in de mobiliteit. Het aantal mensen dat woont buiten Haarlemmermeer maar werkt in Haarlemmermeer is het afgelopen jaar verder toegenomen. Het aantal auto's per huishouden blijft toenemen. Ook het aantal treinreizigers die in- en uitstappen op Haarlemmermeerse treinstations is verder gestegen, al is de groei in 2019 iets minder sterk dan in voorgaande jaren. Voor het aantal busreizigers zijn geen goede trendgegevens beschikbaar. Het gemiddeld aantal kilometer per reisbeweging is voor zowel het regulier busvervoer als de MeerOV-bus vrijwel gelijk. Het aantal gemaakte ritten met de MeerOV-bus is in 2019 wel licht afgenomen.

Haarlemmermeer bereikbaar

Kernwaarde "Bereikbaarheid"

De grootste vertragingen treden voornamelijk op tijdens de avondspits, op rijkswegen rondom knooppunt Badhoevedorp en op de A4 richting Leiden. De bereikbaarheid is – met de auto – het grootst in de gebieden rondom de A4 en aangrenzend aan Amsterdam: vanuit deze gebieden kunnen de meeste arbeidsplaatsen en inwoners binnen een half uur autorijden bereikt worden. Wanneer er wordt gereisd met het

openbaar vervoer hebben met name de gebieden rondom de vier treinstations de grootste bereikbaarheid. In Hoofddorp en Halfweg-Zwanenburg nemen de meeste inwoners de bus om het treinstation te bereiken. In Nieuw-Vennep is dat de fiets en de auto. Over het algemeen zijn voorzieningen als bushalte, fietsenstalling, kiss & ride en parkeerplaats volgens reizigers goed te bereiken vanaf de betreffende treinstations. Kijkend naar de bezettingsgraad zijn op alle treinstations voldoende beschikbare autoparkeerplaatsen en bewaakte fietsstallingplekken. Op treinstations Hoofddorp en Halfweg-Zwanenburg zijn niet voldoende onbewaakte fietsstallingplekken.

Impact op de leefomgeving

Kernwaarde “Omgevingsgericht”

De grote meerderheid van de inwoners ervaart wel eens een of meer van de volgende vormen van verkeersoverlast: te hard rijden in de buurt, agressief gedrag in het verkeer, parkeerproblemen zoals foutgeparkeerde voertuigen of drukte in de buurt. Uit metingen blijkt dat het aantal inwoners dat overdag last heeft van wegverkeer de afgelopen jaren is toegenomen, het aantal inwoners dat 's nachts last heeft van wegverkeer is juist afgenomen. Geluidshinder door spoorweglawaai is zowel overdag als 's nachts afgenomen.

In Haarlemmermeer is in 2019 op alle drie meetlocaties voldaan aan de Europese wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Sinds 2009 dalen de concentraties fijnstof en stikstofdioxide. De CO₂-uitstoot door mobiliteit neemt toe. In 2018 nam de sector bijna 40% van de totale CO₂-uitstoot in Haarlemmermeer voor haar rekening. Wanneer snelwegen niet worden meegenomen is dat ruim 20%.

Verkeersveiligheid

Kernwaarde “Verkeersveiligheid”

De neerwaartse trend in zowel het aantal ongevallen als het aantal slachtoffers lijkt te stagneren. Bijna de helft van de ongevallen gebeurt op gemeentelijke wegen. De meeste slachtoffers vallen onder fietsers en bromfietzers en in de

leeftijdscategorie tussen de 16 en 21 jaar. Van de top 25 locaties waar veel verkeersongevallen plaatsvinden zijn drie locaties aangepakt en worden zeven locaties op korte termijn (begin-halverwege 2021) aangepakt. Om het bewustzijn onder verkeersdeelnemers te vergroten voerden we twaalf campagnes en een aantal acties op straat. In 2019 voerden we twaalf verkeersveiligheid campagnes, vier acties op straat en hingen er 2.520 campagneposters door de hele gemeente.

Toekomstgericht

Kernwaarde “Toekomstgericht”

Mobiliteit in en door Haarlemmermeer is een gedeeld belang van gemeente, de regio, het rijk en het bedrijfsleven. Daarom werken we in de regio samen aan het op orde houden van de bereikbaarheid. We doen veel proeven met innovatieve en technologische oplossingen om ons voor te bereiden op de mobiliteit van de toekomst. Zo hebben we een aantal slimme verkeerslichten, snelfietsroutes en een Connected Transport Corridor waarmee de doorstroming van het vrachtverkeer verbeterd. Toekomstgericht betekent ook duurzaam. Daarbij draait het om het voorkomen, veranderen en verschonen van mobiliteit. Op dit moment verplaatsen Haarlemmeerders zich voornamelijk in de auto, als bestuurder en is ongeveer 8% van de personenauto's en bijna 2% van de bedrijfsauto's elektrisch. Het aantal (semi) publieke (snel)laadpunten is in vijf jaar tijd meer dan verdubbeld. De deelmobiliteit komt op gang, maar de groei in aanbod blijft achter op de groei die we in de provincie Noord-Holland en Nederland zien.

Grafische weergave van de samenvatting

Verplaatsingen door Haarlemmermeeders



Met auto als bestuurder

40%



Met fiets

20%



Met auto als passagier

17%



Door te lopen

12%



Met bus/tram/metro

4%



Met trein

4%



Met bromfiets/snorfiets

2%

Overig

2%

2.354.000

Nederlanders bereiken
Hoofddorp Centrum
binnen **15-30 minuten**
autorijden



1.8

personenauto's per huishouden

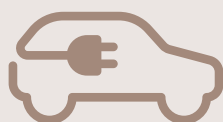
5.387.000

Nederlanders bereiken
bedrijventerreinen
Beukenhorst en De Hoek
binnen **30-45 minuten**
autorijden



In heel Haarlemmermeer vielen
342 ernstig verkeersgewonden
en **zes** verkeersdoden.
Hiervan vielen **204** ernstig
verkeersgewonden en **drie**
verkeersdoden op gemeentelijke
wegen

32.000 Haarlemmermeeders werken
in Haarlemmermeer. Daarna bestaat
de grootste woon-werk pendel tussen
Haarlemmermeer en Amsterdam:
15.600 Haarlemmermeeders
werken in Amsterdam en **26.600**
Amsterdammers werken in
Haarlemmermeer.



Er staan **1.180**
(semi-)publiekelaadpunten
voor elektrische auto's
in onze gemeente, waarvan
97 snelladers

In Haarlemmermeer staan **5.106** volledig
elektrische personenauto's, **4.125** plug-in hybride
personenauto's, **361** elektrische bedrijfsauto's,
456 elektrische bromfietsen en **158** speed
pedelecs geregistreerd.



In Haarlemmermeer
staan

14

deelauto's



628

deelfietsen

Vanaf treinstation
Hoofddorp kunnen
1.379.000
arbeidsplaatsen
binnen 15-30 minuten
reizen met het OV
worden bereikt



Op een gemiddelde werkdag reisden
124.562 reizigers via een van onze treinstations,
waarvan 98.071 via Schiphol.

40% van de
treinreizigers komt met
de fiets naar station
Nieuw Vennep.
In Halfweg-Zwanenburg
is dat **24%** en
in Hoofddorp **21%**.

Gezamenlijk bieden stations Hoofddorp, Nieuw Vennep en Halfweg-Zwanenburg
parkeergelegenheid voor



936
auto's



3.257
fietsen



Op een gemiddelde
werkdag reisden

99.905

busreizigers over
Haarlemmermeers
grondgebied

De MeerOVbus maakte
1.167 ritten

Vier
van de
73 verkeerslichten in
gemeentelijke beheer zijn
slimme verkeerslichten



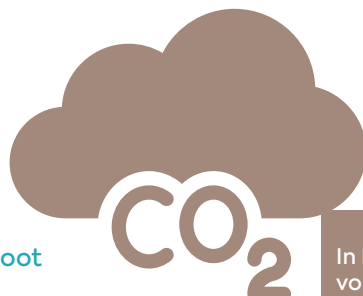
32%
van de woningen
werd gehinderd door
geluid van wegverkeer



Er werden **twaaalf**
verkeersveiligheidscampagnes gevoerd

Bijna **80%** van de inwoners ervaart wel
eens een of meer van de volgende vormen
van verkeersoverlast: te hard rijden in de
buurt, agressief gedrag in het verkeer,
parkeerproblemen zoals foutgeparkeerde
voertuigen of drukte in de buurt

20%
van de totale CO₂-uitstoot
in Haarlemmermeer is
afkomstig van verkeer
en vervoer (exclusief
snelwegen).



In Haarlemmermeer is in 2019 op alle meetlocaties
voldaan aan de Europese wettelijke grenswaarden voor
luchtkwaliteit. Sinds 2009 dalen de concentraties fijnstof
(PM10, PM2.5) en stikstofdioxide (NO2).



Voorwoord

Haarlemmermeer is een goed bereikbare gemeente, voor alle vormen van vervoer (fiets, openbaar vervoer, auto) en combinaties daarvan. Met de huidige economische ontwikkelingen en de versnellingsopgave van de woningbouw is deze goede bereikbaarheid niet vanzelfsprekend. In de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer hebben we ons als doel gesteld de groei van mobiliteit te faciliteren zonder dat dit nadelige gevolgen heeft voor het leefklimaat in onze gemeente.

Hierbij bied ik u de Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer aan. Dit is de eerste versie, de nulmeting, waarin u kunt zien hoe we ervoor staan met onze mobiliteit. Het doel van de monitor is om te onderzoeken of de mobiliteit in onze gemeente zich ook ontwikkelt zoals we dat met elkaar hebben afgesproken.

Haarlemmermeer is een goed bereikbare gemeente. Of het nu per fiets, openbaar vervoer, auto of een combinatie van vervoerswijzen is, de waardering voor de verbindingen is zeer hoog. En vanwege het parkeergemak en de lage parkeertarieven komen bezoekers graag naar onze winkelcentra. Dat willen we graag zo houden.

Goede bereikbaarheid is echter niet vanzelfsprekend en een gedeeld belang van

regio, rijk en bedrijfsleven. Daarom werken we samen! Ook op het gebied van innovaties en nieuwe technologieën. Ons doel is om mobiliteit te faciliteren zonder dat dit nadelige gevolgen heeft voor het leefklimaat. We willen maatregelen die bijdragen aan 'vrijheid van bewegen', 'knelpunten in het netwerk oplossen' en 'veilig bewegen'.

Als extra ambitie bij deze visie is door de raad monitoring toegevoegd. Daarom ontvangt u naast de Voortgangsrapportage Mobiliteit, die per kwartaal verschijnt, ieder jaar deze Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer.

Wethouder Marja Ruigrok
Verkeer en Vervoer



1. De Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer

Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. We zijn voor alle vormen van vervoer (auto, fiets, openbaar vervoer) en combinaties daarvan een goed bereikbare gemeente. Het behouden van een goede bereikbaarheid is de komende decennia niet vanzelfsprekend. De snelle economische groei in Metropoolregio Amsterdam resulteert in een groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in zowel onze, als in omliggende gemeenten. De versnellingsopgave van de woningbouw in Haarlemmermeer en de toenemende verkeersstromen van en naar Luchthaven Schiphol zorgen voor een toenemende druk op de verkeers- en vervoersnetwerken. Ons doel is om de groei van mobiliteit mogelijk te maken en de nadelen ervan zoveel mogelijk te beperken.

Hiervoor is sturingsinformatie onmisbaar en daarom verschijnt ieder jaar de Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Het doel van de monitor is om periodiek te onderzoeken hoe de mobiliteit in Haarlemmermeer zich ontwikkelt en in welke mate deze ontwikkeling in lijn is met de negen geformuleerde ambities in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348). In de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023 (2019.0034528) zijn deze negen ambities vertaald naar vier kernwaarden, welke ook zijn gebruikt in het Deltaplan Bereikbaarheid

(2011.0048267). De Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer zal deze vier kernwaarden volgen.

1.1 Lange termijn trends

De Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer laat de lange termijn trends en ontwikkelingen rondom de mobiliteit in de gemeente Haarlemmermeer zien. De effecten van maatregelen zijn vaak pas op langere termijn zichtbaar. Daarbij is het belangrijk te beseffen dat het verloop van de trendlijn wordt beïnvloed door veel verschillende factoren. Deze factoren liggen soms wel, en soms

niet binnen ons eigen invloedgebied. Van sommige stappen weten we nu ook nog niet hoe ze zullen verlopen, simpelweg omdat we nu niet weten welke (technologische) ontwikkelingen nog gaan komen.

1.2 Korte termijn resultaten

Om de groei van mobiliteit mogelijk te maken en de nadelen ervan zoveel mogelijk te beperken, zetten we in op doorstroming, verkeersveiligheid en de leefomgeving. Met diverse inspanningen en maatregelen zorgen wij hiervoor. Denk aan lesprogramma's en campagnes die bijdragen aan de verkeersveiligheid, het oplossen van verkeersknelpunten en het installeren van slimme verkeerslichten. De resultaten hiervan worden in de monitor beschreven.

De monitor is dus zowel kwantitatief (zoals CO₂-uitstoot van mobiliteit, aantal verkeersslachtoffers) als kwalitatief (zoals de samenwerking met buurgemeenten en de provincie Noord-Holland en binnen de MRA).

In deze eerste versie van de Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer, de nulmeting, laten we zien hoe het ervoor staat met de Haarlemmermeerse

mobiliteit. De resultaten van deze nulmeting worden meegenomen als uitgangspunt voor verdere monitoring. Zonder gegevens over beginsituatie is het moeilijk om te zien of de veranderingen en inspanningen daadwerkelijk resultaat hebben gehad

Voor alle negen ambities zijn indicatoren opgesteld waarmee de voortgang van de ambities kan worden gemeten. De volledige lijst met indicatoren is opgenomen in bijlage 1.

1.3 Databronnen

Om aan te sluiten op landelijke data raadplegen we zoveel mogelijk de beschikbare data van de Klimaatmonitor van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hierin wordt data van bronnen zoals het CBS, RVO, RWS en de Belastingdienst verzameld, berekend en geanalyseerd. Daarnaast raadplegen we ook gegevens van ProRail en de NS, de Vervoerregio Amsterdam, de veiligheidsmonitor en de provincie Noord-Holland. In de eerstvolgende monitor wordt ook de data uit de vierjaarlijkse bevolking enquête toegevoegd. We gebruiken altijd de meest actuele data en rapporteren, waar mogelijk, vanaf 2015.





2. Trends en ontwikkelingen

Haarlemmermeer is een sterk groeiende gemeente. Het aantal inwoners en banen neemt toe. Hierdoor wordt het drukker op onze wegen. Om een gezonde groei van de gemeente mogelijk te maken, is een goede balans tussen de toenemende mobiliteitsvraag en de leefomgeving noodzakelijk. Dit hoofdstuk bevat cijfers over de trends en ontwikkelingen in onze gemeente, zoals het aantal inwoners, banen, autobezit, woon-werkverkeer en OV-reizigers.

2.1 Inwoners

Haarlemmermeer groeit. Op 1 januari 2020 woonden 156.002 inwoners in de gemeente Haarlemmermeer. Dat zijn er 1.767 meer dan een jaar geleden (+1,2%). Op 1 januari 2019 fuseerden gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en gemeente Haarlemmermeer. Daarmee groeide Haarlemmermeer met 2.410 woningen en 6.167 inwoners.

2.2 Werkgelegenheid

De werkgelegenheid in Haarlemmermeer groeit sterk. In 2019 waren er bijna 150.000 banen in Haarlemmermeer, 6.132 meer dan een jaar eerder (+4,3%). Het aantal bedrijfsvestigingen steeg met

1.441 naar 14.391 (+11,2%). Hierbij moet worden aangetekend dat vanaf 2019 de bedrijven uit de voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude worden meegerekend. Het gaat om 718 bedrijfsvestigingen en 2.647 werkzame personen (voltijds). Van de economische kerngebieden heeft Schiphol de meeste werkgelegenheid (ruim 61.000

Figuur 1. Aantal inwoners Haarlemmermeer



Bron: CBS

banen, 42% van het totaal). De grootste groei in 2019 vond plaats op Beukenhorst (7%) en andere bedrijventerreinen in Hoofddorp (10%).

Figuur 2: Aantal banen in Haarlemmermeer

Jaar	Banen	Bedrijfsvestigingen
2015	129.076	9.645
2016	129.723	10.453
2017	135.125	11.396
2018	142.490	12.950
2019	148.622	14.391

Bron: gemeente Haarlemmermeer

Steeds vaker worden banen in Haarlemmermeer vervuld door werknemers van buiten onze gemeente. Daarmee neemt ook de inkomende pendel toe. Er is vooral veel woon-werkverkeer tussen Amsterdam en Haarlemmermeer: 15.600 Haarlemmermeeders werken in Amsterdam, 26.600 Amsterdammers werken in Haarlemmermeer. Het aantal Haarlemmermeeders met een baan buiten de gemeente blijft redelijk stabiel. Eind 2018 werkten 32.000 Haarlemmermeeders in Haarlemmermeer.

Figuur 3. Inwoners van Haarlemmermeer die buiten Haarlemmermeer werken

	2015	2016	2017	2018
Amsterdam	15.900	16.00	15.00	15.600
Haarlem	4.300	4.700	4.800	4.600
Amstelveen	1.900	1.700	1.900	1.900
Aalsmeer	1.800	1.500	1.800	1.700
Heemstede	1.300	1.300	1.000	1.000

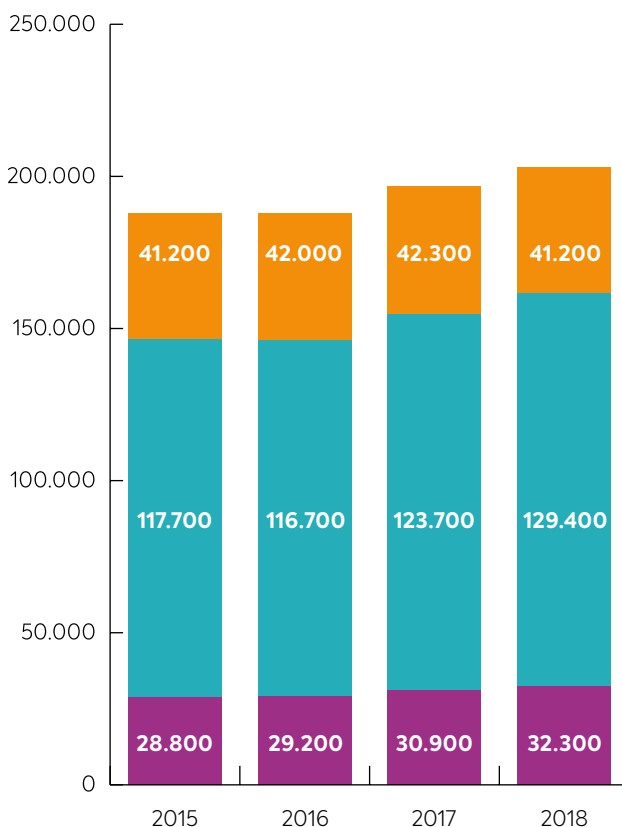
Bron: CBS

Figuur 4: Werknemers van buiten Haarlemmermeer die in Haarlemmermeer werken

	2015	2016	2017	2018
Amsterdam	25.00	21.500	24.400	26.600
Haarlem	10.700	9.900	9.900	9.500
's-Gravenhage (gemeente)	3.800	4.100	4.000	4.500
Almere	4.200	4.300	4.600	4.400
Amstelveen	4.200	4.300	3.900	4.400

Bron: CBS

Figuur 5: Banen vervuld door werknemers uit Haarlemmermeer en van buiten Haarlemmermeer



- Banen in Haarlemmermeer vervuld door werknemers uit Haarlemmermeer
- Banen in Haarlemmermeer vervuld door werknemers van buiten Haarlemmermeer
- Banen buiten Haarlemmermeer vervuld door werknemers uit Haarlemmermeer

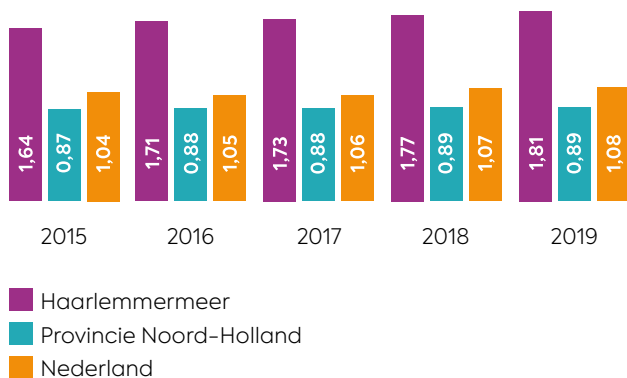
Bron: CBS

2.3 Autobezit

Haarlemmermeer heeft een hoog autobezit. Belangrijk hierbij is wel te vermelden dat het grote aantal bedrijven in combinatie met de wagenparken van deze bedrijven hier een belangrijke bijdrage aan levert. Dit is duidelijk te zien wanneer we inzoomen op het autobezit in de kernen (figuur 7). In Haarlemmermeer zijn leasemaatschappijen ALD en Athlon gevestigd. Voor ALD is een correctie vastgesteld op de data van zo'n 3.000 auto's. Deze correctie moet voor Athlon nog worden toegepast. Daarom zullen we in de eerstvolgende inwoner enquête ook vragen naar

het vervoermiddelbezit (auto, fiets, e-bike etc.) per huishouden. De gegevens hiervan presenteren we in de eerstvolgende monitor.

Figuur 6: Aantal geregistreerde personenauto's per huishouden



Bron: CBS

2.4 Openbaar vervoer gebruik

Binnen het openbaar vervoer is het aantal afgelegde kilometers door reizigers de belangrijkste graadmeter om het gebruik ervan te bepalen. In de monitor raadplegen we daarom de in- en uitcheckdata van de verschillende vervoerders.

Treinreizigers

Het aantal treinreizigers groeit door. Vergelijken met een jaar eerder reisden in 2019 6,2% meer treinreizigers via een van de Haarlemmermeerse treinstations. De groei is wel minder sterk dan die van voorgaande jaren¹.

Figuur 7: Aantal geregistreerde personenauto's per huishouden, per kern

	2015	2016	2017	2018	2019
Schiphol	16	12,3	11,78	10,4	10,88
Lijnden/ Boesingheliede	3,54	3,13	3,02	3,18	3,28
Aalsmeerderbrug/ Oude Meer/ Rozenburg	2,01	1,96	1,92	1,95	2,99
Cruquius	1,45	1,48	1,51	1,55	1,58
Zwaanshoek	1,41	1,42	1,51	1,47	1,51
Beinsdorp	1,35	1,39	1,46	1,46	1,46
Burgerveen/ Leimuiderbrug/ Weteringbrug	1,38	1,38	1,38	1,41	1,44
Abbenes/ Buitenkaag	1,36	1,4	1,43	1,41	1,41
Lisserbroek	1,35	1,35	1,37	1,4	1,39
Haarlemmerliede	0,67	1,27	1,23	1,23	1,38
Rijsenhout	1,34	1,36	1,34	1,33	1,36
Vijfhuizen	1,27	1,28	1,29	1,29	1,29
Hoofddorp	1,24	1,26	1,25	1,28	1,28
Spaarndam	0,64	1,26	1,22	1,23	1,23
Nieuw-Vennep	1,17	1,17	1,18	1,2	1,2
Zwanenburg	1,15	1,16	1,18	1,17	1,2
Badhoevedorp	1,13	1,15	1,15	1,15	1,19
Halfweg	0,7	1,26	1,22	1,23	1,17

Bron: CBS

¹ Er kan een kleine trendbreuk zichtbaar zijn bij de vergelijking tussen de diverse jaren. Een toename van OV-chipkaartdata en kleine verschillen in de methodiek kunnen hier de oorzaak van zijn. Er is geprobeerd een zo goed mogelijk beeld te geven van de werkelijkheid met aanpassingen in de verwerkingsmethodiek. Desondanks is het aan te raden om voorzichtig te zijn met vergelijkingen tussen de jaren.

Figuur 8: Treinreizigers met een herkomst of bestemming op het betreffende station (op een gemiddelde werkdag)



Bron: NS

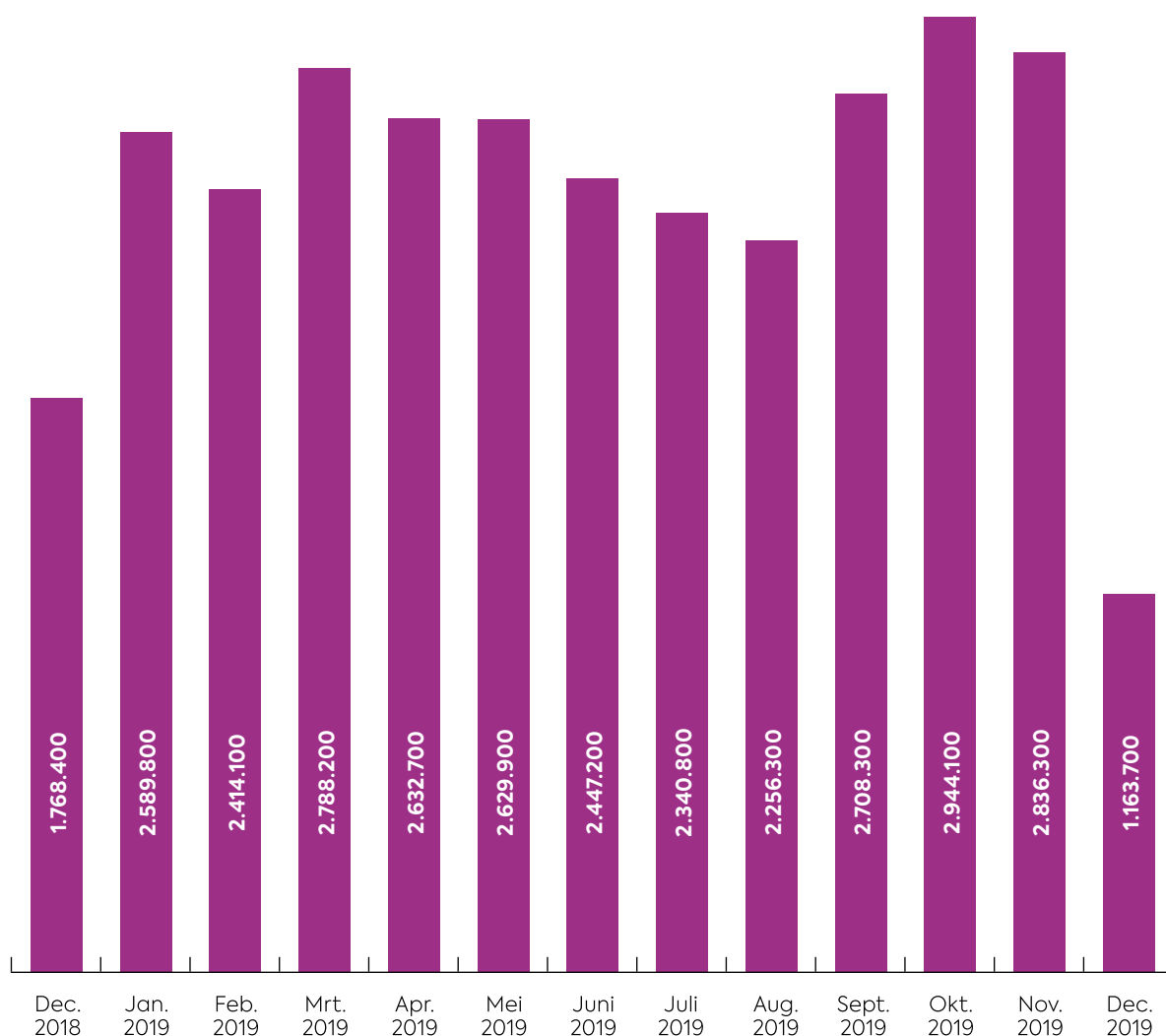
Busreizigers

Op een gemiddelde werkdag in 2019 (dienstregeling 9 december 2018 tot en met 14 december 2019) reisden 25.975.300 busreizigers over Haarlemmermeers grondgebied in buslijnen die onder de concessie van de Vervoerregio Amsterdam vallen. Gezamenlijk reisden zij 182.840.000 kilometer. Dit komt neer op een gemiddelde afstand van 7,04 kilometer per reisbeweging. Op dit moment zijn nog geen goede trendgegevens van voorgaande jaren

beschikbaar. Dit komt onder meer omdat met de start van de nieuwe ov-concessie in december 2018 een groot aantal lijnen zijn opgeheven en juist nieuw bijgekomen.

Onderstaande figuur toont het aantal check-ins van het dienstregelingsjaar 2019, welke liep van 9 december 2018 tot en met 14 december 2019. Dit verklaart ook de opgesplitste data in de maanden december.

Figuur 9: Aantal busreizigers vervoerd over Haarlemmermeers grondgebied (op een gemiddelde werkdag)



Bron: Vervoerregio Amsterdam

MeerOV-reizigers

Als aanvulling op het openbaar vervoer in Haarlemmermeer rijdt de MeerOVbus zeven dagen per week tussen 6.00 en 00.00 uur, vanaf één van de 54 MeerOV bushaltes naar een andere MeerOV

bushalte in de gemeente. In 2019 zijn er bijna 1.170 ritten gemaakt, 55 minder dan een jaar eerder. Gemiddeld werd 7,37 kilometer per rit afgelegd. Dat is ongeveer gelijk aan het gemiddeld aantal kilometer per rit in het reguliere busvervoer.

Figuur 10: MeerOV-ritten en gereisde kilometers

	2017		2018		2019	
	Ritten	Kilometers	Ritten	Kilometers	Ritten	Kilometers
Januari	131	736	58	485	103	723
Februari	52	263	83	661	88	671
Maart	100	556	92	676	91	657
April	124	774	85	693	117	906
Mei	142	916	107	856	95	768
Juni	118	885	128	1.035	88	730
Juli	139	1.068	108	875	96	734
Augustus	91	723	85	671	130	963
September	83	661	148	1.572	93	680
Oktober	85	682	125	986	92	638
November	89	704	103	801	79	499
December	75	645	100	709	95	632
Totaal per jaar	1.229	8.613	1.222	10.020	1.167	8.601

Bron: Gemeente Haarlemmermeer





Bereikbaarheid

3. Bereikbaarheid

Bijbehorende ambities

1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen.
2. Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost
8. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer, gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven

Haarlemmermeer groeit. Samen met omliggende gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het Rijk werken we aan een mobiliteitssysteem dat voor iedereen toegankelijk is en blijft. Dit hoofdstuk gaat over de groei in mobiliteit die in het vorige hoofdstuk is geconstateerd en de gevolgen die deze groei heeft voor de bereikbaarheid van de gemeente. Reistijd en betrouwbaarheid zijn belangrijke factoren die de bereikbaarheid van de gemeente bepalen. Onze gemeente is groot en daarom kan het per gebied, soort reis en tijdstip enorm verschillen wat de snelste en meest betrouwbare vervoermiddelen (of combinaties daarvan) zijn.

Voor een aantal belangrijke locaties in de gemeente zijn bereikbaarheidskaarten gemaakt. Hiermee laten we zien hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen vanaf die locatie, binnen een bepaalde reistijd, met verschillende vervoerswijze bereikt kunnen worden. Met een knelpuntenanalyse laten we zien waar op het wegennetwerk van Haarlemmermeer in de ochtend- en avondspits de meeste filevorming ontstaat. Maar ook de wijze waarop inwoners het treinstation bereiken en hun tevredenheid over de voorzieningen op- en rondom de treinstations zegt iets over de bereikbaarheid.

3.1 Bereikbaarheidskaarten

Voor negen locaties in Haarlemmermeer is de bereikbaarheid ervan aan de hand van een isochronenkaart in beeld gebracht. De isochroon laat het gebied zien dat binnen een bepaalde reistijd bereikbaar is vanuit de geselecteerde locaties. De kaarten zijn gemaakt voor de volgende locaties in de gemeente.

- treinstations: Hoofddorp, Nieuw Vennep, Halfweg-Zwanenburg, Schiphol;
- winkelcentra: Hoofddorp centrum, Nieuw-Vennep centrum, Badhoevedorp centrum;

- werklocatie: Beukenhorst Oost
- overige locatie: Lisserbroek

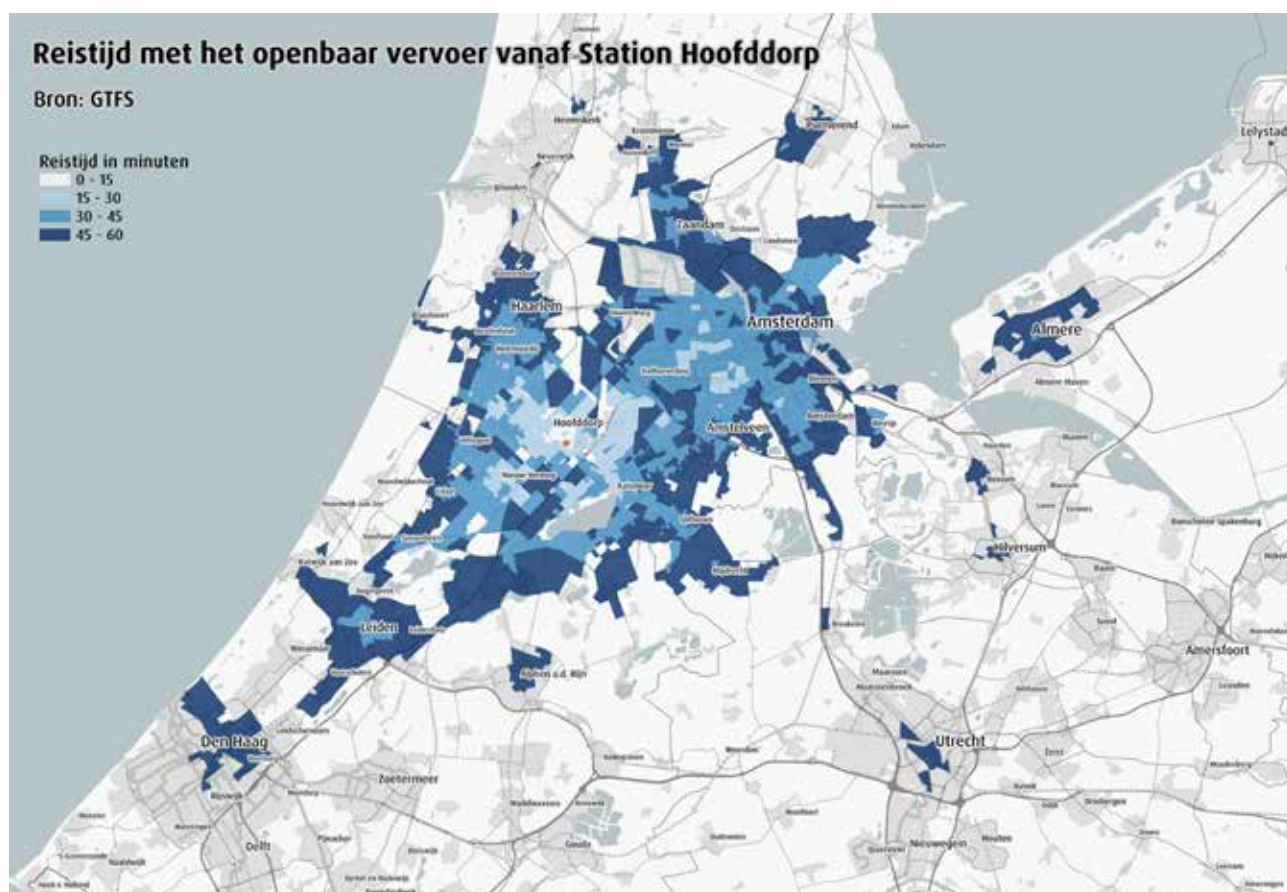
De analyses zijn uitgevoerd op basis van werkdagen in 2019. Voor de auto is ook de free flow bereikbaarheid berekend. Dit is de reistijd in situaties waarin men ongehinderd door kan rijden.

Om de berekeningen uit te kunnen voeren, is voor elk vervoermiddel een ander netwerk met reistijden gebruikt. Elk van de vervoermiddelen kent een eigen databron.

- Auto: Voor de reistijden met de auto is gebruik gemaakt van FCD-data van HERE. Deze databron bevat per wegvak snelheden voor elke dag en elk uur van het jaar. Voor het maken van de bereikbaarheidskaarten en isochronen is gebruik gemaakt van de avondspitssnelheden. Deze zijn voor de hoofdwegen gehaald uit de gemeten gegevens van 2019. De overige wegen hebben een snelheid gekregen uit de uurgemiddelden, die afgeleid zijn uit traffic patterns die door HERE per

wegvak worden opgesteld.

- Openbaar vervoer: Voor het openbaar vervoer is gebruik gemaakt van reistijden op basis van de dienstregeling. Hiervoor is dinsdag 12 november 2019 als reisdatum genomen, waarbij een reis is gepland om 08.00, 08.20 en 08.40 uur. De kortste reistijd is gebruikt voor het maken van de reistijdisochronen en de bereikbaarheidskaarten.
- Fiets: Voor het berekenen van fietsreistijden is gebruik gemaakt van het fietsnetwerk van de fietsersbond. Dit netwerk is voorzien van fietssnelheden. Buiten de bebouwde kom en op wegen met minder kruispunten kan er sneller gereden worden.
- Voetgangers: Voor het berekenen van reistijden te voet is gebruik gemaakt van een voetgangersnetwerk dat is gegenereerd op basis van OpenStreetMap, omdat dit netwerk ook voetpaden bevat. Soms ontbreken kleine olifantenpaadjes en doorsteekjes die de loopafstanden kunnen verkorten. Deze zijn niet handmatig toegevoegd.

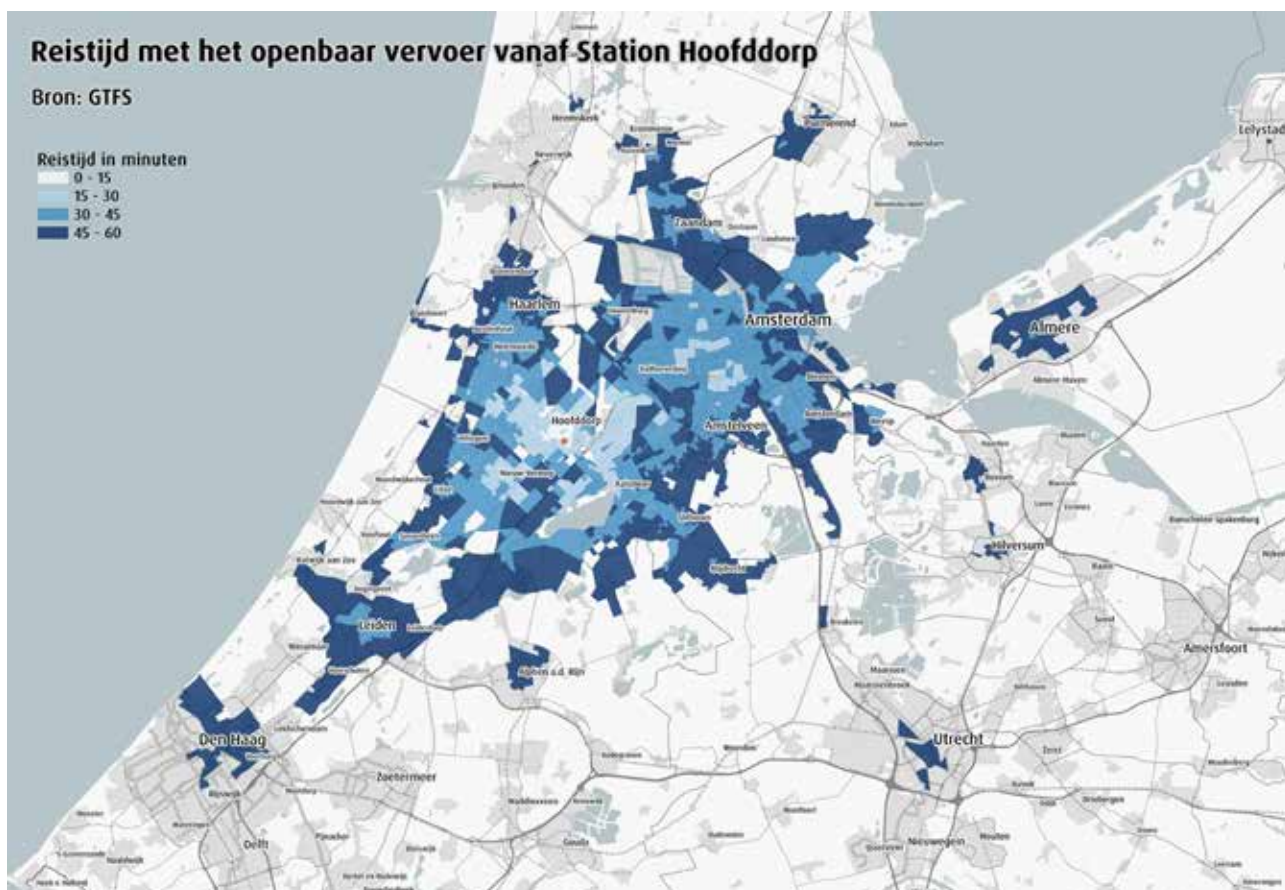


Reistijd met het openbaar vervoer vanaf Station Hoofddorp

Bron: GTFS

Reistijd in minuten

- 0 - 15
- 15 - 30
- 30 - 45
- 45 - 60

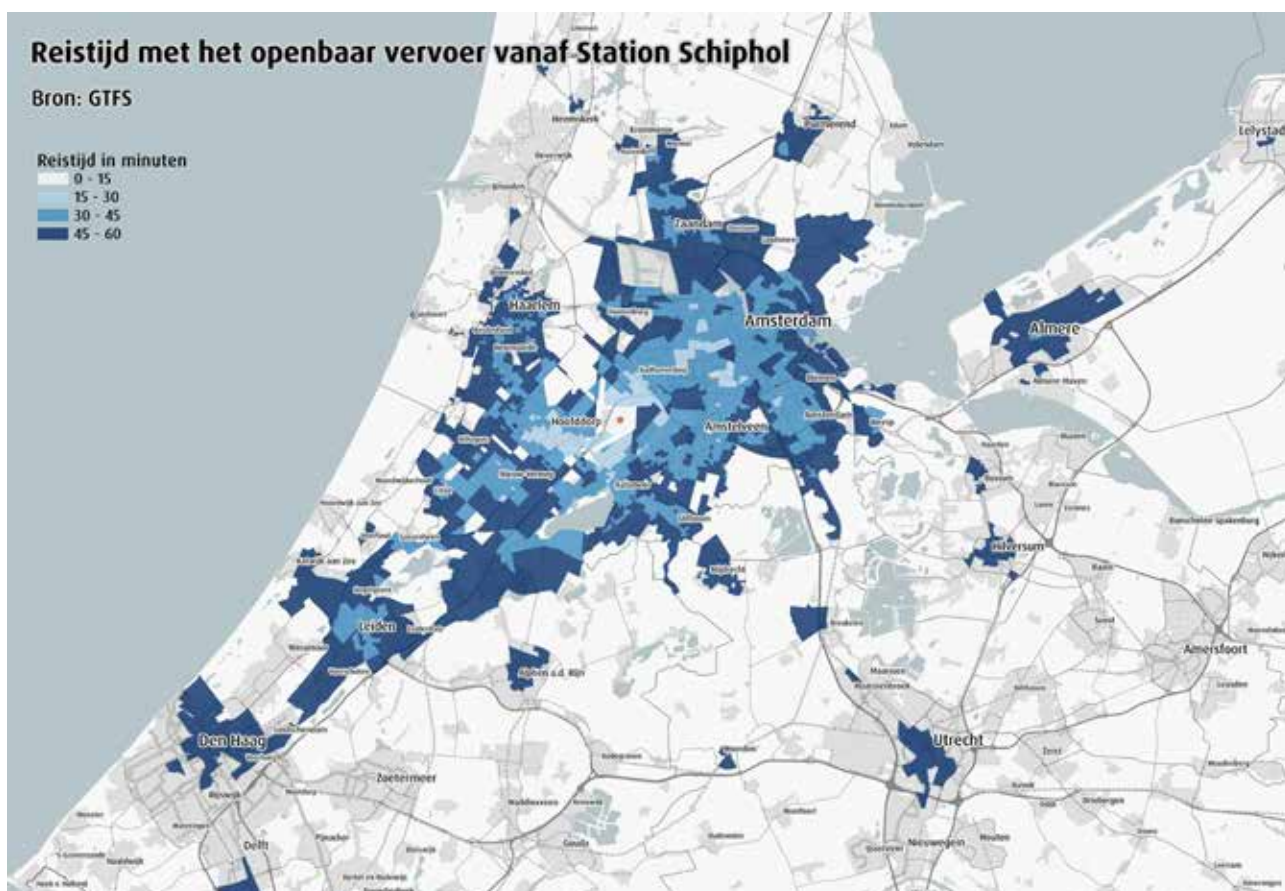


Reistijd met het openbaar vervoer vanaf Station Schiphol

Bron: GTFS

Reistijd in minuten

- 0 - 15
- 15 - 30
- 30 - 45
- 45 - 60

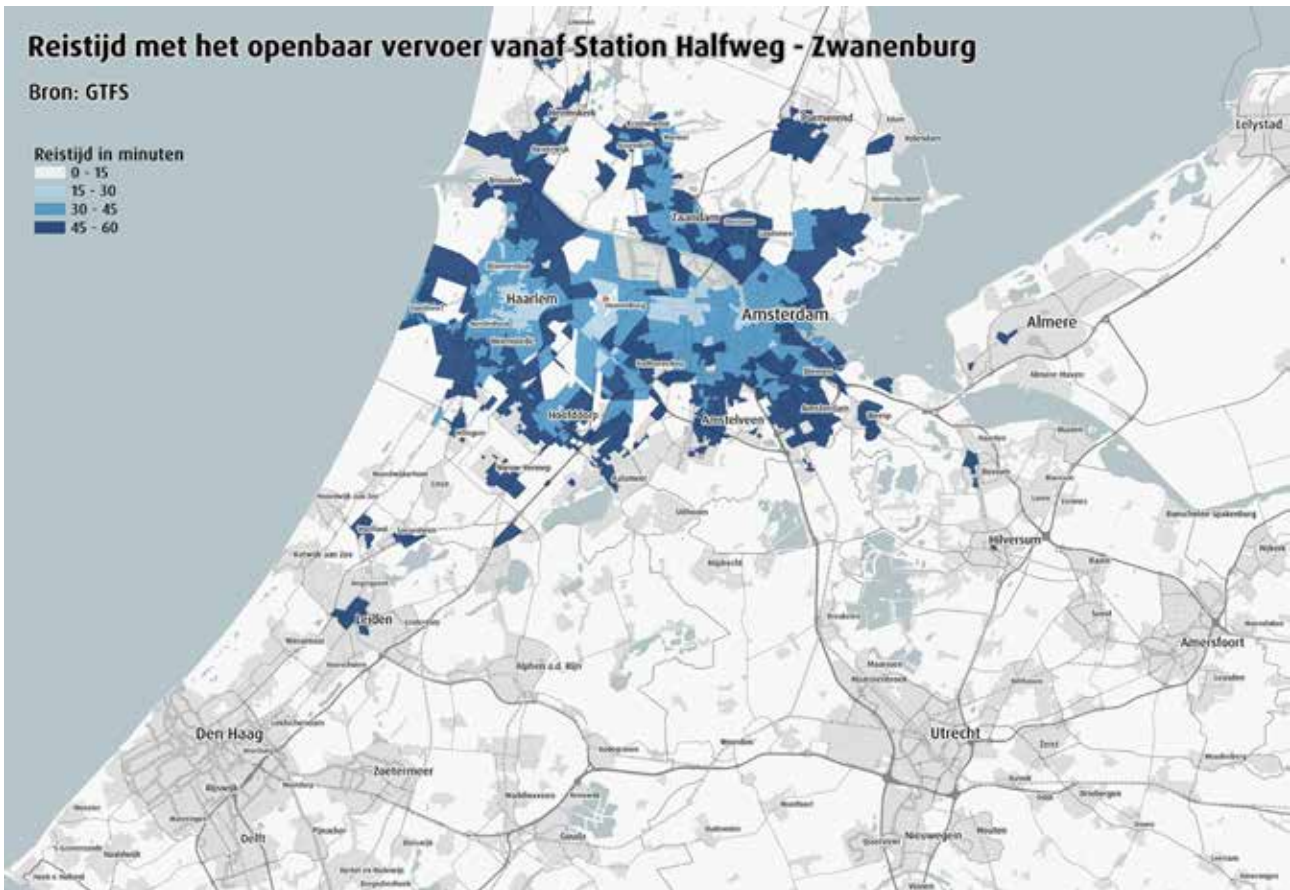


Reistijd met het openbaar vervoer vanaf Station Halfweg - Zwanenburg

Bron: GTFS

Reistijd in minuten

- 0 - 15
- 15 - 30
- 30 - 45
- 45 - 60

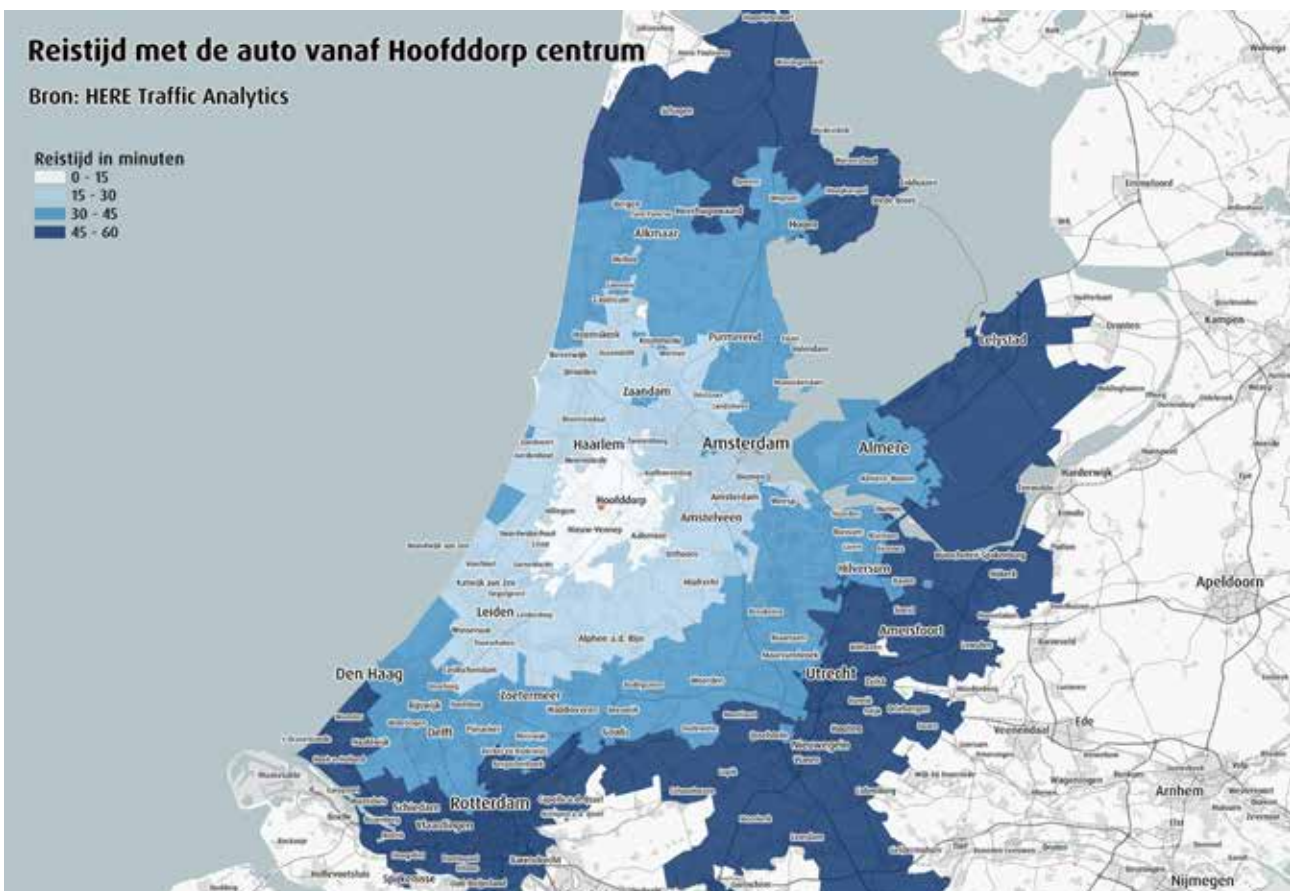


Reistijd met de auto vanaf Hoofddorp centrum

Bron: HERE Traffic Analytics

Reistijd in minuten

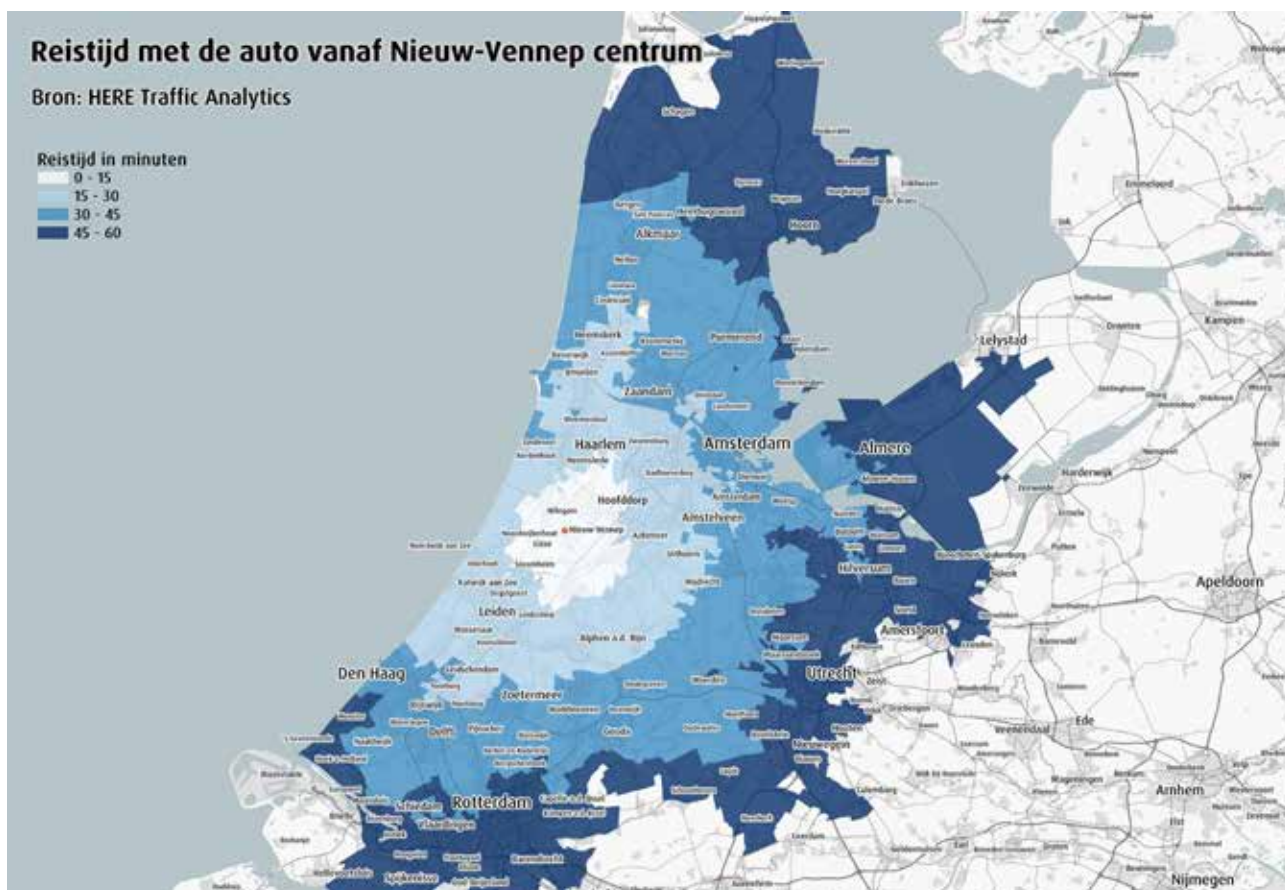
- 0 - 15
- 15 - 30
- 30 - 45
- 45 - 60



Reistijd met de auto vanaf Nieuw-Vennep centrum

Bron: HERE Traffic Analytics

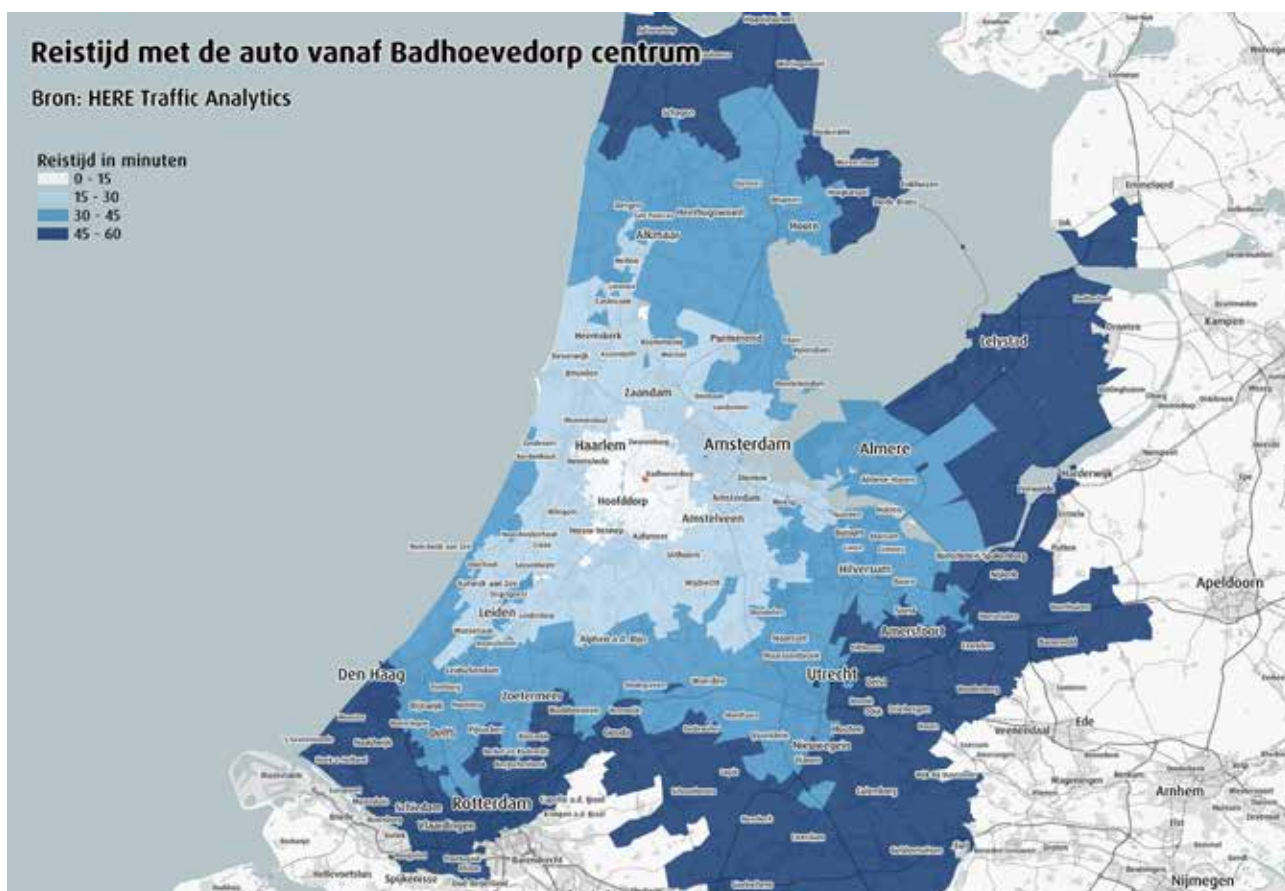
Reistijd in minuten



Reistijd met de auto vanaf Badhoevedorp centrum

Bron: HERE Traffic Analytics

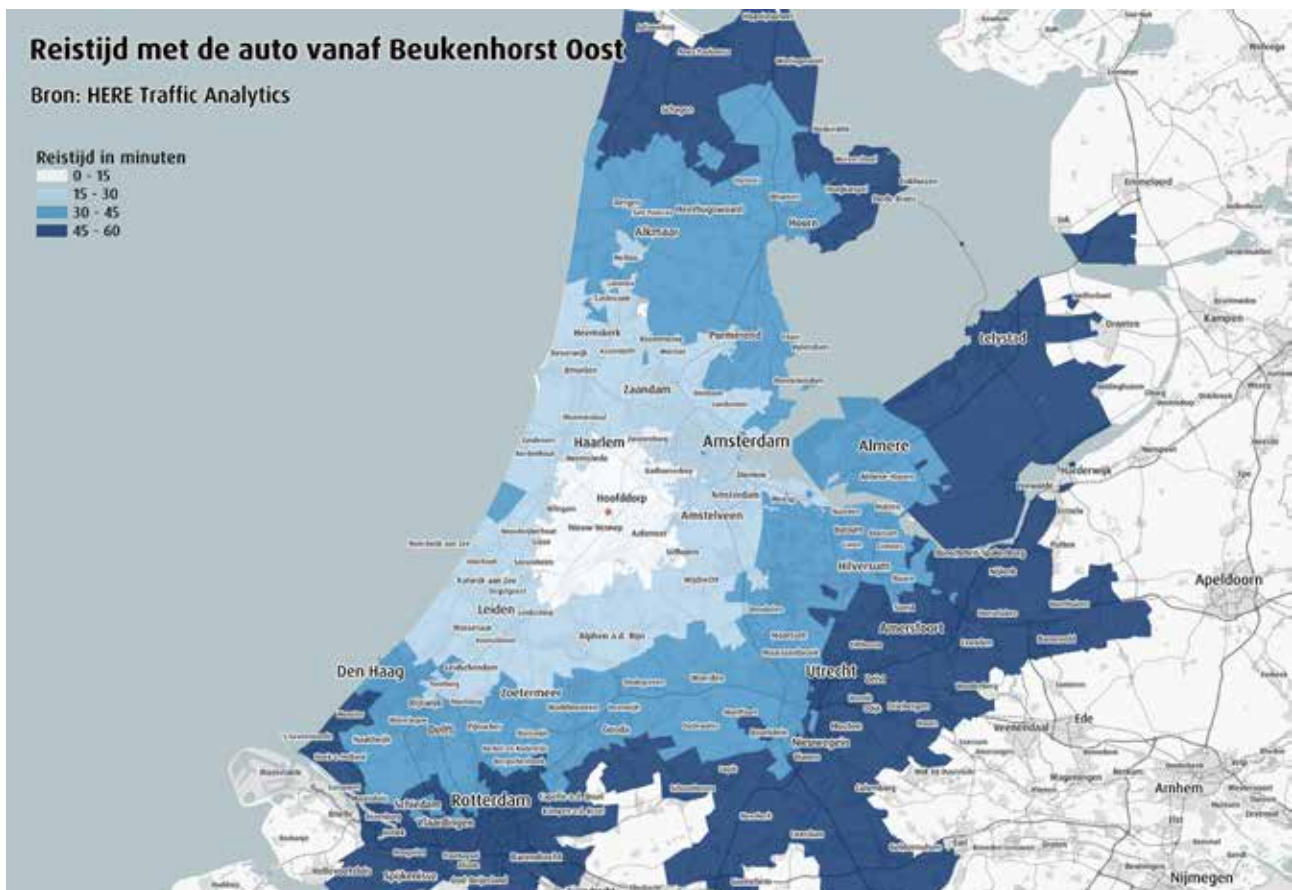
Reistijd in minuten



Reistijd met de auto vanaf Beukenhorst Oost

Bron: HERE Traffic Analytics

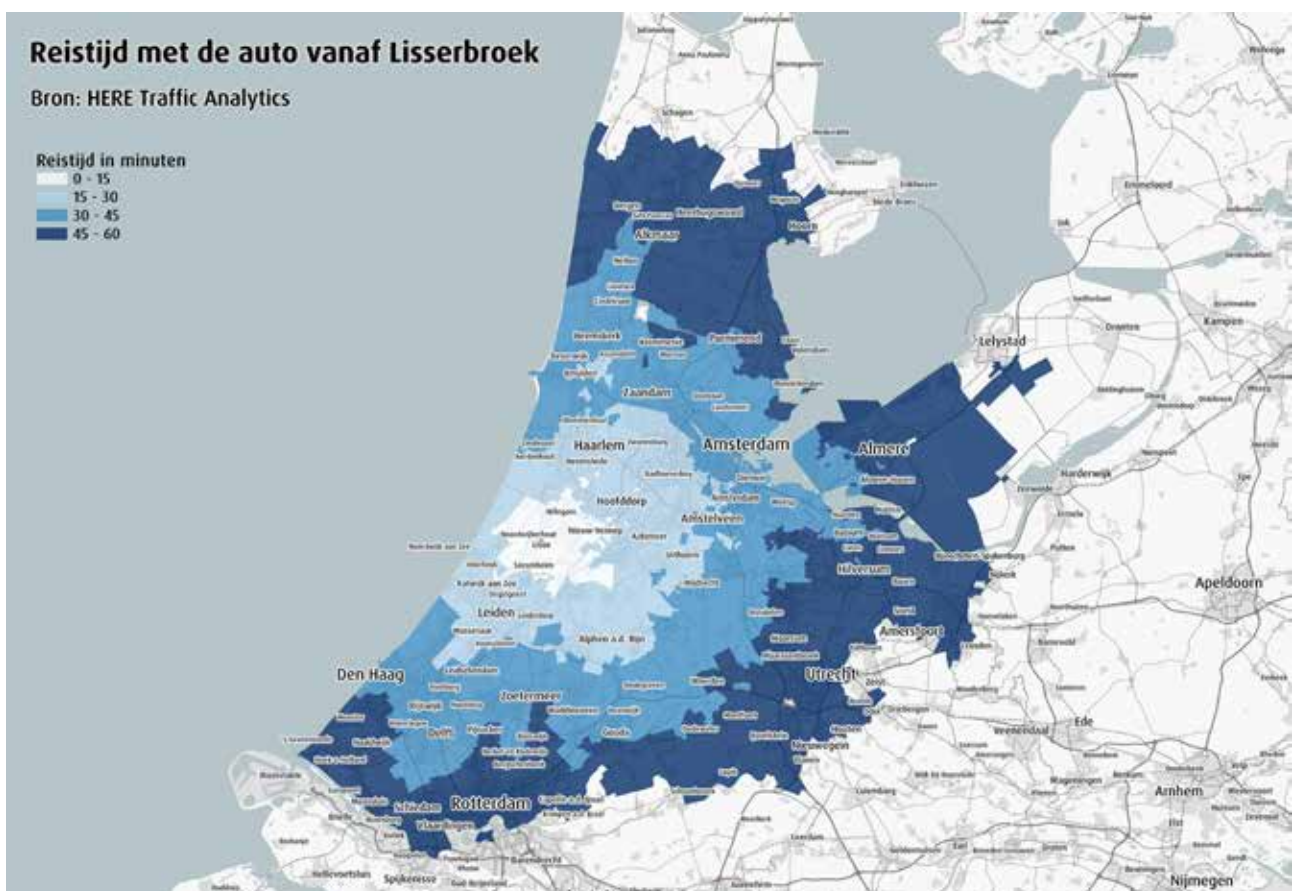
Reistijd in minuten



Reistijd met de auto vanaf Lissersbroek

Bron: HERE Traffic Analytics

Reistijd in minuten



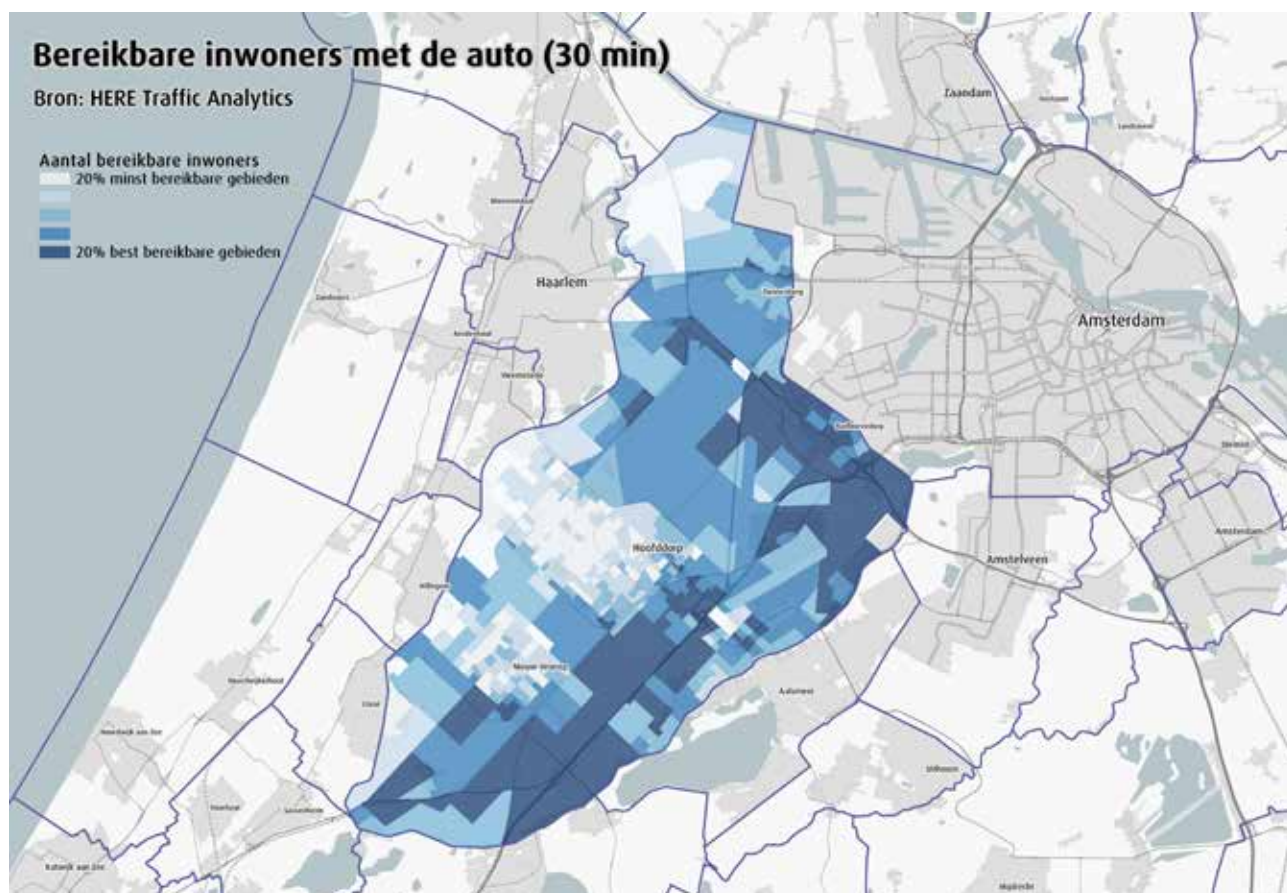
Alle kaarten zijn opgenomen in bijlage 4.

De bereikbaarheid van deze specifieke locaties zijn voor alle gebieden in Haarlemmermeer geanalyseerd op marktpotentieel. Met het marktpotentieel bedoelen we het aantal inwoners en arbeidsplaatsen dat vanuit de 'deur' binnen een bepaalde tijdsduur bereikbaar is. Het marktpotentieel kan in de toekomst groter of kleiner worden door twee factoren: een verandering in de bereikbaarheid (dus kwaliteit van het wegennet) of een verandering in het aantal inwoners en arbeidsplaatsen.

De best bereikbare gebieden met de auto concentreren zich rondom de A4 en aangrenzend aan Amsterdam. De best bereikbare gebieden met het OV concentreren zich rondom de vier treinstations. Voor wat betreft de fiets en lopend zijn dit de gebieden richting Haarlem en Amsterdam,

naar alle waarschijnlijkheid vanwege het hoge inwonersaantal in deze steden. Laatstgenoemde kaarten zijn opgenomen in bijlage 2. Een overzicht van het exacte aantal te bereiken inwoners en arbeidsplaatsen vanaf alle negen locaties binnen de verschillende tijdsduren is opgenomen in bijlage 3.

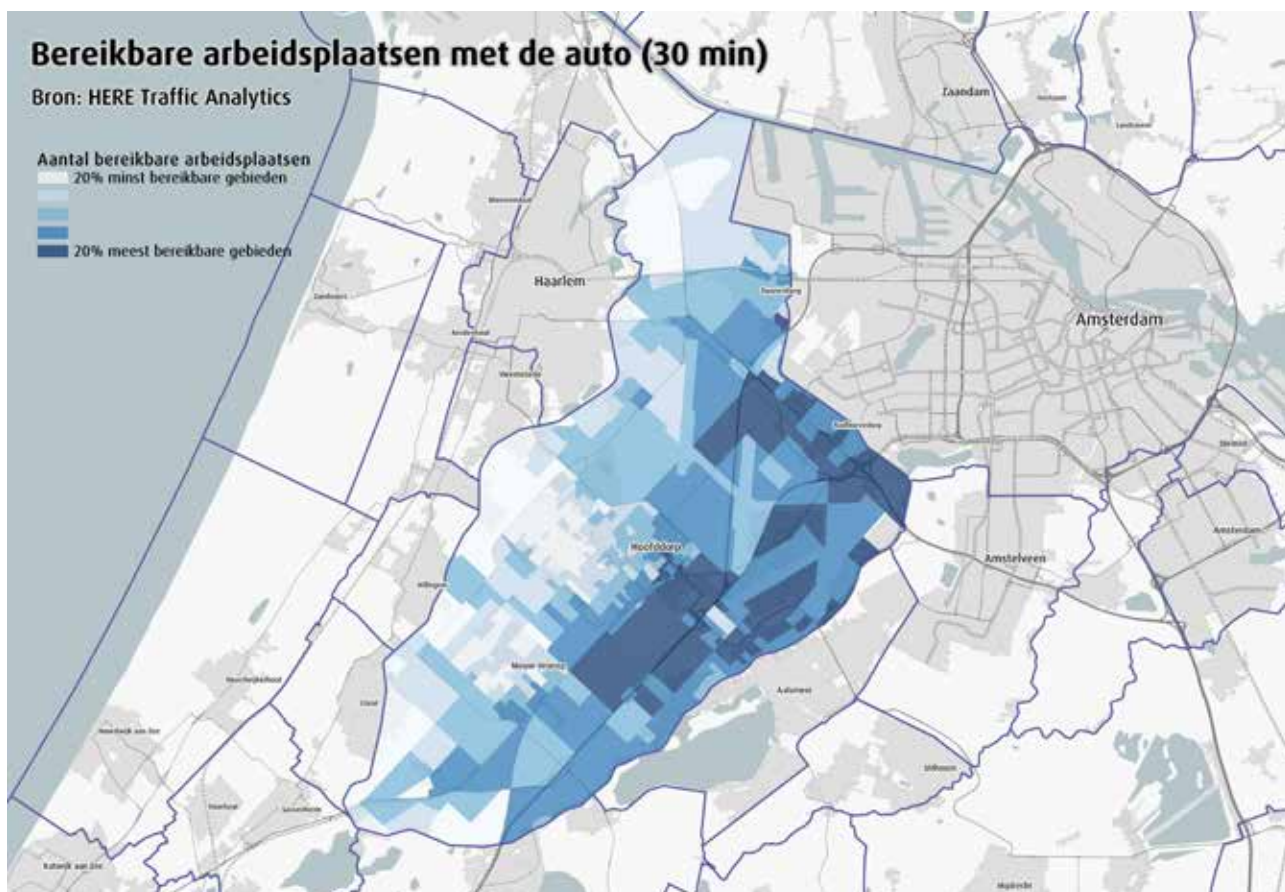
Op onderstaande kaarten zijn de 20% best bereikbare gebieden donkerblauw gekleurd. De 20% minst goed bereikbare gebieden zijn wit gekleurd. Er is geen harde grens getrokken om het aantal te bereiken inwoners of arbeidsplaatsen binnen bereik op te tellen, maar inwoners en arbeidsplaatsen verder van de locatie tellen minder zwaar mee. Op die manier telt een inwoner die net voorbij de grens van 30 minuten afstand woont ongeveer even zwaar mee als een inwoner op 29 minuten afstand. Voor auto, fiets en voetgangers is een reistijd van 30 minuten toegepast. Voor het openbaar vervoer is dat 45 minuten.



Bereikbare arbeidsplaatsen met de auto (30 min)

Bron: HERE Traffic Analytics

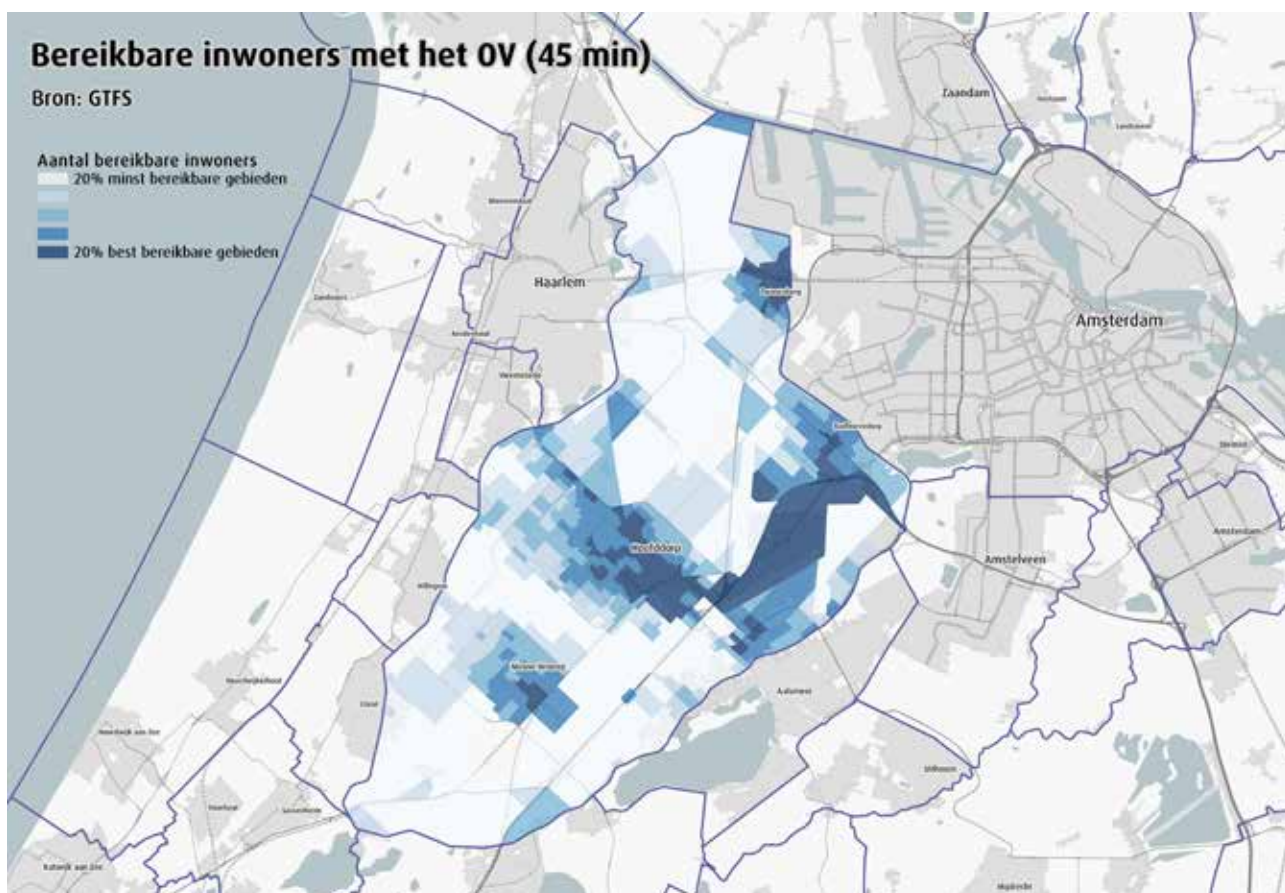
Aantal bereikbare arbeidsplaatsen
20% minst bereikbare gebieden
20% meest bereikbare gebieden

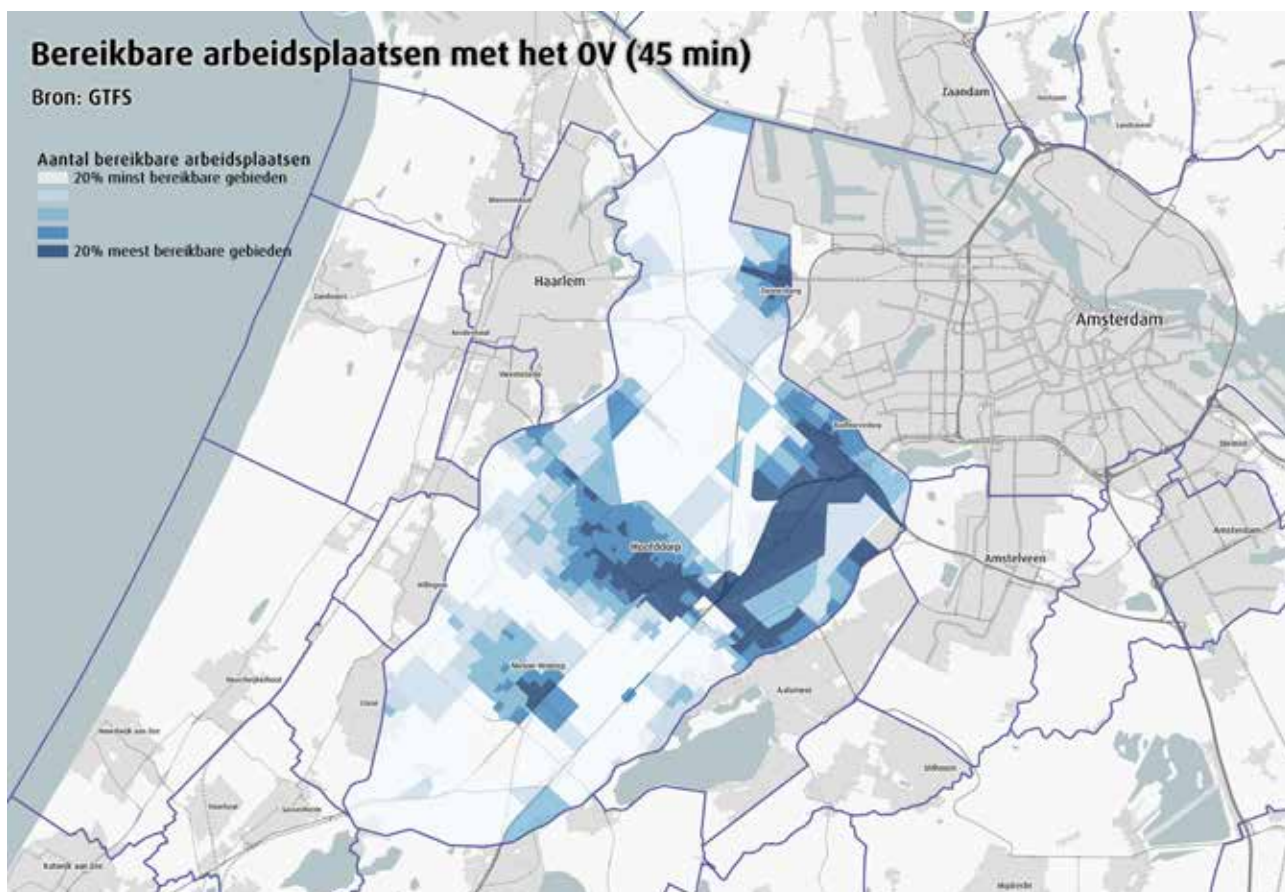


Bereikbare inwoners met het OV (45 min)

Bron: GTFS

Aantal bereikbare inwoners
20% minst bereikbare gebieden
20% best bereikbare gebieden





De kaarten met bezoekerspotentieel (het aantal bereikbare inwoners) toont met donkerblauw de gebieden waar in de avondspits de meeste inwoners te bereiken zijn. Het gaat hier niet alleen om inwoners uit Haarlemmermeer, maar om inwoners uit heel Nederland.

De kaarten met ontplooiingsmogelijkheden (het aantal bereikbare arbeidsplaatsen) toont met donkerblauw de gebieden waar in de avondspits de meeste arbeidsplaatsen te bereiken zijn. Het zijn de locaties waar men vanuit een bereikbaarheidsoogpunt graag zou wonen.

3.2 Knelpuntenanalyse

Eerdergenoemde bereikbaarheids- en isochronenkaarten tonen de bereikbaarheid van een negental locaties, in alle richtingen. Omdat deze kaarten geen inzicht geven in vertragingen op wegvakniveau is een knelpuntenanalyse voor een selectie aan wegen binnen de gemeente Haarlemmermeer uitgevoerd op basis van Floating Car Data (FCD-data). Hiervoor is een vergelijking

gemaakt van de reistijd in de spits, met de free flow reistijd buiten de spits. De free flow reistijd is de reistijd in situaties waarin men ongehinderd door kan rijden. Wanneer de reistijd in de spitsperiode aanzienlijk langer is dan de reistijd erbuiten is er sprake van een mogelijk knelpunt.

De knelpuntenanalyse is uitgevoerd voor de grotere wegen binnen de gemeente Haarlemmermeer tijdens de ochtendspits (07.00 tot 09.00 uur), avondspits (16.00 tot 18.00 uur) en de 'free flow'-situatie. De analyses zijn gebaseerd op de werkdagen in 2019.

Wegen waar minder dan 300 waarnemingen (gemiddeld 15 dagen per maand, beide spitsuren) zijn gedaan, zijn in de kaart grijs gekleurd. Voor alle andere wegvakken is de snelheid in de spits gedeeld door de snelheid buiten de spitsperiode. Hoe lager het percentage, hoe meer vertraging er in de spitsperiode is.

Te zien is dat vertragingen in de ochtendspits voornamelijk optreden op wegen in de richting van Amsterdam en Haarlem. Op de gemeentelijke wegen zien we vooral vertragingen optreden in de centra rondom kruispunten met verkeerslichten. In de avondspits zien we dezelfde vertraging in

de richting van Amsterdam, maar nu ook vanuit Amsterdam. Daarnaast is in de avondspits rondom knooppunt Badhoevedorp een hoge mate van vertraging te zien op de A9 richting Amstelveen en richting Haarlem en op de A4 richting Leiden.

Figuur 11: Vertragingen in de ochtendspits



Figuur 12: Vertragingen in de avondspits



3.3 Oordeel bereikbaarheid

We vinden het belangrijk dat de reizigers in onze gemeente tevreden zijn over de bereikbaarheid van hun eigen buurt. Er zijn voorbereidingen getroffen om bewoners in de eerstvolgende inwonerenquête te vragen naar hun mening over mobiliteit gerelateerde aspecten op gemeenteniveau, zoals voetpaden en stoepen, fietspaden, het openbaar vervoer, autoparkeerplaatsen op straat en de bereikbaarheid met eigen auto. Maar vanwege COVID-19 heeft dit vertraging opgelopen. Daarom zullen we in de eerstvolgende monitor de resultaten hiervan presenteren.

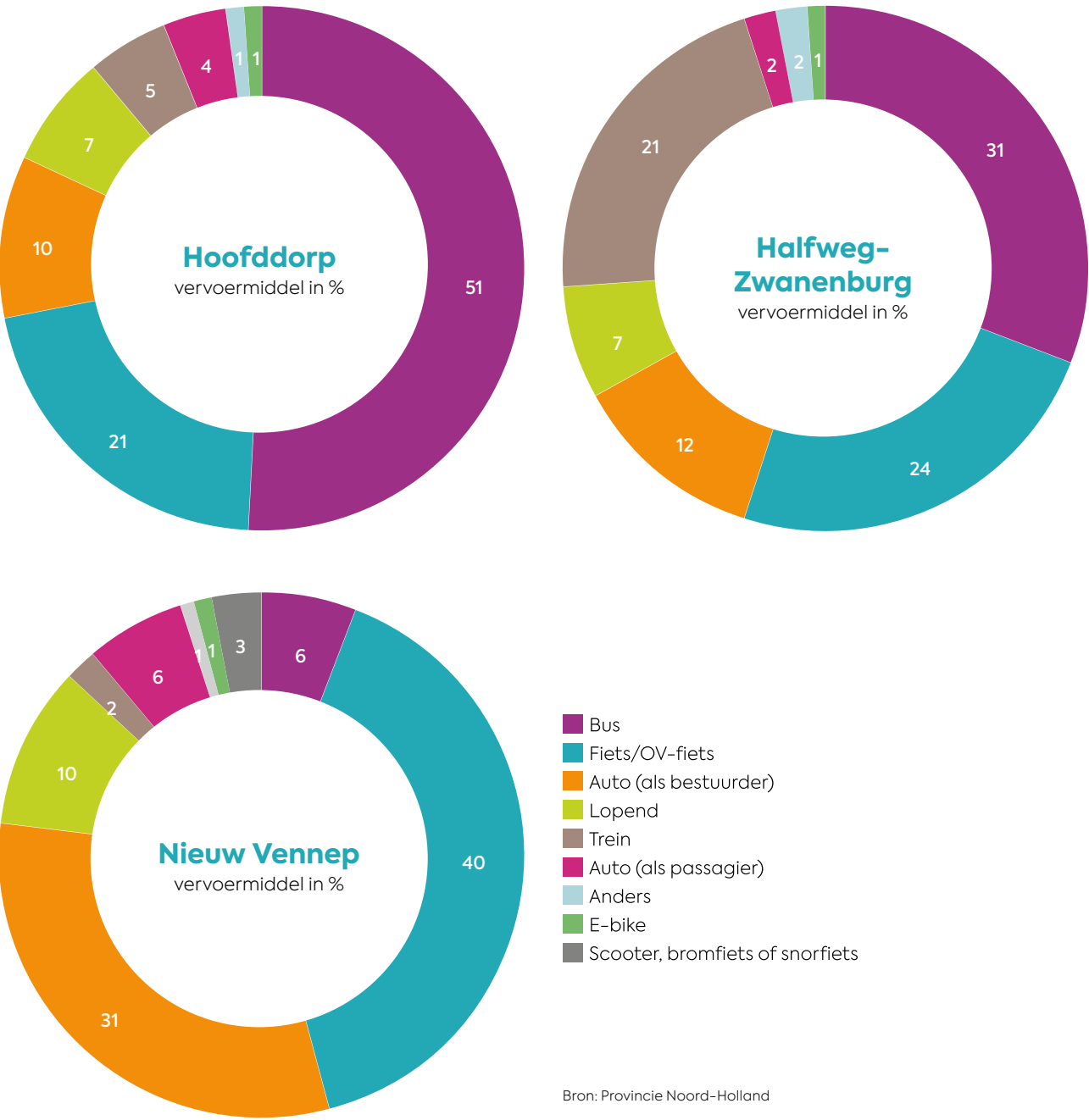
3.4 Ketenmobiliteit

Inwoners en bezoekers moeten snel, betrouwbaar en gemakkelijk in, van en naar onze gemeente kunnen reizen. Per reis, gebied en tijdstip kan de voorkeur hiervoor verschillen. Door te investeren in goede

voorzieningen rondom gebieden waar mensen van- en naartoe reizen of van vervoermiddel wisselen, werken we aan deze nieuwere vorm van verplaatsen: ketenmobiliteit. In deze nulmeting kijken we eerst naar de voorzieningen rondom de Haarlemmermeerse treinstations en het vervoermiddel waarmee reizigers van en naar deze treinstations reizen. In volgende monitors willen we ook kijken naar andere voorzieningen en op overige OV-knooppunten zoals het Spaarne Gasthuis en Schiphol Noord.

De stations Hoofddorp en Halfweg-Zwanenburg worden voornamelijk met de bus bereikt. In Nieuw-Vennep is dat de fiets en de auto (figuur 13). Over het algemeen zijn voorzieningen als de bushalte, fietsenstalling, kiss & ride en parkeerplaats volgens reizigers goed te bereiken vanaf de betreffende treinstations (figuur 14).

Figuur 13: Vervoermiddel om van en naar het station te reizen



Figuur 14: Meningen OV-reizigers over de bereikbaarheid van voorzieningen op Haarlemmermeerse treinstations.

	Hoofddorp		Nieuw Vennep		Halfweg-Zwanenburg	
Bushalte	Geen mening	2%	Geen mening	3%	Geen mening	8%
	Zeer makkelijk	37%	Zeer makkelijk	37%	Zeer makkelijk	30%
	Makkelijk	45%	Makkelijk	45%	Makkelijk	25%
	Neutraal	13%	Neutraal	9%	Neutraal	25%
	Moeilijk	3%	Moeilijk	3%	Moeilijk	13%
Fietsenstallingen of OV-fietsen	Geen mening	22%	Geen mening	4%	Geen mening	15%
	Zeer makkelijk	20%	Zeer makkelijk	36%	Zeer makkelijk	15%
	Makkelijk	37%	Makkelijk	47%	Makkelijk	30%
	Neutraal	14%	Neutraal	10%	Neutraal	30%
	Moeilijk	4%	Moeilijk	3%	Moeilijk	10%
	Zeer moeilijk	2%	Zeer moeilijk	2%		
K+R (kiss & ride)	Geen mening	22%	Geen mening	15%	Geen mening	23%
	Zeer makkelijk	22%	Zeer makkelijk	27%	Zeer makkelijk	8%
	Makkelijk	34%	Makkelijk	37%	Makkelijk	28%
	Neutraal	19%	Neutraal	14%	Neutraal	30%
	Moeilijk	3%	Moeilijk	5%	Moeilijk	10%
	Zeer moeilijk	1%	Zeer moeilijk	4%	Zeer moeilijk	3%
P+R (park & ride)	Geen mening	26%	Geen mening	5%	Geen mening	23%
	Zeer makkelijk	19%	Zeer makkelijk	30%	Zeer makkelijk	10%
	Makkelijk	26%	Makkelijk	44%	Makkelijk	30%
	Neutraal	19%	Neutraal	15%	Neutraal	23%
	Moeilijk	4%	Moeilijk	5%	Moeilijk	13%
	Zeer moeilijk	5%	Zeer moeilijk	1%	Zeer moeilijk	3%

Bron: Provincie Noord-Holland

3.5 Voorzieningen rondom treinstations

Fietsparkeercapaciteit bij treinstations

Op station Nieuw Vennep is de fietsparkeercapaciteit in 2019 met iets meer dan 300 plekken gestegen naar ruim 1.100. Het figuur op de volgende pagina toont per treinstation het aantal stellingsplekken voor fietsen en in hoeverre deze gebruikt worden. Op stations Hoofddorp en Halfweg-Zwanenburg staan op de onbewaakte fietsenstallingen op de meetmomenten (ieder jaar in maart) meer fietsen dan het aantal stallingsplekken. In de bewaakte fietsenstalling (Hoofddorp) en fietskluizen (Halfweg-Zwanenburg) is nog wel voldoende ruimte.

Autoparkeercapaciteit bij treinstations

Op station Nieuw Vennep is de autoparkeercapaciteit in 2019 met bijna 50 parkeerplekken gestegen naar 486. De figuur op de volgende pagina toont per treinstation het aantal parkeerplaatsen voor auto's en in hoeverre deze gebruikt worden. In 2019 is de parkeercapaciteit op het meetmoment (in maart) niet overschreden.

Figuur 15: Fietsparkeercapaciteit op treinstations in Haarlemmermeer

		2016		2018		2019	
		Capaciteit	Bezettingsgraad	Capaciteit	Bezettingsgraad	Capaciteit	Bezettingsgraad
Hoofddorp	bewaakt	4	100%	4	100%	489	39%
	bewaakt (kluis)	489	21%	489	21%	opgeheven	n.v.t.
	onbewaakt	1.188	114%	1.188	114%	1.188	114%
Nieuw Vennep	bewaakt (kluis)	104	92%	104	97%	104	84%
	onbewaakt	680	93%	680	93%	1.000	72%
Halfweg-Zwanenburg	bewaakt (kluis)	52	40%	52	46%	52	56%
	onbewaakt	424	106%	424	106%	424	126%

Bron: ProRail

Figuur 16: Autoparkeercapaciteit bij treinstations in Haarlemmermeer

	2017		2018		2019	
	Capaciteit	Bezettingsgraad	Capaciteit	Bezettingsgraad	Capaciteit	Bezettingsgraad
Hoofddorp	300	Geen data	300	67%	300	67%
Nieuw Vennep	440	89%	440	89%	486	88%
Halfweg-Zwanenburg	143	95%	150	102%	150	96%

Bron: ProRail





Omgevingsgericht

4. Omgevingsgericht

Bijbehorende ambities

1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen
4. Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost
5. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving
6. Veilig bewegen
7. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek: met de juiste functies
9. Faciliteren van schone en stille mobiliteit

Mobiliteit is nodig voor de ruimtelijke, economische en sociale ontwikkeling in Haarlemmermeer. Maar mobiliteit kan ook ongewenste effecten veroorzaken: ruimtebeslag, verminderde luchtkwaliteit en geluidhinder. Dat willen wij zoveel mogelijk met een gebiedsgerichte aanpak beperken, door bijvoorbeeld op de juiste locaties het tegengaan van ongewenst (illegaal) parkeergedrag. Door het fietsnetwerk zo in te richten dat er door een aantrekkelijke omgeving gefietst kan worden, worden mobiliteit en omgeving optimaal gecombineerd. Het autoverkeer willen we

juist zo snel mogelijk leiden naar het hoofdwegennet en forensen die door onze gemeente rijden moeten daarvoor de regionale verbinding gebruiken.

De negatieve gevolgen van mobiliteit voor onze inwoners zoals geluidsoverlast, luchtverontreiniging en barrièrewerking beperken we zo. Dit hoofdstuk beschrijft de ontwikkelingen op deze aspecten.

4.1 Verkeersoverlast

Bijna 80% van de inwoners ervaart wel eens een of meer van de volgende vormen van verkeersoverlast: te hard rijden in de buurt, agressief gedrag in het verkeer, parkeerproblemen zoals foutgeparkeerde voertuigen of drukte in de buurt. Te hard rijden in de buurt wordt door meer dan tweederde van de inwoners genoemd. Op de vraag welke van de mogelijke problemen in de buurt als eerste aangepakt zouden moeten worden, wordt te hard rijden het vaakst genoemd (18%), gevolgd door parkeerproblemen (15%), hondenpoep (14%), rommel op straat (10%) en rondhangende jongeren (3%). Deze tijd is al enige jaren onveranderd en de vormen van overlast worden, vergeleken met voorgaande jaren, door meer inwoners bestempeld als een urgent probleem.

De Veiligheidsmonitor is een tweejaarlijks terugkerend bevolkingsonderzoek naar veiligheid, leefbaarheid en slachtofferschap. De Veiligheidsmonitor wordt uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Veiligheid en Justitie, gemeenten en politie. Voor dit onderzoek is door het CBS een aselechte steekproef getrokken van 3.883 inwoners van 15 jaar en ouder in particuliere huishoudens uit de Basisregistratie Personen (BRP) van de gemeente. De geselecteerde inwoners kregen in augustus 2019 een brief thuis met een persoonlijke uitnodiging voor deelname aan het onderzoek en konden vervolgens tot en met november online de vragenlijst invullen. Aan non-responders is tweemaal een herinnering met papieren vragenlijst per post gestuurd. Als zij niet reageerden, werden zij nagebeld en telefonisch gemotiveerd om alsnog deel te nemen.

In totaal hebben 1.617 van de 3.883 geselecteerde inwoners een volledige vragenlijst ingevuld. Dit komt neer op een respons van 41,6%. Het landelijke responspercentage van de Veiligheidsmonitor 2019 bedraagt 41,9%. Daarnaast hebben 242 inwoners deelgenomen aan de landelijke Veiligheidsmonitor. Deze zijn toegevoegd aan het respondentenbestand. De totale respons is nu 1.859.

In Zwanenburg, Beinsdorp, Zwaanshoek en Cruquius en de hele oost- en zuidoost kant van Haarlemmermeer wordt meer verkeersoverlast ervaren dan gemiddeld in Haarlemmermeer. In

Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Hoofddorp Floriande wordt juist minder verkeersoverlast ervaren dan gemiddeld in Haarlemmermeer. Zie bijlage 5 voor alle gegevens.

Figuur 17: Verkeersoverlast in Haarlemmermeer.

Een of meer vormen van verkeersoverlast komen voor	80%
Ervaart zelf overlast van een of meer vormen van verkeersoverlast	28%
Te hard rijden komt in buurt wel eens voor	68%
Ervaart zelf veel overlast van te hard rijden	17%
Agressief gedrag in het verkeer komt in buurt wel eens voor	25%
Ervaart zelf veel overlast van agressief verkeersgedrag	5%
Parkeerproblemen komen in buurt wel eens voor	50%
Ervaart zelf veel overlast van parkeerproblemen	16%
Als eerste aanpakken: Te hard rijden	18%
Als eerste aanpakken: Agressief verkeersgedrag	0%
Als eerste aanpakken: Parkeerproblemen	15%

Bron: Veiligheidsmonitor

4.2 Aanpakken verkeersknelpunten

Tijdens de participatierondes bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie zijn door inwoners, ondernemers en belangenorganisaties verschillende verkeerssituaties aangedragen die zij als knelpunt ervaren. Dit heeft geresulteerd in een lijst van 462 knelpunten. De knelpunten van deze lijst hebben we getoetst op het voldoen aan de uitgangspunten van gemeentelijk en landelijk beleid en de actualiteit ervan. Na deze

schifting zijn 369 knelpunten overgebleven en onderverdeeld in de volgende categorieën:

- Netwerk: 156
- Verkeersveiligheid: 69
- Duurzaam veilige weginrichting: 60
- Parkeren: 56
- Onderhoud: 21
- Smart Mobility: 1



Op dit moment zijn hiervan zeven knelpunten (gedeeltelijk) opgelost, acht in voorbereiding of in uitvoering en zestien geprogrammeerd in de Vernieuwing Openbare Ruimte (VOR) 2023 of Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) 2020–2021.

4.3 Parkeren

Haarlemmermeer heeft vijf betaald-parkeren zones (in Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Schiphol) en vijftien blauwe-zones (in Halfweg, Zwanenburg, Badhoevedorp, Schiphol Noord, Hoofddorp en Nieuw-Vennep).

In de betaald-parkeren zones liggen 1.872 parkeervakken: 1.476 in Hoofddorp en 396 in Nieuw-Vennep (bij het treinstation). Het gaat hier om de parkeervakken zoals geregistreerd in de BGT (Basisregistratie Grootchalige Topografie).

Een aantal betaald-parkeren zones zijn hierin niet geregistreerd (en zijn dus niet in de telling meegenomen):

- Schiphol Centrum
- Langsparkeren op de straat, zoals de Parklaan
- Parkeerterrein Binnenweg aan de zuidelijke kant, omdat deze geen individuele parkeervakken kent
- Parkeerdek bij het Raadhuis

In de afgelopen jaren is op verschillende locaties de parkeerdruk en bezettingsgraad gemeten. Momenteel werken we aan een methode waarmee we kunnen laten zien op welke locaties parkeeronderzoeken zijn uitgevoerd en of deze wel of niet hebben geleid tot maatregelen. We verwachten deze gegevens in de eerstvolgende monitor (vierde kwartaal 2021) te kunnen presenteren.

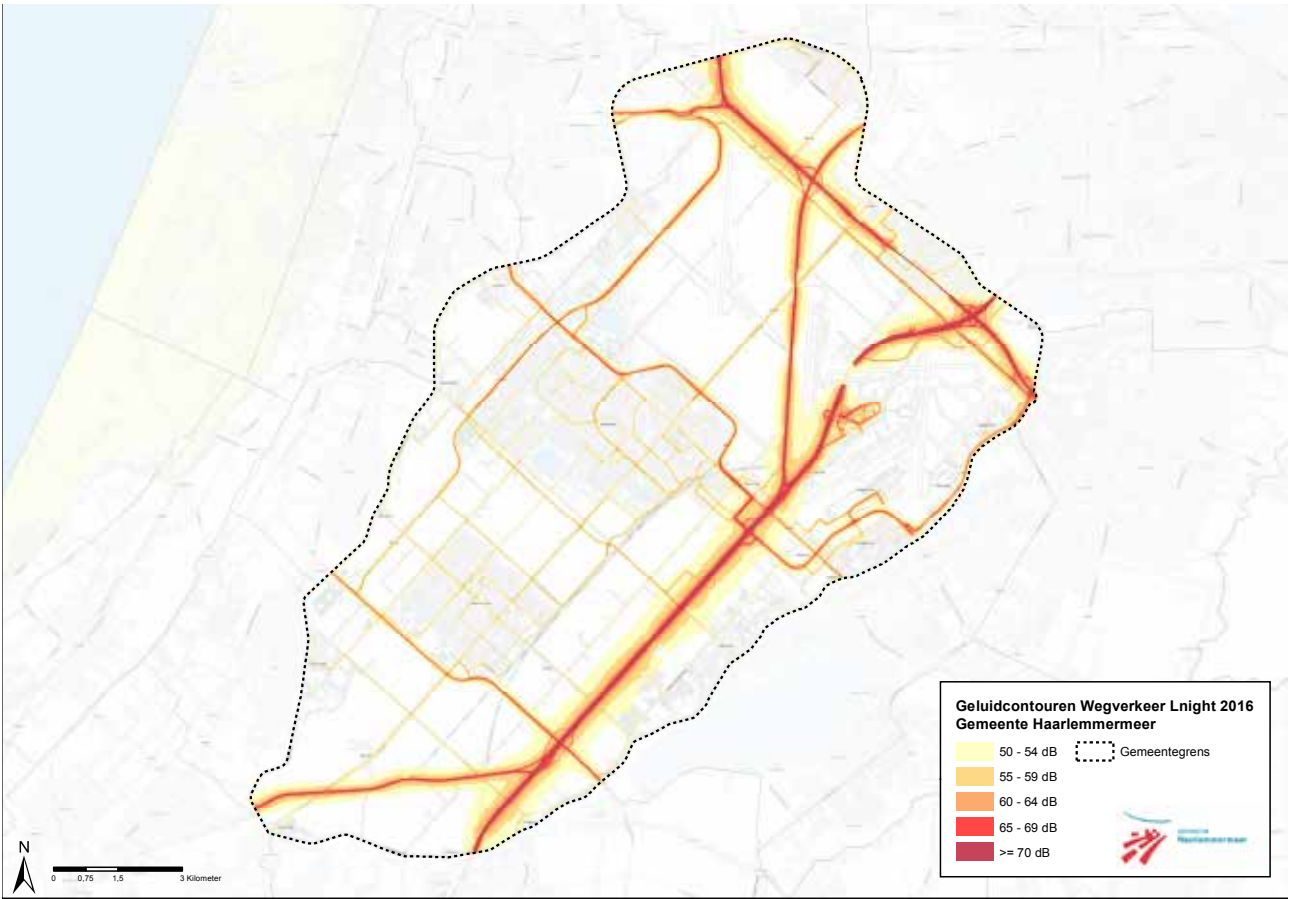
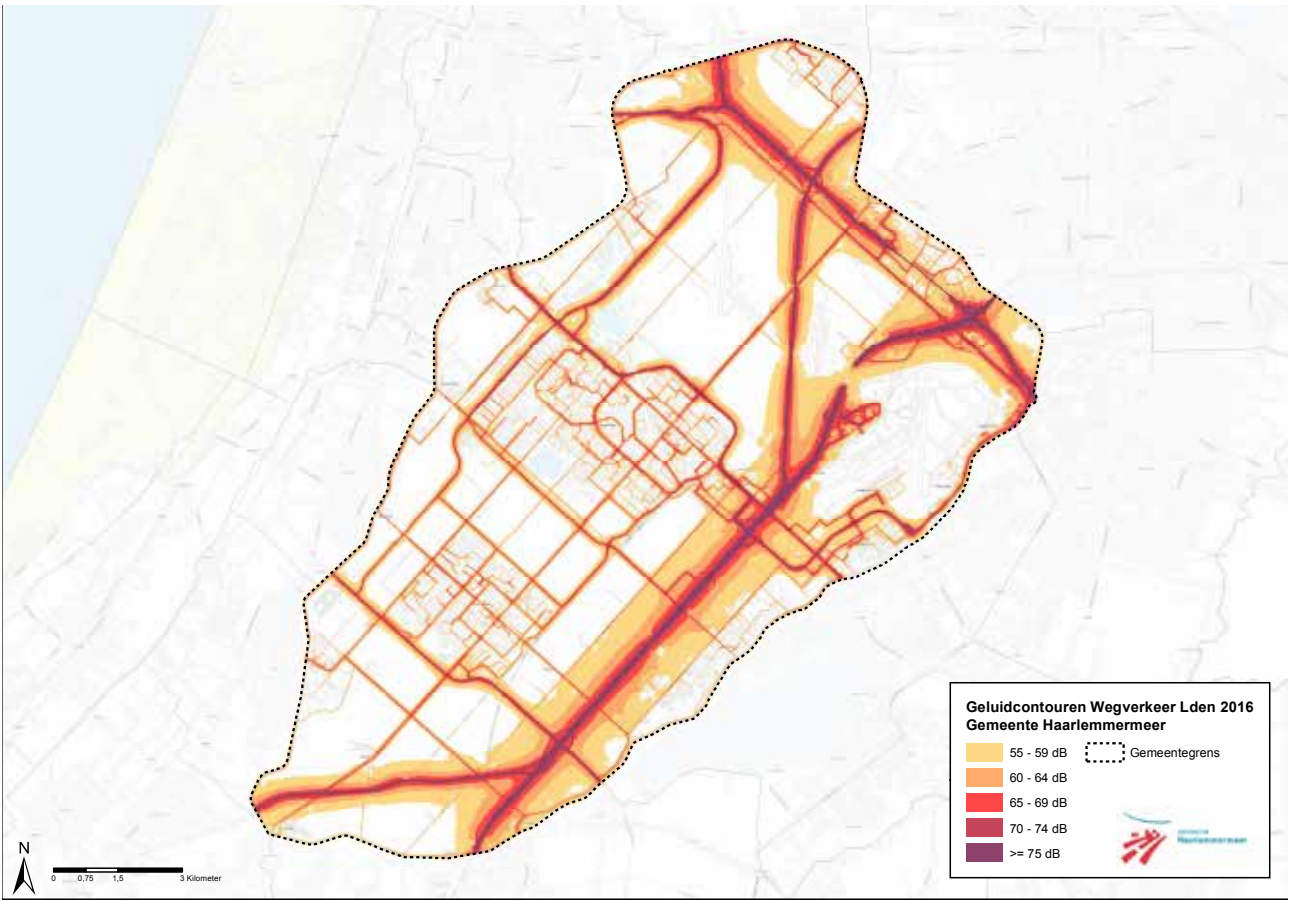
4.4 Geluidsbelasting

Geluidsbelasting kan een grote invloed hebben op de leefomgeving. Vooral in de buurt van wegen en spoorwegen en bij de aan- en uitliegroutes van Schiphol treedt grote geluidsbelasting op. Van de vier grote geluidsbronnen (wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart) draagt wegverkeer in Haarlemmermeer het sterkst bij aan de geluidsbelasting aan woningen.

Vergeleken met 2011 hebben meer mensen hinder van wegverkeerlawaai (+1.361). In de nacht is dit aantal juist gedaald (-114). Hinder door spoorweglawaai is verminderd. In de geluidsbelastingkaarten (figuren 18 en 19) is te zien in welke gebieden de meeste geluidsoverlast door wegverkeer en spoorwegen optreedt.

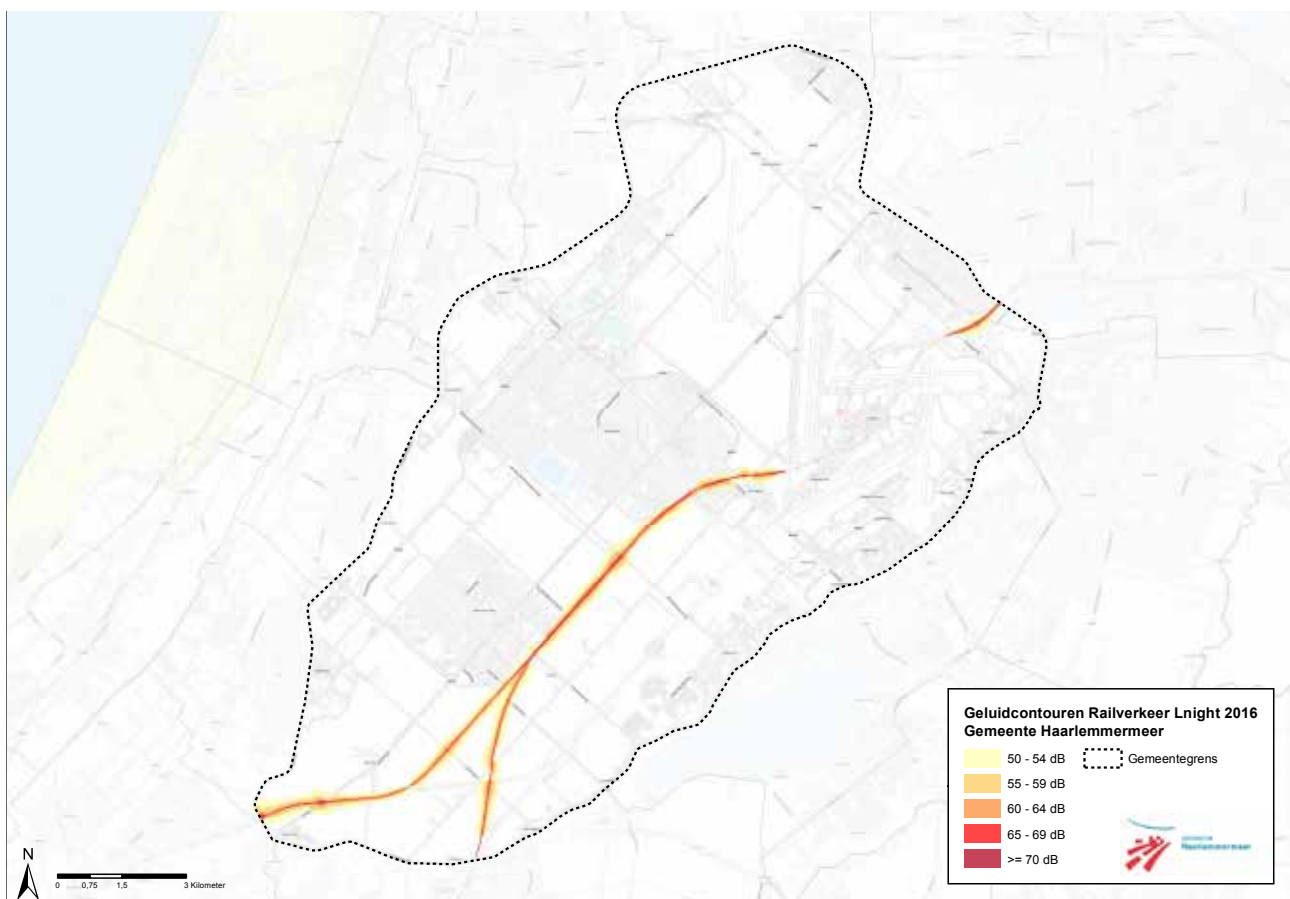
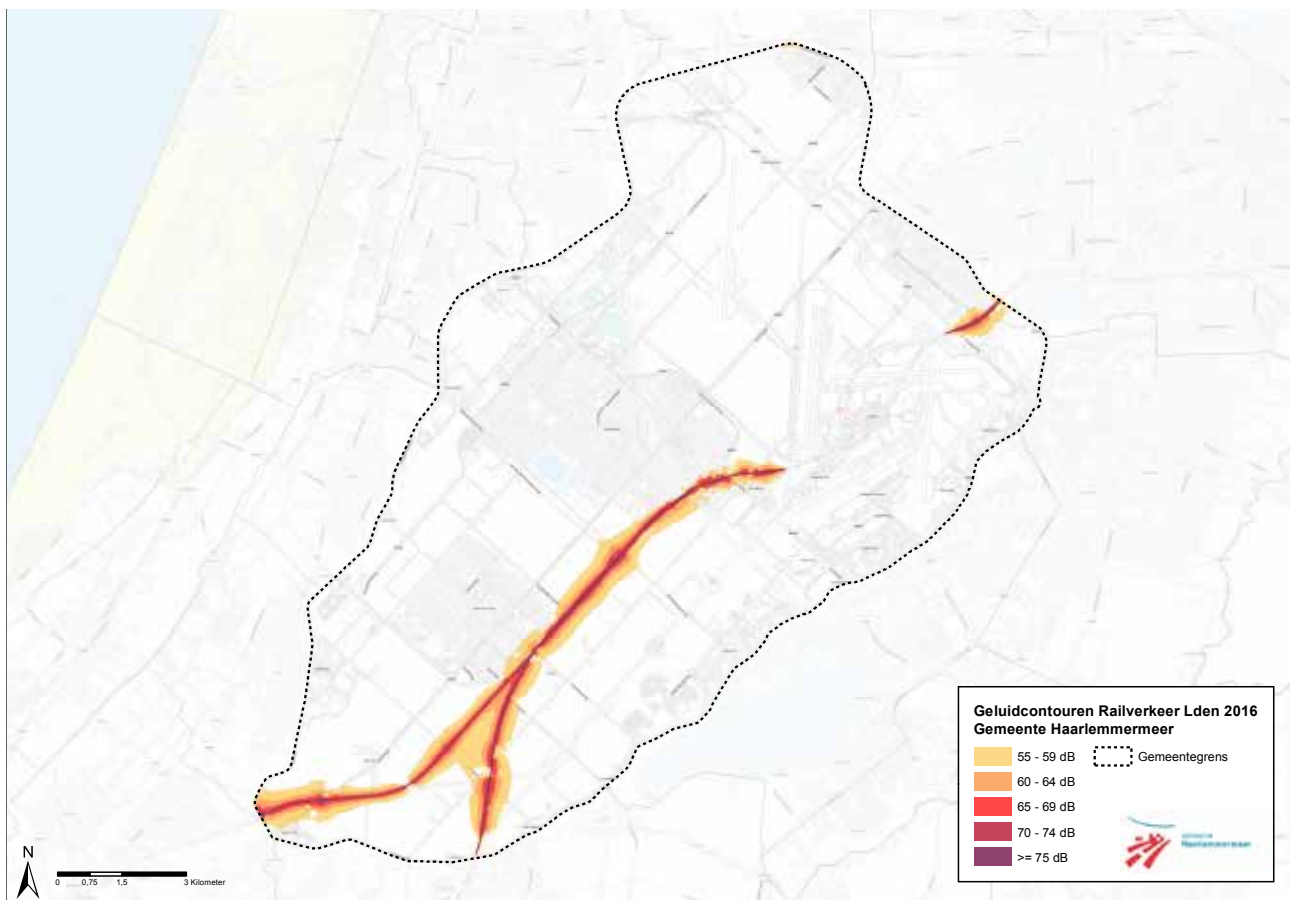
In de Wet Geluidhinder zijn normen vastgelegd voor geluid van weg- en railverkeer en bedrijven. Bij de berekeningen voor wegverkeer is uitgegaan van de verkeersintensiteiten op de wegen, gecombineerd met wegkenmerken zoals wegdekverharding (asfalt, klinkers), de wettelijktoegestane rijksnelheid en de eventuele aanwezigheid van geluidsschermen. De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in Lden (Level day evening night) of Lnight (Level night). Lden geeft de gemiddelde geluidsbelasting over een etmaal: de avondbelasting weegt zwaarder dan de dag belasting en de nachtbelasting zwaarder dan de avondbelasting. Lnight is de maat voor de gemiddelde geluidsbelasting van 23 uur tot 7 uur.

Figuur 18: Geluidsbelastingkaarten wegverkeer: per etmaal en per nacht.



Bron: gemeente Haarlemmermeer

Figuur 19: Geluidsbelastingkaarten spoorwegen: per etmaal en per nacht



Bron: gemeente Haarlemmermeer

Figuur 20: Aantal geluidsbelaste woningen in de gemeente Haarlemmermeer

Geluidsbelasting	Geluidsbron			
	Wegverkeer	Railverkeer	Industrie	Luchtvaart
Lden > 55 dB	20.700	100	700	6.500
Lnicht > 50 dB	5.300	0	0	500

Bron: gemeente Haarlemmermeer

Figuur 21: Aantal gehinderden door wegverkeer en spoorwegen, overdag en 's nachts (2011 en 2016).

	Aantal gehinderden 2016	Aantal gehinderden 2011	Vershil gehinderden 2016 t.o.v. 2011
Wegverkeerlawaaï			
Totaal Lden (dB)	11.344	9.983	1.361
Totaal Lnicht (dB)	855	741	114
Spoorweglawaaï			
Totaal Lden (dB)	36	54	-18
Totaal Lnicht (dB)	3	7	-4

Bron: gemeente Haarlemmermeer

4.5 Luchtkwaliteit

Fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) zijn belangrijke indicatoren voor blootstelling aan luchtverontreiniging die door het verkeer veroorzaakt wordt. In Haarlemmermeer monitort het RIVM de uitstoot van deze stoffen op drie meetstations: Badhoevedorp, Hoofddorp en Oude Meer. Ga voor een kaartweergave van deze meetstations naar <https://www.luchtmeetnet.nl/meetpunten>.

Figuur 22: Meetpunten stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM2,5 en PM10).

Meetpunt	Locatie	Componenten
Badhoevedorp	Sloterweg	NO, NO2, CO, PM10, PM2.5
Hoofddorp	Hoofdweg	NO, NO2, PM10
Oude Meer	Aalsmeerderdijk	NO, NO2, PM10

Bron: GGD Amsterdam, 2020

In Haarlemmermeer is in 2019 op alle meetlocaties voldaan aan de Europese wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Sinds 2009

dalen de concentraties fijnstof (PM10, PM2.5) en stikstofdioxide (NO2). Uiteraard zijn het lagere aantal gereden kilometers door de economische recessie tussen 2013 en 2017 en de toepassing van roetfilters op dieselloertuigen hiervoor belangrijke factoren. De verwachting is dat alle concentraties de komende jaren afnemen door schonere voertuigen en minder emissies. De aanwezige hoeveelheid stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10) valt in heel Haarlemmermeer ook onder de strengere WHO-waarden. Voor fijnstof (PM2,5) wordt nog niet voldaan aan de WHO-advieswaarden.

De luchtkwaliteit wordt ook gemonitord vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Met het rekenmodel wordt geanalyseerd hoeveel verkeer er op een wegvak rijdt, uit welke aandelen vervoermiddelen dit verkeer bestaat en hoeveel luchtvervuiling deze vervoermiddelen gemiddeld uitstoten. Dit geeft een beeld van de luchtkwaliteit op het wegvak, en of er sprake is van knelpunten waar de norm wordt overschreden. Omdat dit modelmatige

Volgens de Europese normen mag de gemiddelde jaarconcentratie van stikstofdioxide (NO₂) op knelpunten niet boven de grenswaarde van 40,5 µg/m³ (40,5 microgram per kubieke meter) uitkomen. Voor fijnstof geldt een gemiddelde jaarconcentratie van maximaal 40,0 µg/m³ (voor PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}). De WHO-advieswaarden zijn strenger en bedragen maximaal 20 µg/m³ voor PM₁₀ en maximaal 10 µg/m³ voor PM_{2,5} (jaargemiddeld).

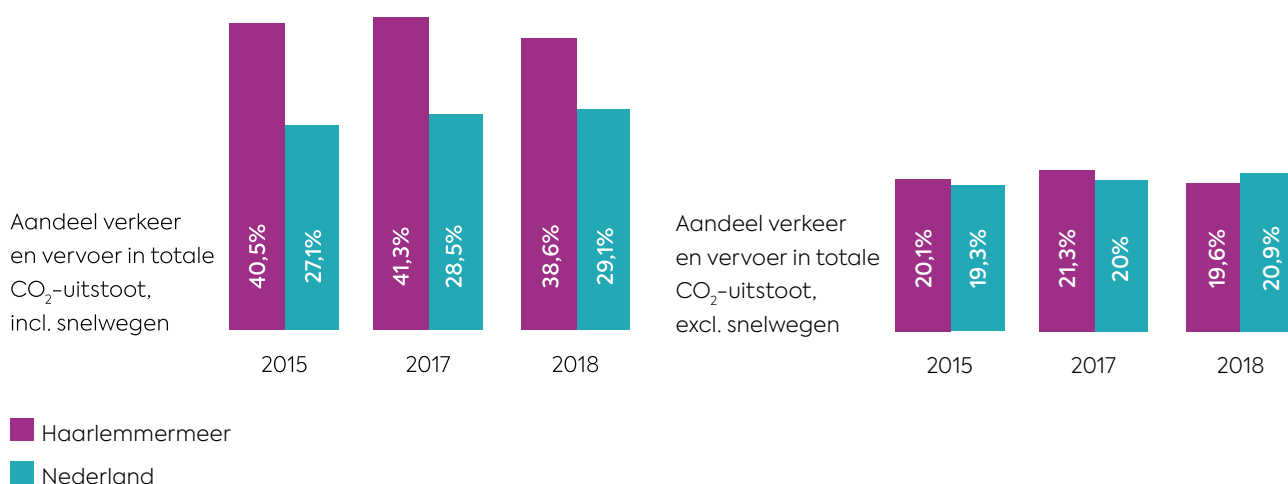
berekeningen zijn die niet iets zeggen over de daadwerkelijke uitstoot, is besloten deze gegevens niet mee te nemen in de nulmeting.

4.6 CO₂-uitstoot verkeer & vervoer

Samen met de Vervoerregio hebben we de ambitie uitgesproken dat in 2050 het hele mobiliteitssysteem in de regio CO₂-neutraal moet zijn. Momenteel is

verkeer en vervoer – inclusief snelwegen – goed voor bijna 40% van de totale CO₂-uitstoot in gemeente Haarlemmermeer. Wanneer snelwegen niet worden meegenomen is dat ruim 20%. De cijfers liggen hoger dan het landelijk gemiddelde (figuur 23). Figuur 24 (CO₂-uitstoot wegverkeer) laat zien dat van een reductie in CO₂-uitstoot nog geen sprake is.

Figuur 23: CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer.



Bron: RWS Klimaatmonitor

*Cijfers van 2016 ontbreken

Figuur 24: CO₂-uitstoot door wegverkeer (ton)

		2015	2017	2018
CO ₂ -uitstoot wegverkeer bebouwde kom	Haarlemmermeer	89.837	91.455	92.059
	Nederland	7.056.970	6.993.802	7.209.845
CO ₂ -uitstoot wegverkeer buitenwegen	Haarlemmermeer	140.528	159.308	162.027
	Nederland	7.745.342	7.944.707	8.152.547
CO ₂ -uitstoot wegverkeer autosnelwegen	Haarlemmermeer	440.589	441.663	444.104
	Nederland	14.045.516	14.959.023	14.409.418
CO ₂ -uitstoot wegverkeer (totaal)	Haarlemmermeer	670.954	692.427	698.190
	Nederland	28.847.827	29.897.532	29.771.810
CO ₂ -uitstoot wegverkeer excl. autosnelwegen	Haarlemmermeer	230.365	250.763	254.086
	Nederland	14.802.311	14.938.508	15.362.392

Bron: RWS Klimaatmonitor

*Cijfers van 2016 ontbreken



Verkeersveiligheid

5. Verkeersveiligheid

Bijbehorende ambities

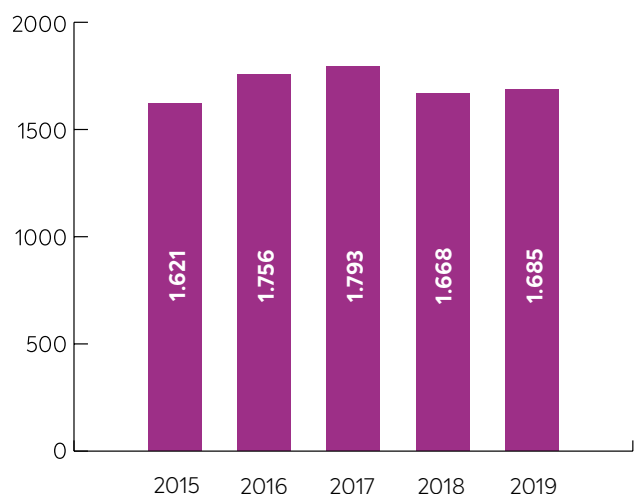
1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoersmiddel te kiezen
4. Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost
6. Veilig bewegen

In Haarlemmermeer werken we aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit doen we onder meer door het aanpakken van de meest onveilige locaties. In deze nulmeting richten we ons op de objectieve verkeersveiligheid: de mate van verkeersveiligheid gebaseerd op cijfers, zoals het aantal ernstige verkeersslachtoffers en verkeerscampagnes. De tevredenheid van inwoners over de verkeersveiligheid (de subjectieve verkeersveiligheid) wordt in de eerstvolgende monitor toegevoegd.

5.1 Ontwikkeling verkeersdoden en ernstig gewonden in Haarlemmermeer

Figuren X en X tonen de ontwikkeling van het jaarlijks aantal verkeersongevallen en daarbij gevallen doden en ernstig gewonden, op zowel alle wegen in Haarlemmermeer als op gemeentelijke wegen. De ontwikkeling fluctueert enigszins, maar bevestigt ook de constatering uit het SPV 2030 dat er geen sprake meer is van een daling van het aantal verkeersdoden.

Figuur 25: Verkeersongevallen in Haarlemmermeer



Bron: VIA o.b.v. STAR

Figuur 26: Aantal ernstige verkeersslachtoffers in heel Haarlemmermeer en op alleen de gemeentelijke wegen.

	Aantal ernstig verkeersgewonden		Aantal verkeersdoden	
	Alle wegbeheerders	Gemeentelijke wegen	Alle wegbeheerders	Gemeentelijke wegen
2015	412	259	7	4
2016	360	209	7	2
2017	354	226	7	5
2018	372	214	10	2
2019	342	204	6	3

Bron: VIA o.b.v. STAR

Figuur 27: Aantal verkeersongevallen naar vervoermiddel in heel Haarlemmermeer en op alleen de gemeentelijke wegen (in de periode van 2015–2019).

	 Voetganger	 Fiets	 Ebike	 Bromfiets+	 Motor	 Personen-auto	 Bestel-auto	 Vrachtauto
2015–2019								
Alle wegbeheerders	36	272	24	424	142	681	63	19
Gemeentelijke wegen	28	257	23	384	65	202	14	6

Bron: VIA o.b.v. STAR

Voor verkeersslachtoffers met de fiets als vervoersmiddel geldt landelijk een grote onder registratie. Bovenstaande cijfers komen uit de landelijke BRON-database (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland) en tonen alleen de ongevallen waarbij de politie ter plaatse is gekomen. Een fietser die bij gladheid uitglijdt, een pols breekt en in het ziekenhuis beland is wel een verkeersslachtoffer, maar het ongeval wordt (vaak) niet door de politie geregistreerd.

In 2019 vonden er op de wegen in het beheer van de gemeente Haarlemmermeer 763 verkeersongevallen plaats (dat is exclusief de ongevallen op rijks- en provinciale wegen). Dat zijn er tien minder dan in 2018 (afname van 3,6%). Het aantal verkeersongevallen en daarmee ook het aantal verkeersslachtoffers neemt langzaam af, maar de neerwaartse trend lijkt te stagneren. In 2019 vielen er op het hele wegennetwerk in Haarlemmermeer dertig minder gewonden dan in 2018 (een afname van 8%) en vier minder verkeersdoden dan in 2018.

Bij de 763 verkeersongevallen op de wegen in het beheer van de gemeente Haarlemmermeer kwamen in 2019 drie verkeersdeelnemers om en raakten 204 verkeersdeelnemers ernstig gewond. Over de afgelopen jaren heen (2015–2019) zijn de meeste slachtoffers gevallen onder bromfiets(+)ers, fietsers en automobilisten. De meeste slachtoffers vielen in de leeftijdscategorie tussen de zestien en 21 jaar oud.

Figuur 28: VOC-top 25 op gemeentelijke wegen (2017-2019).

2017 t/m 2019					
	Kern	Locatie	Wegvak/Kruising	Status	Planning
1	RZB	(Parallele) Kruisweg	tussen Rijkstreek & Beechavenue	In onderzoek (NSI & Kruiswegstudie)	
2	HFD/NVP	IJweg	tussen Bennebroekerweg-N. Randweg	Meenemen in Fietsplan of VKV-plan	
3	HFD	Burg. Pabstlaan/ Paxlaan/Kruisweg	Kruising	In onderzoek (NSI)	
4	HFD	Hoofdweg-Westzijde/ Kruisweg	Kruising (Ronde)	In onderzoek (Beursplein)	
5	HFD	Boslaan/Kruisweg	Kruising	In onderzoek (NSI)	
6	HFD	Kruisweg/Planeetbaan/ VHG-laan	Kruising	In onderzoek (NSI)	
7	HFW	Haarlemmerstraatweg/ Weerenbrug	Kruising	Wordt uitgevoerd	Q1/Q2 2021
8	HFW	Haarlemmerstraatweg	tussen Polanenpark & Weerenbrug	Wordt uitgevoerd	Q1/Q2 2021
9	NVP	Händelplein	Winkelcentrum Getsewoud	Meenemen in Fietsplan	
10	HFD	Rijnlanderweg/ Taurusavenue	Kruising	Is aangepakt	2015/2016
11	HFD	Hoofdweg-Oostzijde/ Beursplein	Kruising (Ronde)	In onderzoek (Beursplein)	
12	HFD	Kruisweg	tussen Draverslaan & Nieuweweg	Stadscentrum Hoofddorp	
13	HFD	Kruisweg	tussen Beursplein & Paxlaan	In onderzoek (NSI)	
14	NMR	Nieuwemeerdijk	tussen Koekoekslaan & oprit A9	Is aangepakt (Ringdijk)	2019
15	HFD	Hoofdweg-Oostzijde/ Zuidtangent	Kruising (busbaan)	In onderzoek (NSI)	
16	BHD	Nieuwemeerdijk	tussen Slotterweg & Burg. Amersfoordtlaan	Wordt aangepakt (Ringdijk)	Q1 2021
17	BHD	Nieuwemeerdijk	tussen Toevluchtstraat & Rijstvogelstraat	Wordt aangepakt (Ringdijk)	Q1 2021
18	HFW	Haarlemmerstraatweg	thv Sugar City	Wordt aangepakt (Sugar City)	Q1/Q2 2021
19	HFD	Gandhistrat/ Lutulistrat/Paxlaan	Kruising	In onderzoek (NSI)	
20	HFD	IJweg	tussen N201 & Oostzee	Is aangepakt	2017
21	BHD/NMR	Nieuwemeerdijk	tussen Meidoornweg & Koekoekslaan	Wordt aangepakt (Ringdijk)	Q1 2021
22	HFD	Taurusavenue	Tussen station & Polarisavenue	In onderzoek (NSI)	
23	HFD	Aalsmeerderweg / Beechavenue	Kruising	On hold door Knoop Schiphol-Zuid	-
24	BHD	Akerdijk	tussen Lijnderbrug & K. Onneslaan	Wordt aangepakt (Ringdijk)	Q1 2021
25	HFD	Graan voor Visch/ VHG-laan	Kruising	In onderzoek (NSI)	

Bron: gemeente Haarlemmermeer

5.2 Verkeersongevallen concentratie

Bovenstaande figuur toont de Verkeersongevallen concentratie (VOC) top 25 op gemeentelijke wegen tussen 2017 en 2019. Dit zijn locaties waarbij in drie jaar tijd minimaal vijf ongevallen plaatsvonden, gemeten op een kruising of wegvak. Daarachter staat de status van de aanpak genoemd.

Drie locaties zijn aangepakt:

- De kruising Rijnlanderweg/Taurusavenue (2015/2016)
- De oprit naar de A9 – Nieuwemeerdijk (2019)
- De IJweg tussen N201 en Oostzee (2017)

Voor zeven locaties is een concreet plan om ze aan te pakken:

- De kruising Haarlemmerstraatweg/Weerenbrug (Q1/Q2 2021)
- De Haarlemmerstraatweg tussen Polanenpark en Weerenbrug (Q1/Q2 2021)
- De Nieuwemeerdijk tussen Sloterweg en Burgemeester Amersfoordtlaan (Q1 2021)
- De Nieuwemeerdijk tussen Toevluchtstraat en Rijstvogelstraat (Q1 2021)
- De Haarlemmerstraatweg ter hoogte van Sugar City (Q1/Q2 2021)
- De Nieuwemeerdijk tussen Meidoornweg en Koekoekslaan (Q1 2021)
- De Akerdijk tussen Lijnderbrug en Kamerlingh Onneslaan (Q1 2021)

Een locatie is vanwege de ontwikkeling Knoop Schiphol-Zuid on hold gezet:

- De kruising Aalsmeerderweg / Beechavenue

Voor de overige 24 locaties loopt een studie of worden ondergebracht in een (bestaand) projectplan.

5.3 Verkeerscampagnes

In Haarlemmermeer streven we ernaar jaarlijks aan minimaal acht verkeerscampagnes deel te nemen. In 2019 werden 2.520 campagneposters opgehangen en voerden we twaalf campagnes:

- Week van het verkeer
- Mono
- Aardig op weg
- Snelheid campagne
- Mono
- Fiets mono
- Bob zomer
- Bob
- Scholen zijn weer begonnen
- Fietsverlichting
- Mono najaar
- Bob Winter



Daarnaast werden vier acties op straat (in Nieuw-Vennep en Hoofddorp) uitgevoerd rondom de thema's afleiding, alcohol en drugs. Naar schatting werden hiermee meer dan 1.000 inwoners bereikt.



6. Toekomstgericht

Bijbehorende ambities

1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoersmiddel te kiezen
2. Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen'
3. Een efficiënt en flexibel mobiliteitsgroei: klaar voor de toekomst
9. Faciliteren van schone en stille mobiliteit

Een groot deel van het autoverkeer verplaatst zich door Haarlemmermeer zonder hier een bestemming te hebben. In combinatie met onze woningbouwopgave, het groeiend aantal arbeidsplaatsen en de regionale mobiliteitspatronen van onze inwoners, maakt dat mobiliteit in en door Haarlemmermeer een gedeeld belang is van gemeente, de regio, het rijk en bedrijfsleven. Daarom werken we in de regio samen aan het op orde houden van de bereikbaarheid. Meer asfalt is niet altijd de oplossing. Daarom omarmen we innovaties en technologieën en trekken we op met marktpartijen en kennisinstellingen die hierin

vooroplopen. In dit hoofdstuk lichtten we een aantal lopende projecten toe.

6.1 Samen bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)

Samen met partners in de regio en het Rijk werken we in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) aan het bereikbaarheidsprogramma 'Samen bouwen aan Bereikbaarheid' (SBaB). SBaB heeft als doel de bereikbaarheidsopgaven in samenhang met de verstedelijkingsopgave in de regio aan te pakken. Uitgangspunt bij het programma is het maken van wederkerige beleidsmatige én financiële afspraken. In dit programma wordt o.a. onderzoek gedaan naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp en naar de verstedelijkingsstrategie van de MRA: op welke plekken kunnen er woningen en bedrijven gebouwd worden en hoe kan het mobiliteitssysteem het beste meegroeien met deze groei.

6.2 Netwerkstudie 2040 Haarlemmermeer

Samen met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam voeren we een 'Netwerkstudie 2040 Haarlemmermeer' uit. Deze Netwerkstudie 2040 heeft als doel om te verkennen hoe het mobiliteitsnetwerk er op de lange termijn

(2040) uit moet zien. De netwerkstudie moet zowel flexibel als voldoende toekomstvast zijn en is de schakel tussen de Netwerkstrategie van het programma 'Samen bouwen aan Bereikbaarheid' en plannen voor individuele projectlocaties in de gemeente. In de Netwerkstudie wordt de toekomstige mobiliteitsstructuur bekeken in relatie tot de thema's wonen, werken, klimaat en leefbaarheid in Haarlemmermeer en omliggende regio's en gemeenten zoals Amsterdam, Zuid-Kennemerland, de Bollenstreek, Holland Rijnland en Aalsmeer. Waar mogelijk wordt er een link gelegd met andere (lopende) studies in de omgeving, zoals de 'Zuidlobstudie' van Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn, de Mobiliteitsvisie van Holland-Rijnland en de Mobiliteitsvisie van Zuid-Kennemerland.

6.3 Samenwerkingsagenda met Zuid-Kennemerland

Samen met de regio Zuid-Kennemerland maken we een samenwerkingsagenda 'Samen werken aan regionale bereikbaarheid'. De Samenwerkingsagenda is een lobbystuk waarmee de samenwerking met de regio Zuid-Kennemerland wordt geïntensiveerd. Uit de samenwerkingsagenda blijkt bijvoorbeeld draagvlak van Zuid-Kennemerland voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn en het omleggen van de N201. Het doel van het document is om uit te spreken waar we elkaar vinden en elkaar kunnen versterken.

Belangrijke regionale projecten in onze gemeente zijn bijvoorbeeld de Kruiswegcorridor en de Nieuwe Bennebroekerweg. In deze projecten werken we samen met de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland aan het verbeteren van de bereikbaarheid in onze gemeente én in de regio.

Voor beide projecten geldt dat we samen met onze partners onderzoeken in hoeverre bepaalde onderdelen naar voren gehaald kunnen worden om urgente problemen zo snel mogelijk aan te pakken.

6.4 Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit gaat uit van de trias energetica:

1. Voorkomen van automobilititeit. Door de ruimte zo te ordenen dat er zo min mogelijk verplaatsingen per auto nodig zijn (denk aan grote kantoren bij treinstations). Of door het stimuleren van het nieuwe werken.
2. Veranderen door (schone) voertuigen zo efficiënt mogelijk te gebruiken: slimmere mobiliteit zoals autodelen, carpoolen, beter ontsluiten van het openbaar vervoer met transferia.
3. Verschonen van automobilititeit door de transitie naar schonere voertuigen (de fiets, elektrische voertuigen en voertuigen op biobrandstof).

Haarlemmermeeders verplaatsen zich voornamelijk met de auto, als bestuurder. Het gemiddelde aandeel ligt hoger dan in de rest van de provincie en in Nederland. De gegevens komen uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) en zijn gebaseerd op waarnemingen in de periode 2010-2017. In de eerstvolgende inwoner enquête die naar verwachting begin 2021 zal worden uitgezet, zullen we vragen naar het verplaatsingsgedrag gedurende een dag: welke vervoermiddelen gebruikt men om van A naar B te komen? In de eerstvolgende monitor zullen we deze gegevens presenteren.

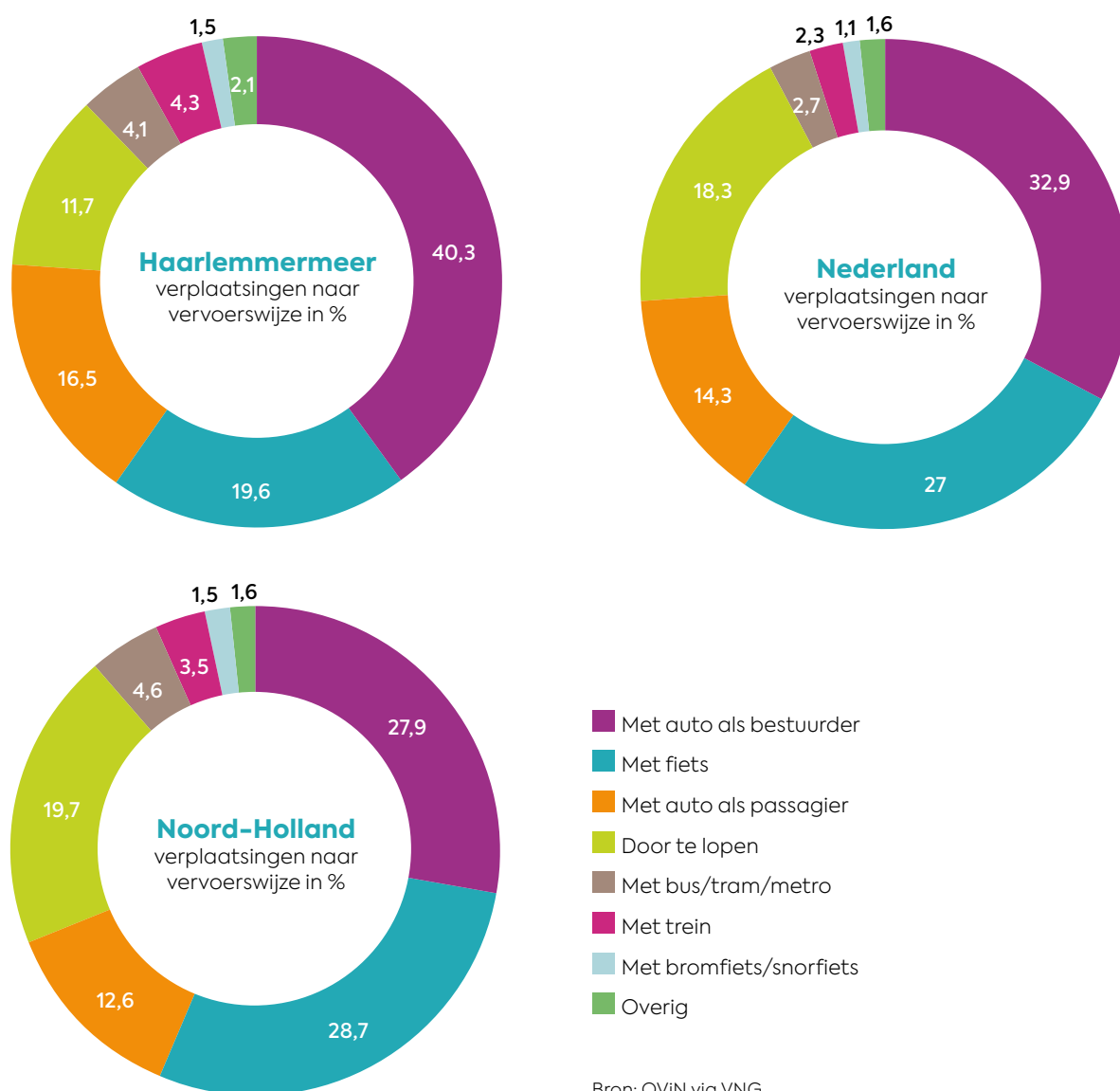
Op dit moment is ongeveer 8% van de personenauto's en bijna 2% van de bedrijfsauto's elektrisch. Daarmee is Haarlemmermeer absolute

Binnen het thema duurzame mobiliteit zijn onze beïnvloedingsmogelijkheden relatief groot, alhoewel belangrijke bevoegdheden op Europees en landelijk niveau liggen. We kunnen verschillende lokale maatregelen treffen om de milieu-impact van verkeer te verminderen. Voorbeelden zijn het instellen van zero-emissie zones voor bevoorradend verkeer, het verduurzamen van ons eigen wagenpark en het installeren van laadpalen.

In de openbare ruimte bestaan drie soorten verschillende laadpunten voor elektrische auto's:

- Publieke laadpunten: aangewezen door de gemeente. Hier mag iedereen gebruik van maken.
- Semi-publieke laadpunten: bevinden zich op privéterrein, maar zijn publiekelijk beschikbaar. Denk aan parkeergarages, tankstations en in de buurt van retail- en horecagelegenheden.
- Snelle laadpunten: hiermee kan de accu binnen een 15 à 20 minuten tot 80% zijn opgeladen. Ze zijn vaak te vinden langs snelwegen, makkelijk vindbare en bereikbare parkeerterreinen en carpoolplaatsen.

Figuur 29: Verplaatsingen naar vervoerswijze



koploper in Nederland voor wat betreft het aantal geregistreerde elektrische voertuigen (EV's) in de gemeente. Maar zoals eerder is benoemd, speelt ook hier het grote aantal bedrijven in combinatie met de wagenparken van deze bedrijven én de

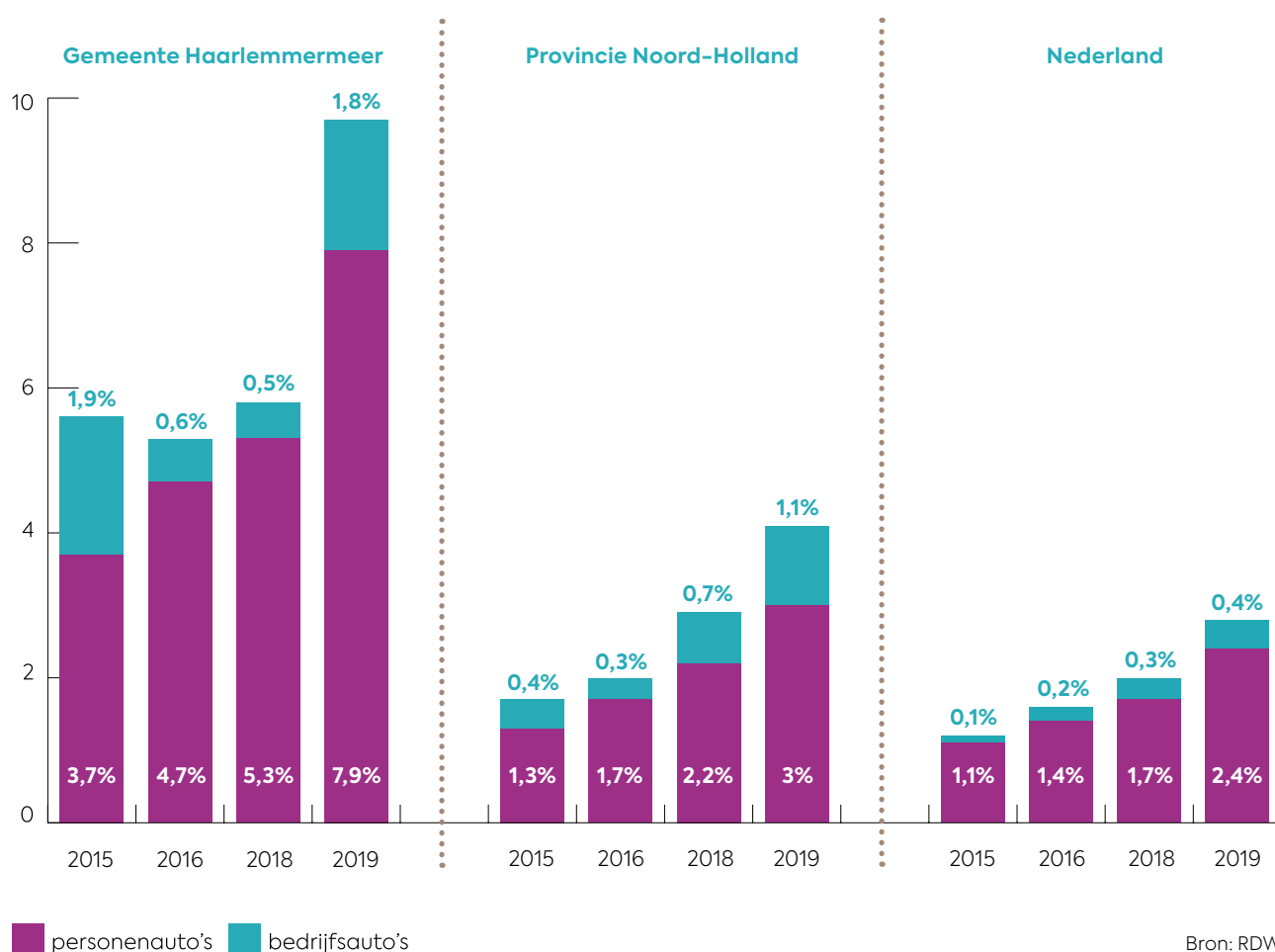
4% bijtelling regeling in 2019 een belangrijke rol. Overigens leert onderzoek dat focus op puur het aantal elektrische auto's minder relevant is voor maatregelen in de infrastructuur, beter is het om naar de data van het laadpaal-gebruik te kijken.

Figuur 30: Aantal elektrische vervoermiddelen in Haarlemmermeer.

	Aantal volledig elektrische personenauto's (FEV)	Aantal plug-in hybride personenauto's (PHEV)	Aantal elektrische bedrijfsauto's	Aantal elektrische bromfietsen	Aantal speed pedelecs
2015	378	3395	310	303	0
2016	622	4.380	109	322	0
2017	898	4.387	101	380	0
2018	2.012	4.004	103	298	141
2019	5.106	4.125	361	456	158

Bron: RDW

Figuur 31: Ontwikkeling aandeel elektrische personen- en bedrijfsauto's in totaal aantal personen- en bedrijfsauto's



Bron: RDW

6.5 Laadinfrastructuur voor elektrisch rijden

We monitoren hier alleen de laadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte. Het totaal aantal laadpunten in Haarlemmermeer is hoger aangezien bewoners en bedrijven ook op eigen terrein elektrische laadpunten kunnen plaatsen, deze worden niet bijgehouden.

Het totaal aantal publieke laadpunten voor elektrische auto's in Haarlemmermeer is tussen 2015 en 2019 gegroeid van 479 naar 1.180. Per 1.000 inwoners zijn er bijna acht laadpunten in Haarlemmermeer. In de eerstvolgende monitor zullen we dieper ingaan op het gebruik van de laadpalen: de gemiddelde hoeveelheid afgenomen

Figuur 32: Aantal (semi-)publieke (snel)laadpunten voor elektrische auto's.

		2015	2016	2017	2018	2019
Aantal semi-publieke reguliere laadpunten voor elektrische auto's	Haarlemmermeer	373	553	683	613	740
Aantal publieke reguliere laadpunten voor elektrische auto's	Haarlemmermeer	105	181	204	305	343
Aantal publieke snellaadpunten voor elektrische auto's	Haarlemmermeer	0	6	13	60	91
Aantal semi-publieke snellaadpunten voor elektrische auto's	Haarlemmermeer	1	1	1	7	6
Totaal aantal (semi)publieke (snel)laadpunten voor elektrische auto's	Haarlemmermeer	479	741	901	985	1.180

Bron: Ecomovement

stroom per paal en de bezetting en het gebruik van de laadinfrastructuur.

6.6 Deelmobiliteit

In Haarlemmermeer willen we voldoende mogelijkheden bieden op het gebied van mobiliteit. (Elektrische) deelmobiliteit hoort hier ook bij. Het helpt namelijk bij het faciliteren van de mobiliteitsgroei en in het terugdringen van de CO₂-uitstoot. We kijken hiervoor naar het aanbod van deelauto's van zakelijke aanbieders. Dit zijn auto's die men na gebruik weer terugzet op de herkomstlocatie (roundtrip carsharing) of op een andere locatie (oneway carsharing). Auto's die door particulieren via een platform worden aangeboden, zoals de Buurauto en Snapcar zijn niet meegerekend.

Het aantal deelauto's in Haarlemmermeer is de afgelopen jaren toegenomen, maar blijft achter

Figuur 32: Aantal deelauto's en deelauto's per 100.000 inwoners.

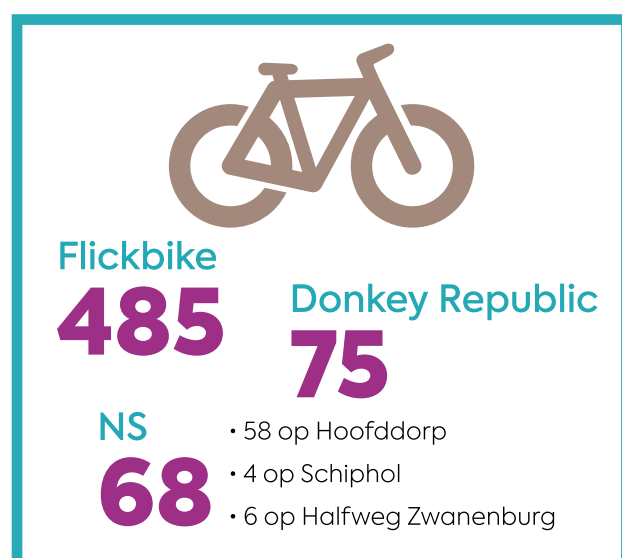
	Aantal deelauto's	Deelauto's per 100.000 inwoners
2015	6	4
2016	5	3,3
2017	6	4
2018	28	18,3
2019	14	9,1

Bron: CROW-KpVV

op de provinciale en landelijke gemiddeldes. Grote steden als Amsterdam en Utrecht hebben een sterke invloed op deze (landelijke) gemiddeldes. Per 100.000 inwoners zijn in Haarlemmermeer 9,1 deelauto's beschikbaar. In 2018 was dit nog 18,3. In de inwoner enquête gaan we ook vragen of men de afgelopen twaalf maanden gebruik heeft gemaakt van een deelauto. De resultaten hiervan publiceren we in de eerstvolgende monitor.

In Haarlemmermeer zijn momenteel drie partijen actief in het aanbieden van deelfietsen. Flickbike, Donkey Republic en de NS. Gezamenlijk bieden zij 628 deelfietsen aan.

Figuur 33: Deelfietsaanbieders en aantal deelfietsen



Bron: CROW

6.7 Technologische ontwikkelingen en innovaties

Slimmere verkeerslichten (iVRI's)

Slimmere verkeerslichten ontvangen informatie over de locatie, snelheid en rijrichting van een voertuig, zodat het verkeerslicht de doorstroming op de kruising kan optimaliseren. Een slim verkeerslicht kan ook prioriteit geven aan bepaalde verkeersstromen. Zo kan er een groene golf worden gecreëerd voor bijvoorbeeld hulpdiensten, openbaar vervoer, vrachtverkeer, maar ook fietsers. Als gemeente beheren wij 73 verkeersregelinstallaties (VRI's), vier hiervan zijn intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's):

Figuur 34: Locaties met iVRI's.

Kruispunt locatie	Plaats
Bennebroekerweg/Rijnlanderweg	Nieuw-Vennep
Fokkerweg / Boeingavenue / Beechavenue	Schiphol Rijk
Fokkerweg / Koolhovenlaan	Schiphol Rijk
Taurusavenue / Rijnlanderweg	Hoofddorp

Bron: gemeente Haarlemmermeer

Snelfietsroutes

Een snelfietsroute is een fietspad dat bedoeld is voor langeafstandsverkeer en kenmerkt zich vaak door een glad wegdek (bij voorkeur asfalt of beton) en met zo min mogelijk gelijkvloerse kruisingen met gemotoriseerd verkeer en verkeerslichten. Snelfietsroutes zijn doorgaans voorzien van een breder wegdek en scherpe bochten en omwegen in het tracé worden zoveel mogelijk vermeden. Ze worden soms met een F-nummer aangeduid, met name indien de route parallel aan een gelijkgenummerde A-weg (autosnelweg) of N-weg is aangelegd. De term 'snel' slaat niet per sé op de snelheid waarmee wordt gefietst, maar nog meer op de 'snellere totale reistijd' van deur-tot-deur.

Al aangelegde snelfietsroutes:

- o Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer, deel 1 (tussen Hoofddorp-Centrum & Spoorviaduct N201)
- o Hoofddorp – Nieuw-Vennep – Lisse (gedeelte tussen Beursplein en Paxlaan)

Nog aan te leggen snelfietsroutes – vastgelegd via de MRA (Metropolitane Snelfietsroutes)

- o Hoofddorp – Schiphol – Aalsmeer deel 2 (parallele Kruisweg tussen Spoorviaduct N201 en A4)
- o Hoofddorp – Schiphol – Aalsmeer deel 3 (parallele Kruisweg tussen A4 en Fokkerweg)
- o Hoofddorp – Schiphol – Aalsmeer deel 4 (Kruisweg tussen Fokkerweg en Aalsmeerderbrug)
- o Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam
- o Haarlem – Halfweg – Amsterdam (F200)
- o Hoofddorp – Nieuw-Vennep – Lisse
- o Haarlem – Badhoevedorp – Schiphol (F232)

Groot-Schiphol bereikbaar

Met Schiphol Group, provincie Noord-Holland, SADC, de Vervoerregio Amsterdam en het Ministerie van I&W bundelen we onze krachten in het programma Groot Schiphol Bereikbaar. Met dit programma zetten we ons in voor verbeteringen aan de infrastructuur, een ruim aanbod aan alternatieve vervoermiddelen, campagnes om bijvoorbeeld de fiets te stimuleren en activiteiten waardoor forenzen buiten de spits kunnen reizen. Zo willen we Schiphol een aantrekkelijk gebied laten zijn (en blijven) om in te werken. De focus ligt op 14 werkgebieden, waar in totaal 100.000 mensen werken. Hierbij wordt ook nagedacht over innovaties zoals smart parking en mobiliteithubs.

Proef om bussen voorrang te geven bij verkeerslichten

Met ongeveer 25 bussen van Arriva wordt op de provinciale weg N207 bij Nieuw-Vennep een test uitgevoerd waarbij aan bussen voorrang wordt verleend bij verkeerslichten. Voorheen kon dit alleen voor bussen die een vaste route reden. Nu kan aan bussen ook voorrang worden verleend wanneer zij een andere route moeten rijden, door bijvoorbeeld wegwerkzaamheden, evenementen of in het geval van een incident. Daarnaast krijgt de chauffeur ook informatie terug van het verkeerslicht. Bijvoorbeeld hoelang het nog duurt voor het groen wordt. Daarnaast kan informatie over de adviessnelheid

gegeven worden zodat de bus minder hoeft af te remmen. In het najaar verwacht de provincie Noord-Holland de resultaten van de pilot. Als de resultaten positief zijn, wordt gekeken hoe dit ingevoerd kan worden in heel Nederland.

SolaRoad

In 2019 heeft de provincie Noord-Holland een proef gedaan met de SolaRoad op de parallelweg langs de N232 in Oude Meer, de oude Fokkerweg. SolaRoad vangt zonlicht dat op het wegdek valt op met zonnecellen en zet dit om in elektriciteit. Deze proef is niet geslaagd omdat de zonnepanelen deels loslaten van het onderliggende beton. Deze kennis wordt nu ingezet voor de doorontwikkeling van zonnewegen op fietspaden.

Smart parking

Afgelopen zomer zijn we aan de slag gegaan met de Pilot Smart Parking. Deze pilot gaat een half jaar duren en vindt plaats op twee locaties; in het centrum van Hoofddorp en bij het Spaarne Gasthuis.

- o De parkeerdruk in Hoofddorp Centrum neemt toe. In de pilot worden deelnemers met behulp van een navigatieapp actief naar vrije parkeerplaatsen (in bijvoorbeeld parkeergarages) genavigeerd. Zo wordt het centrum ontlast van onnodig zoekverkeer.

- o Bij het Spaarne Gasthuis zorgen langparkeerders voor overlast bij Rottumeroog/Waddenweg. In deze gebieden zijn blauwe zones met een parkeerdurbeperking ingevoerd. In de pilot worden deze blauwe zones met parkeersensoren gemonitord. Bij het verstrijken van de maximale parkeertijd wordt een melding gedaan aan handhaving.

Connected Transport Corridors

De gemeente Haarlemmermeer is betrokken bij de installatie van een reeks slimme verkeerslichten ten behoeve van het project Connected Transport Corridors (CTC). Dit project omvat het installeren van iVRI's rondom de logistieke bedrijven in Schiphol Oost/Rijk met als doel een verbeterde doorstroming van het vrachtverkeer. Dit is onderdeel van een landelijk project waarbij de komende jaren op verschillende plekken in Nederland deze technologie zal worden uitgerold. Door het creëren van deze slimme corridors hoeven vrachtwagens minder vaak te remmen en op te trekken, wat goed is voor de doorstroming en CO₂-uitstoot. Momenteel zijn er al twee iVRI's geïnstalleerd, op de kruisingen Fokkerweg en Beechavenue/Koolhovenlaan. In de loop van 2021 zal dit verder worden opgeschaald. Het project omvat een Samen Leren en Samen Innoveren fase, waarbij in de eerste diverse onderzoeksvragen worden beantwoord, en in de tweede wordt gekeken naar digitale oplossingen voor truck parkeren.

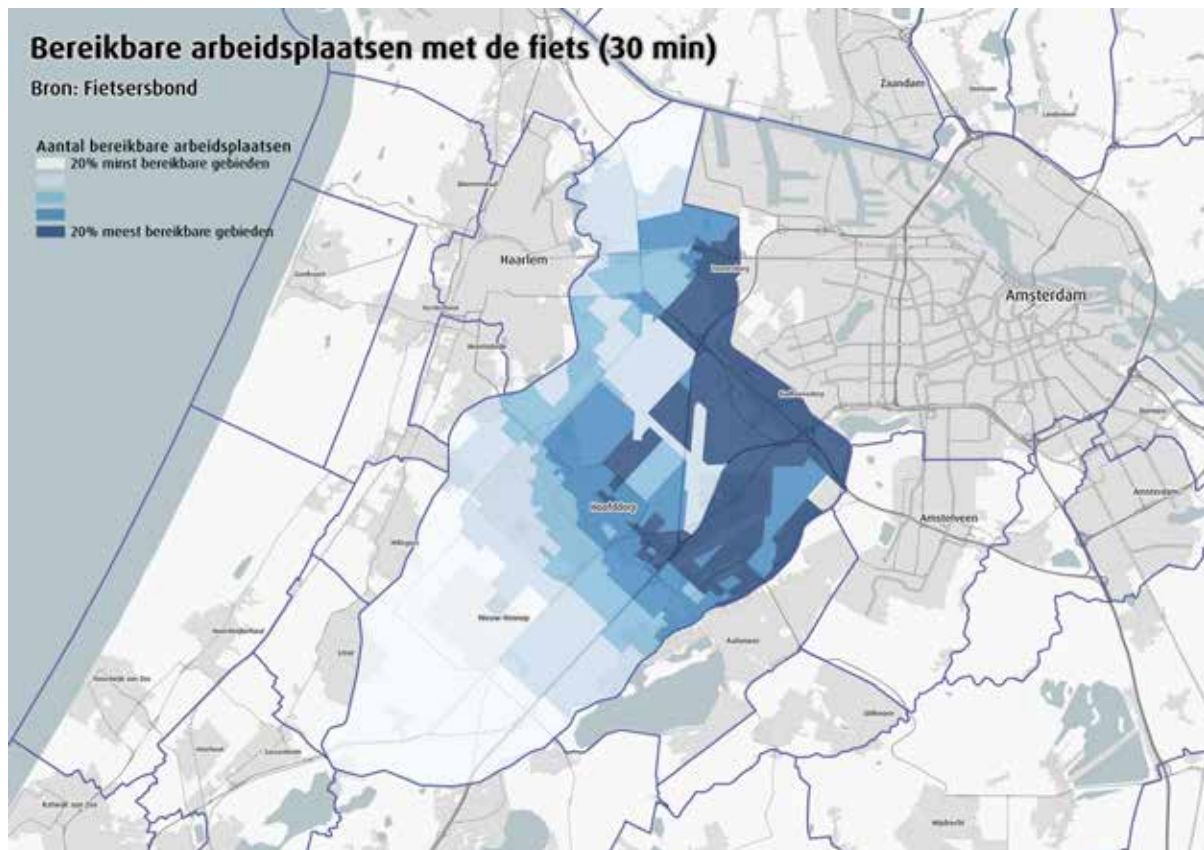
Bijlagen

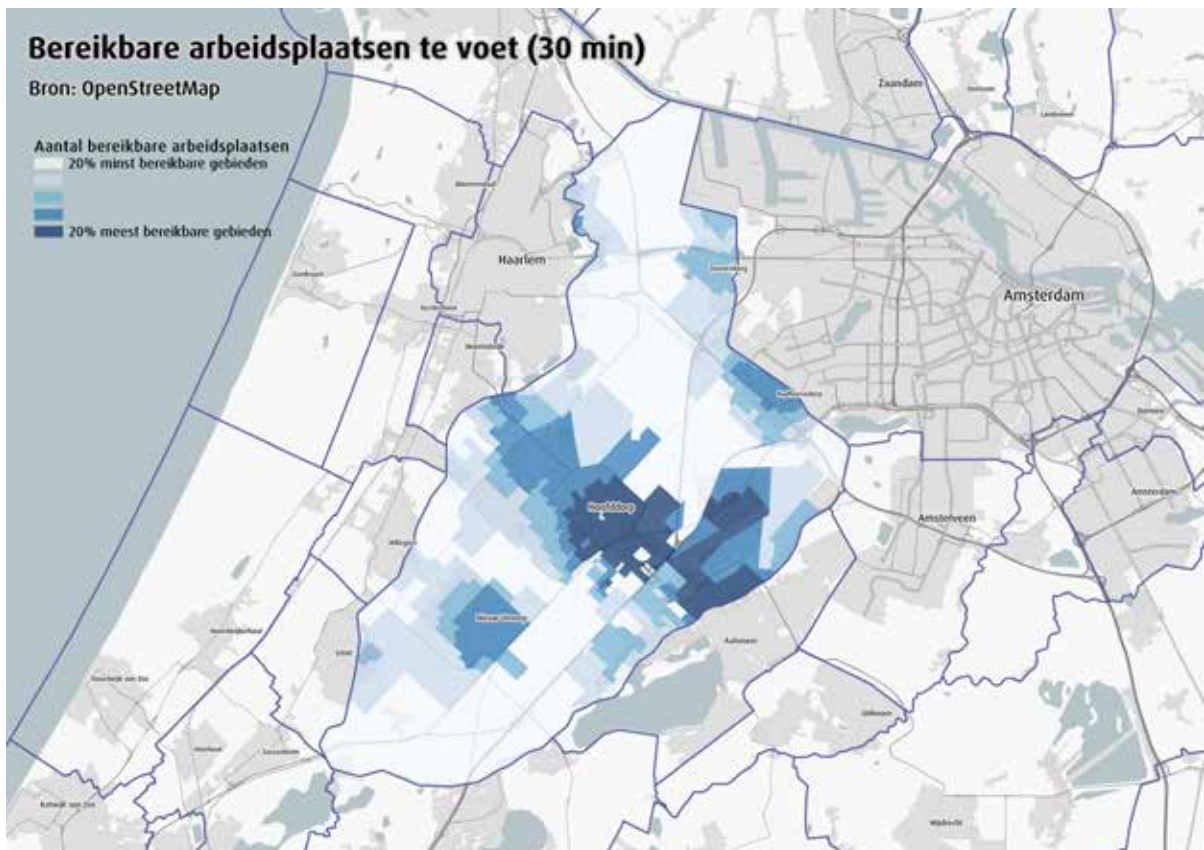
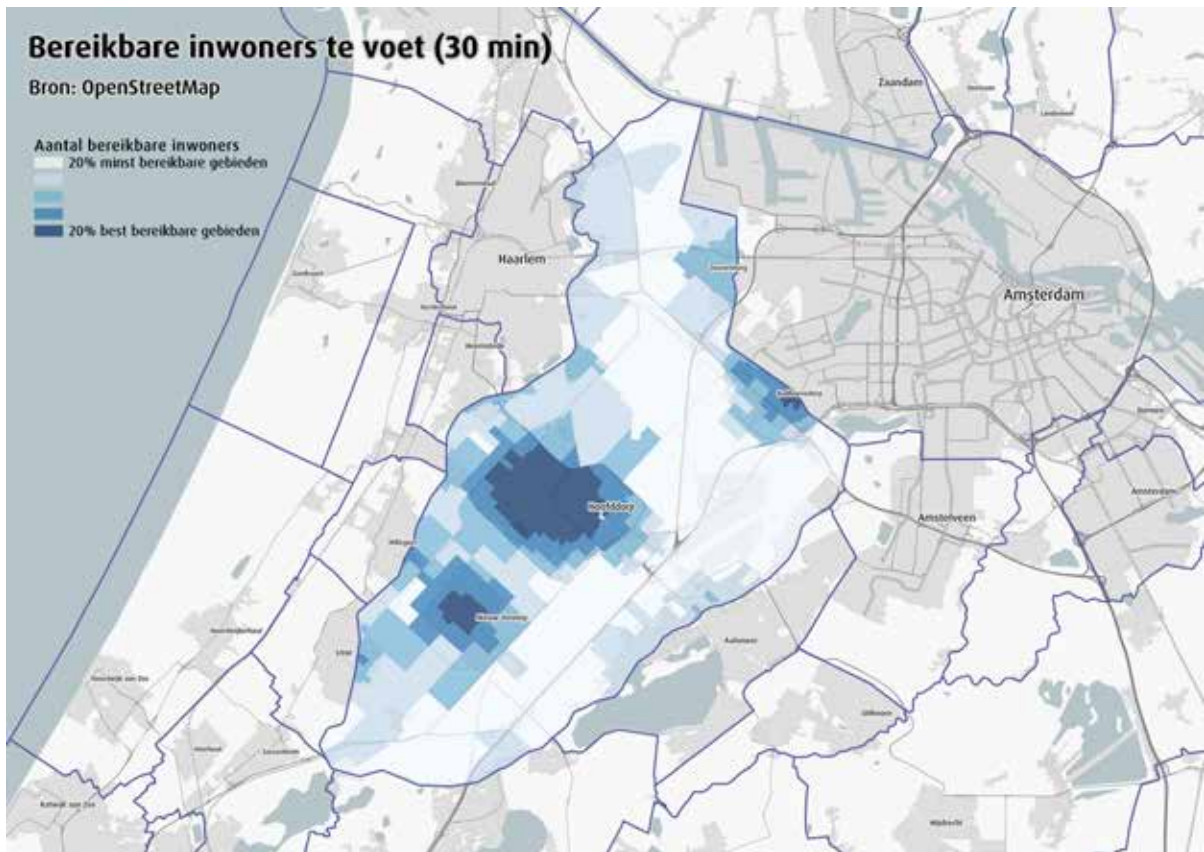
Bijlage 1

Overzicht indicatoren

	Ambities	Inzichtelijk maken door het meten van:	Indicator
1	Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen	• Vervoerswijzen en reismotieven • Reizigersaantallen openbaar vervoer • Oordeel bereikbaarheid • Oordeel OV • Vervoermiddelbezit	• Gemiddelde oordeel bereikbaarheid voorzieningen (#) • Gemiddelde oordeel bereikbaarheid eigen buurt (#) • Modal split op herkomst-bestemming relaties (HB-relaties) (%) • Geregistreerde personenauto's per huishouden (#) • Geregistreerde elektrische voertuigen (#) • In- en uitstappers op Haarlemmermeerse treinstations (#) • Busreizigers vervoerd in buslijnen welke halteren op Haarlemmermeers grondgebied (#) • Reizigers vervoerd door MeerOV (#)
2	Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen'	• Slimme verkeerslichten (IVRI's) • Deelauto's • Deelfietsen	• Slimme verkeerslichten (IVRI's) (#) • Deelauto's (# en # per 100.000 inwoners) • Deelfietsen (#)
3	Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst	• Bereikbaarheid van/naar OV-knooppunten	• Reistijd-isochroon OV-knooppunten • Fietsparkeercapaciteit OV-knooppunten (#) • Bezettingsgraad fietsparkeerplaatsen OV-knooppunten (%) • Autoparkeercapaciteit OV-knooppunten (#) • Bezettingsgraad autosparkeerplaatsen OV-knooppunten (%)
4	Het oplossen van bestaande knelpunten in het netwerk	• Opgeloste verkeersknelpunten	• Opgeloste verkeersknelpunten
5	Mobiliteit met oog voor de leefomgeving	• Geluidsbelasting langs gemeentelijke wegen • Luchtkwaliteit gerelateerd aan verkeer en vervoer • Parkeerdruk in betaald-parkeren gebieden	• Gemiddelde parkeerdruk in betaald-parkeren & blauwe zone gebieden (%) • Geluidsbelasting door verkeer en vervoer (#) • Gemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof door verkeer en vervoer (#)
6	Veilig bewegen	• Ernstige verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen • Oordeel verkeersveiligheid in de buurt	• Ernstige verkeersslachtoffers en doden op gemeentelijke wegen (#) • Gemiddeld oordeel verkeersveiligheid in eigen buurt (#)
7	Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies. Elk knooppunt z'n eigen kleur	• Bereikbaarheid van/naar ontwikkel locaties, winkelcentra en bedrijfslocaties	• Reistijd-Isochroon ontwikkel locaties, Hoofddorp centrum, Nieuw-Vennep centrum, Badhoevedorp centrum en Beukenhorst / De Hoek
8	Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven	• Aantal samenwerkingsverbanden waarin wij een actieve rol spelen	• Aantal samenwerkingsverbanden waarin wij een actieve rol spelen
9	Faciliteren van schone en stille mobiliteit	• Laadpunten voor elektrische auto's • CO2-uitstoot verkeer en vervoer	• Laadpunten voor elektrische auto's (#) • CO2-uitstoot verkeer en vervoer (ton)

Bereikbare inwoners en arbeidsplaatsen met de fiets en te voet





Bijlage 3

Totaaloverzicht bereikbare inwoners en arbeidsplaatsen van negen locaties in Haarlemmermeer binnen 15-, 30-, 45 en 60 minuten reistijd – met auto, OV, fiets en lopen

Auto										
Bron: HERE Traffic Analytics										
Id	naam	Inwoners (in duizendtallen)				Arbidsplaatsen (in duizendtallen)				
		15 min	30 - 45 min	45 - 60 min		15 min	30 - 45 min	45 - 60 min		
1	Station Hoofddorp	231	2.421	5.116	5.679	240	1.379	2.593	2.844	
2	Station Nieuw Vennep	226	2.238	4.858	5.439	180	1.296	2.495	2.781	
3	Station Halfweg - Zwanenburg	373	2.274	4.205	4.667	245	1.327	2.187	2.465	
4	Station Schiphol	452	2.664	5.731	6.033	360	1.472	2.893	3.108	
5	Hoofddorp - Centrum	208	2.354	4.942	5.432	228	1.349	2.532	2.738	
6	Nieuw-Vennep - Centrum	211	1.806	4.500	5.020	136	1.031	2.351	2.606	
7	Badhoevedorp - Centrum	436	2.382	4.904	5.339	351	1.383	2.593	2.792	
8	Beukenhorst Oost	346	2.583	5.387	5.877	289	1.433	2.711	3.012	
9	Lisserbroek	135	1.427	3.748	4.040	66	902	2.035	2.172	

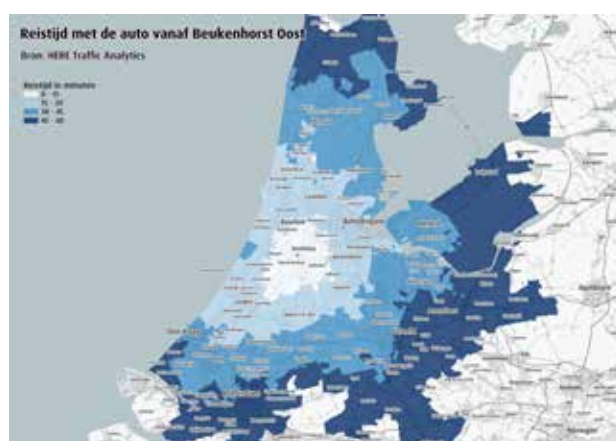
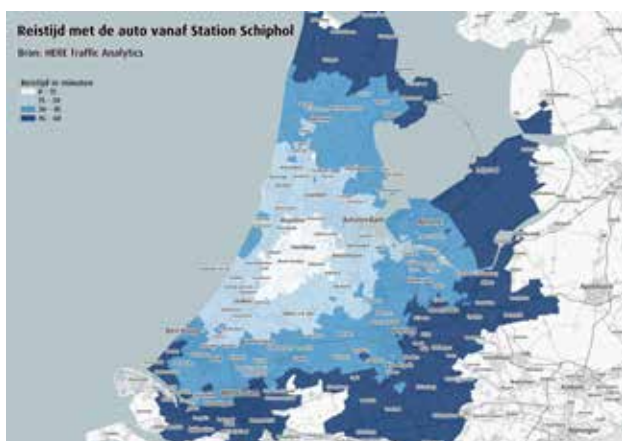
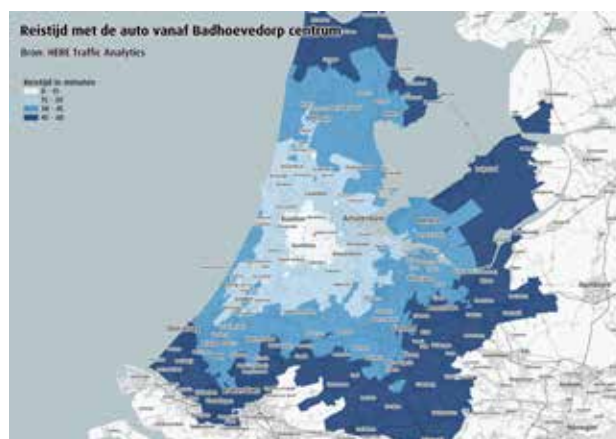
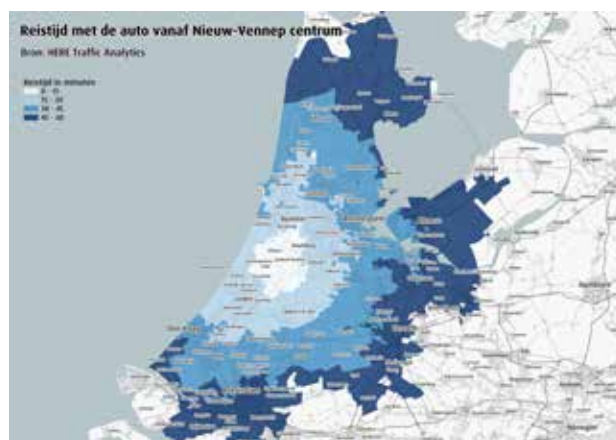
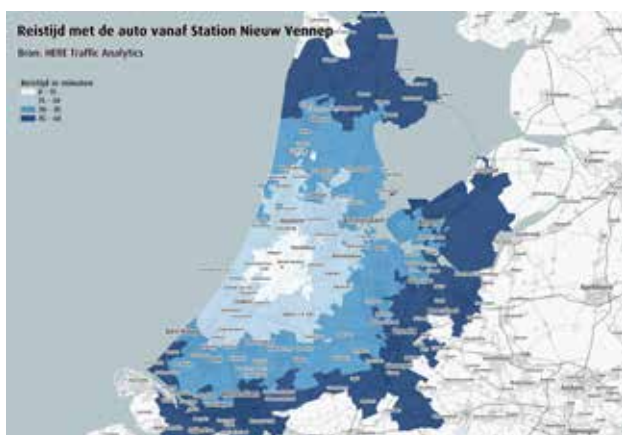
OV										
Bron: GTFS										
Id	naam	Inwoners (in duizendtallen)				Arbidsplaatsen (in duizendtallen)				
		15 min	30 - 45 min	45 - 60 min		15 min	30 - 45 min	45 - 60 min		
1	Station Hoofddorp	18	177	1.116	2.357	37	231	821	1.477	
2	Station Nieuw Vennep	2	44	400	1.499	5	56	339	949	
3	Station Halfweg - Zwanenburg	4	175	929	1.751	2	126	605	1.020	
4	Station Schiphol	0	98	1.089	2.892	15	189	805	1.736	
5	Hoofddorp - Centrum	19	115	525	1.640	14	111	385	1.033	
6	Nieuw-Vennep - Centrum	19	90	220	830	4	74	164	602	
7	Badhoevedorp - Centrum	10	87	529	1.185	3	60	416	830	
8	Beukenhorst Oost	0	60	539	1.693	25	96	440	1.099	
9	Lisserbroek	5	41	139	317	3	19	69	195	

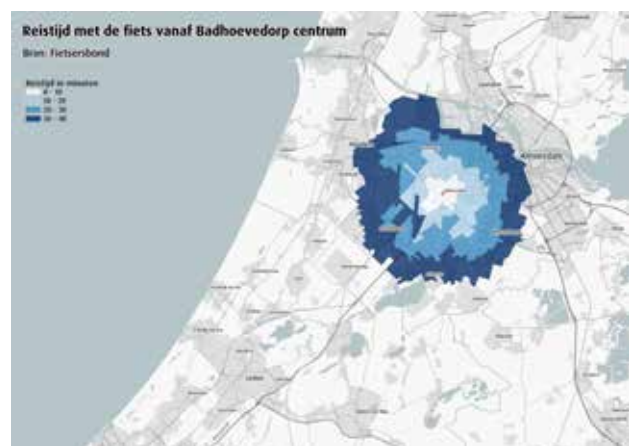
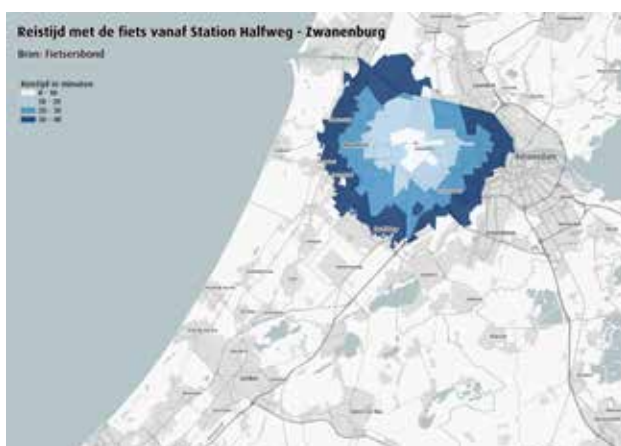
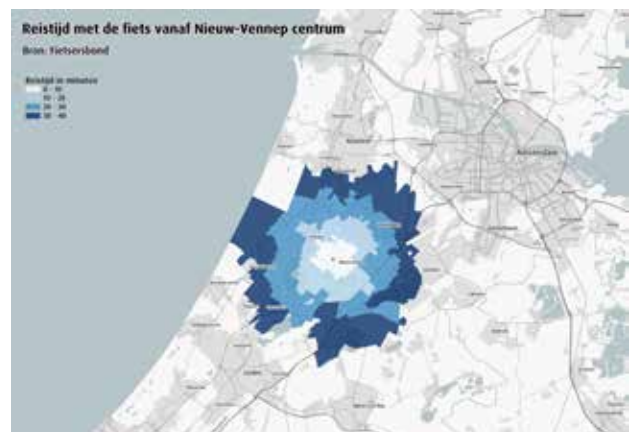
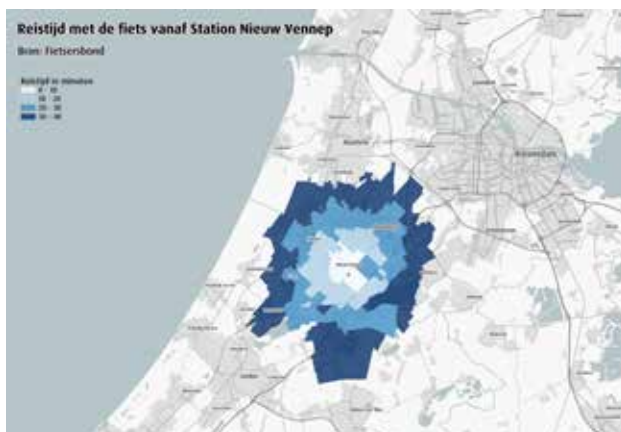
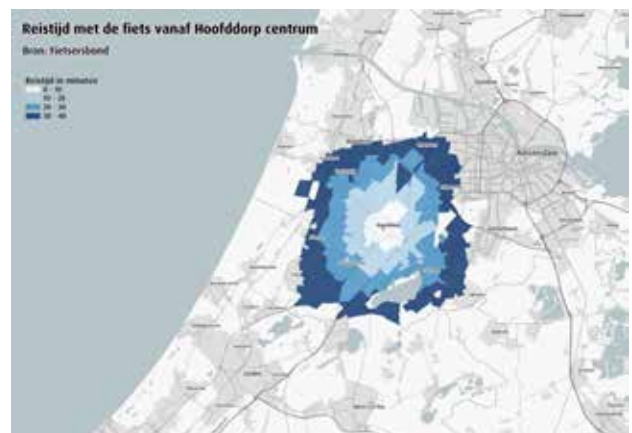
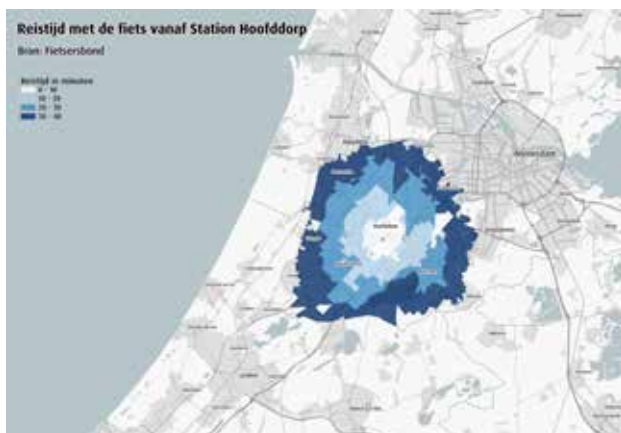
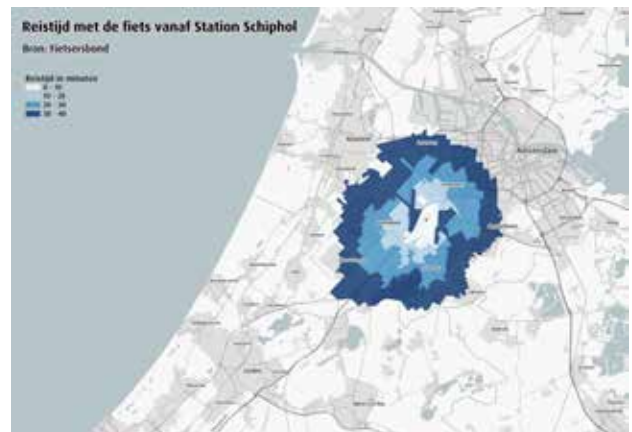
Fiets										
Bron: fietserbond		Inwoners (in duizendtallen)					Arbeidsplaatsen (in duizendtallen)			
Id	naam	15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min		15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min
1	Station Hoofddorp	46	136	452	507		68	157	286	325
2	Station Nieuw Vennep	34	157	277	324		16	97	200	223
3	Station Halfweg - Zwanenburg	14	280	748	801		23	188	516	582
4	Station Schiphol	1	126	559	659		42	155	413	452
5	Hoofddorp - Centrum	52	162	491	546		56	163	320	346
6	Nieuw-Vennep - Centrum	43	178	315	344		17	110	202	213
7	Badhoevedorp - Centrum	84	334	863	929		44	264	703	753
8	Beukenhorst Oost	32	137	470	526		88	164	292	320
9	Lisserbroek	42	157	331	369		12	54	166	187

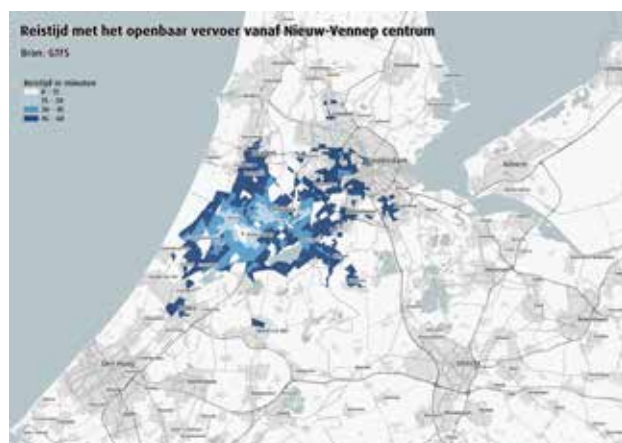
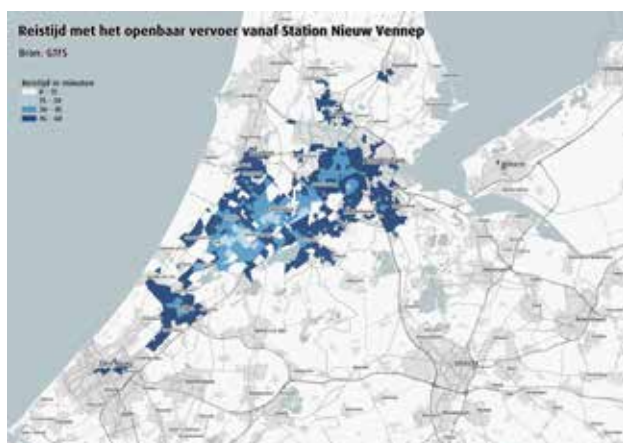
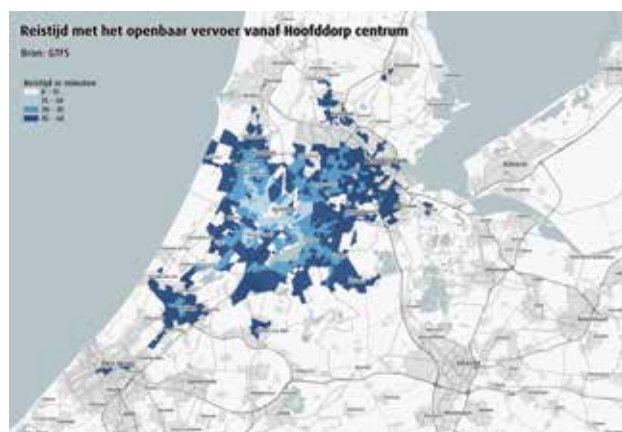
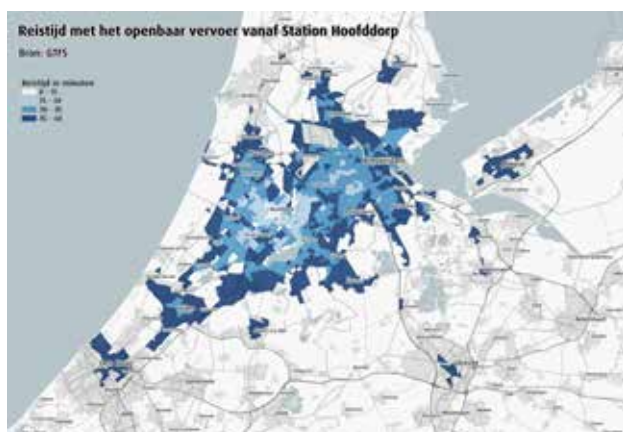
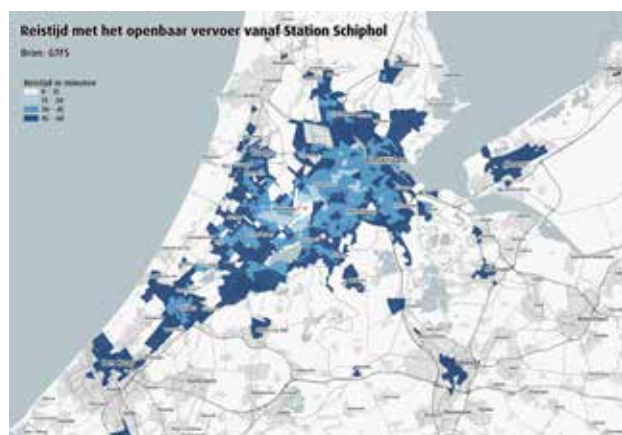
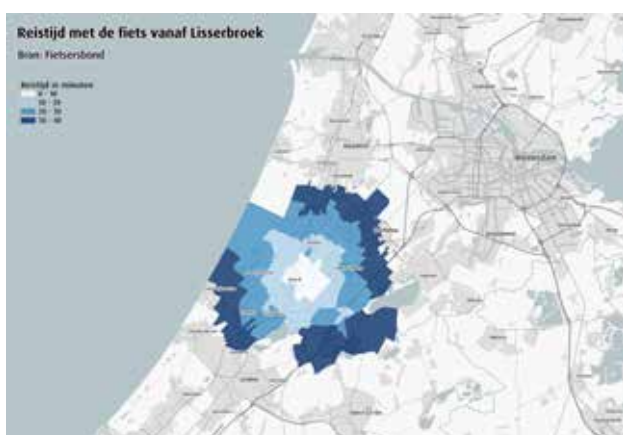
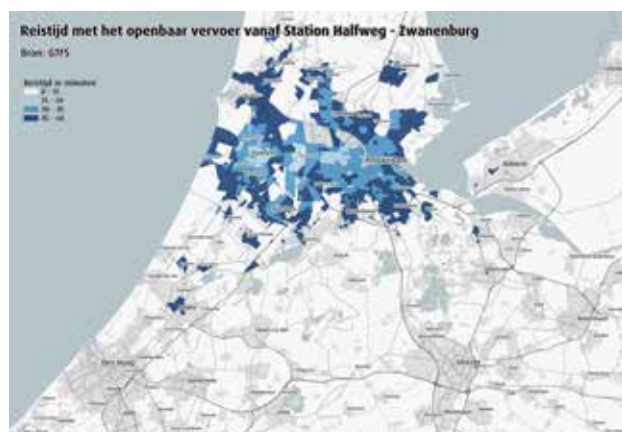
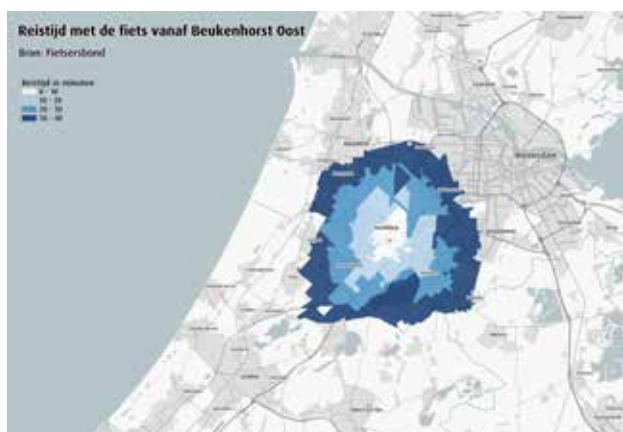
Voetgangers

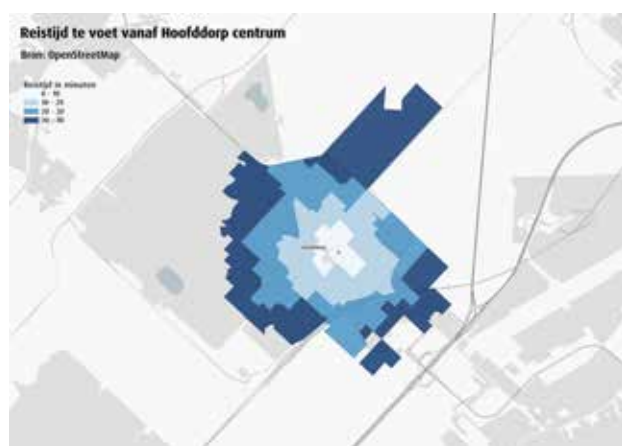
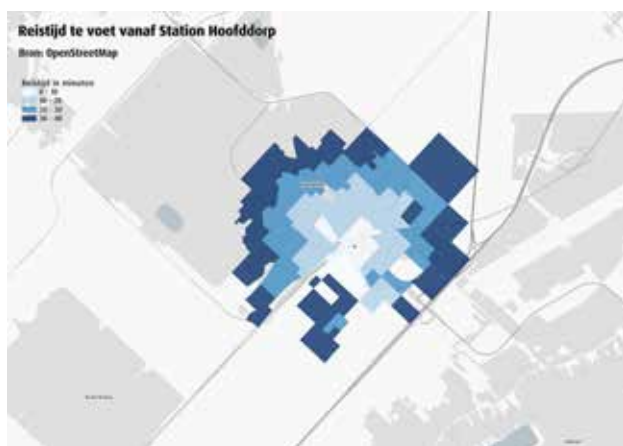
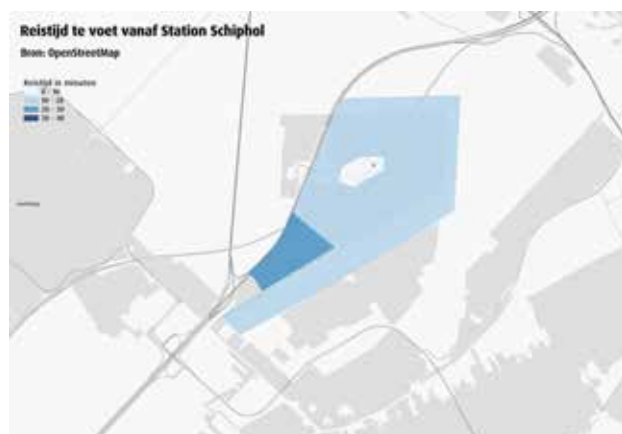
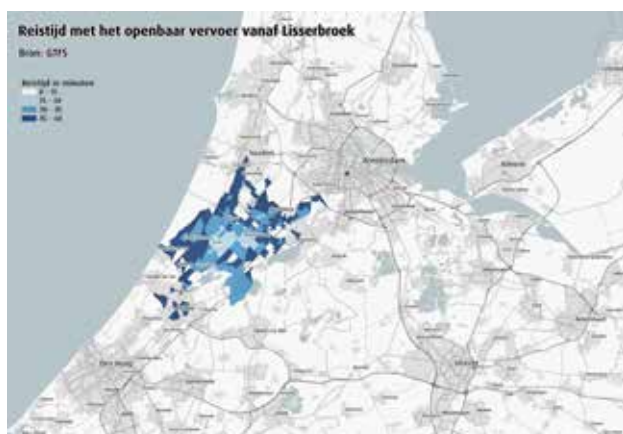
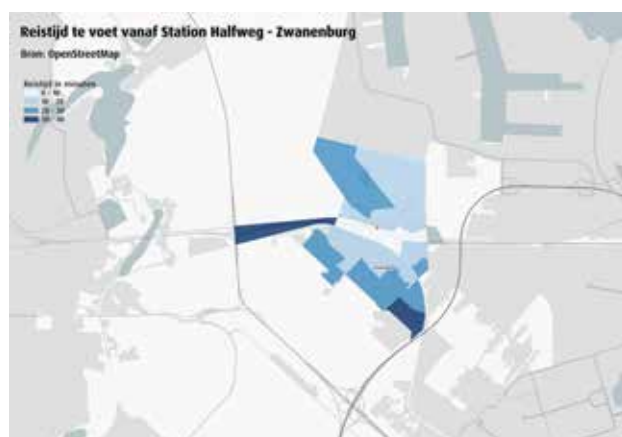
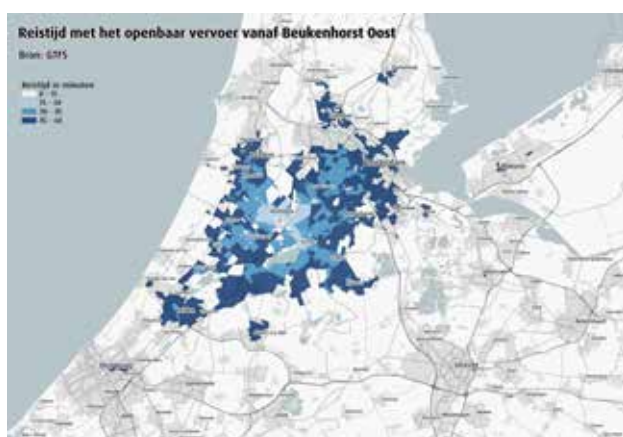
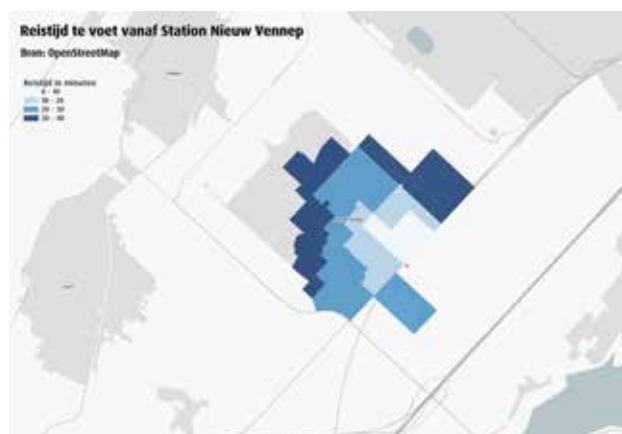
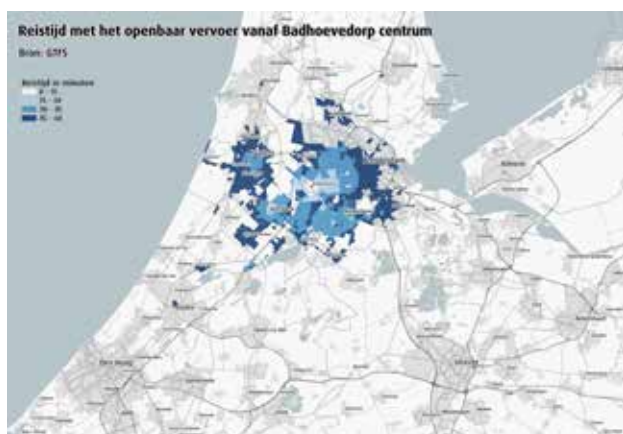
Bron: OpenStreetMap		Inwoners (in duizendtallen)					Arbeidsplaatsen (in duizendtallen)			
Id	naam	15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min		15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min
1	Station Hoofddorp	2	14	29	31		25	42	49	50
2	Station Nieuw Vennep	0	8	19	23		3	12	14	14
3	Station Halfweg - Zwanenburg	2	10	10	13		1	5	10	10
4	Station Schiphol	0	0	0	0		10	16	18	18
5	Hoofddorp - Centrum	7	24	40	42		7	35	53	54
6	Nieuw-Vennep - Centrum	12	31	32	32		2	6	15	15
7	Badhoevedorp - Centrum	9	13	50	56		2	9	14	16
8	Beukenhorst Oost	0	6	17	17		17	37	47	49
9	Lisserbroek	5	10	22	22		1	4	8	9

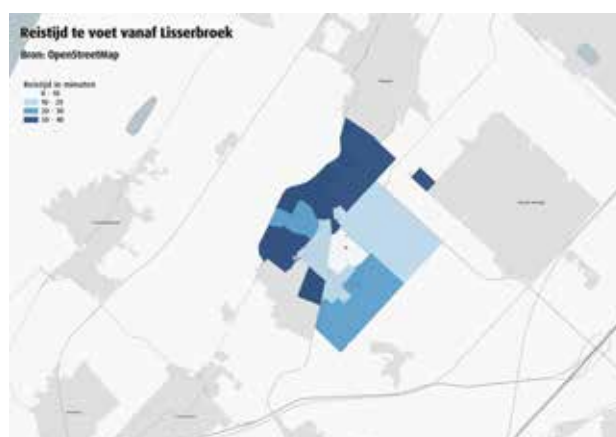
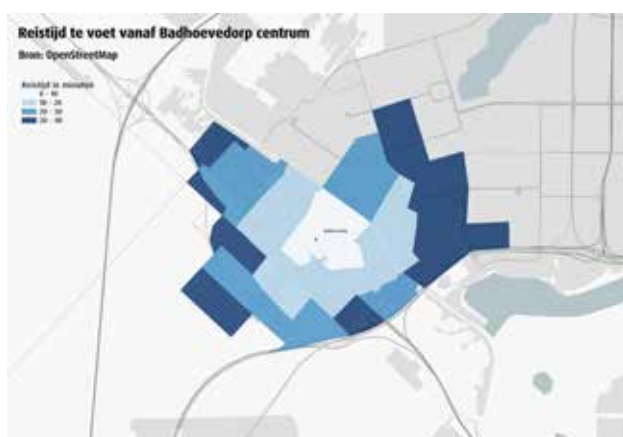
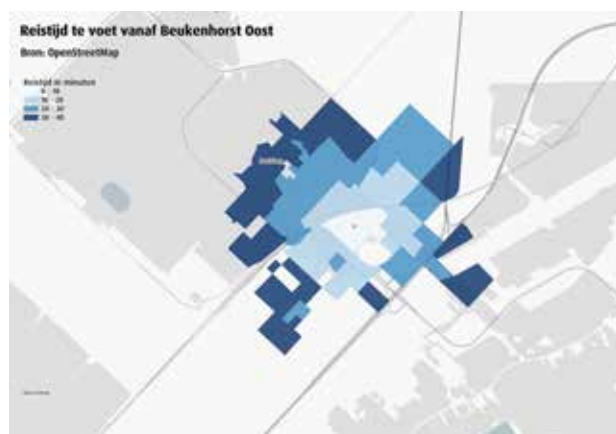
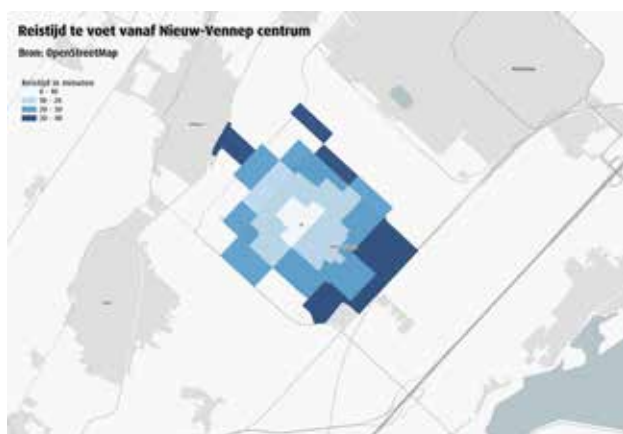
Bijlage 4 | Reistijd isochronen











Bijlage 5

Verkeersoverlast in Haarlemmermeer

	Een of meer vormen van verkeersoverlast komen voor	Ervaart zelf overlast van een of meer vormen van verkeersoverlast	Te hard rijden komt in buurt wel eens voor	Ervaart zelf veel overlast van te hard rijden	Agressief gedrag in het verkeer komt in buurt wel eens voor	Ervaart zelf veel overlast van agressief verkeersgedrag
	% ja, komt wel eens voor	% ervaart veel overlast	% ja	% veel	% ja	% veel
GEMEENTE	79,7%	27,8%	68,2%	17,2%	25,4%	5,2%
Badhoevedorp	79,7%	31,6%	70,9%	18,9%	22,1%	2,6%
Zwanenburg	87,5%	40,4%	73,9%	27,5%	26,9%	5,1%
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	79,5%	21,0%	67,0%	12,0%	23,1%	1,8%
Lijnden / Boesingheliede [1]	87,4% *	36,2% *	87,4% *	32,0% *	33,4% *	6,4% *
Vijfhuizen	80,1%	31,1%	68,3%	22,0%	21,5%	6,0%
Lisserbroek	78,6%	23,7%	65,1%	11,7%	20,5%	2,3%
Beinsdorp / Zwaanshoek / Cruquius	92,2%	36,7%	80,7%	27,6%	39,6%	9,7%
Nieuw-Vennep Getsewoud	81,6%	31,6%	69,8%	15,9%	25,1%	2,3%
Nieuw-Vennep oude kern	83,0%	29,8%	75,2%	22,2%	30,3%	6,9%
Rijsenhout	87,0%	35,8%	81,6%	26,1%	32,5%	6,5%
Aalsmeerderbrug / Oude Meer/ Rozenburg / Schiphol Rijk / Burgerveen / Leimuiderbrug / Weterbring / Abbenes / Buitenkaag	81,7%	36,6%	77,5%	30,4%	29,3%	8,9%
Hoofddorp Centrum	81,8%	27,4%	65,9%	16,1%	24,4%	7,8%
Hoofddorp Zuidoost	74,5%	22,4%	62,7%	12,7%	24,2%	4,8%
Haarlemmermeer Noord	82,2%	31,9%	71,5%	20,3%	24,1%	3,3%
Haarlemmermeer West	83,4%	30,6%	71,2%	20,7%	26,8%	6,1%
Nieuw Vennep	82,3%	30,7%	72,4%	19,0%	27,7%	4,5%
Haarlemmermeer Zuidoost	84,8%	36,1%	79,8%	27,9%	31,1%	7,5%
Hoofddorp Centrum	81,8%	27,4%	65,9%	16,1%	24,4%	7,8%
Hoofddorp Zuidoost	74,5%	22,4%	62,7%	12,7%	24,2%	4,8%

	Parkeerproblemen komen in buurt wel eens voor	Ervaart zelf veel overlast van parkeer- problemen	Als eerste aanpakken: Te hard rijden	Als eerste aanpakken: Agressief verkeersgedrag	Als eerste aanpakken: Parkeerproblemen	Ervaart zelf veel overlast van agressief verkeersgedrag
	% ja	% veel	% ja	% ja	% ja	% veel
GEMEENTE	50,0%	16,0%	18,3%	0,4%	14,5%	5,2%
Badhoevedorp	51,0%	20,3%	22,1%	0,0%	10,9%	2,6%
Zwanenburg	61,2%	21,4%	24,6%	0,6%	18,8%	5,1%
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	48,9%	12,5%	19,2%	1,0%	13,7%	1,8%
Lijnden / Boesingheliede [1]	49,1% *	4,1% *	32,8% *	0,0% *	10,4% *	6,4% *
Vijfhuizen	45,6%	15,4%	19,8%	0,0%	15,0%	6,0%
Lisserbroek	44,8%	15,3%	16,0%	1,2%	13,7%	2,3%
Beinsdorp / Zwaanshoek / Cruquius	54,8%	15,8%	36,7%	1,3%	12,4%	9,7%
Nieuw-Vennep Getsewoud	56,2%	22,2%	14,5%	0,6%	18,0%	2,3%
Nieuw-Vennep oude kern	40,1%	12,9%	24,7%	0,9%	8,7%	6,9%
Rijnsenhout	41,4%	17,9%	32,5%	1,3%	7,9%	6,5%
Aalsmeerderbrug / Oude Meer/ Rozenburg / Schiphol Rijk / Burgerveen / Leimuiderbrug / Weterbring / Abbenes / Buitenkaag	43,0%	14,2%	30,5%	1,9%	9,8%	8,9%
Hoofddorp Centrum	57,1%	15,5%	14,8%	0,0%	17,4%	7,8%
Hoofddorp Zuidoost	47,8%	14,2%	13,6%	0,0%	15,4%	4,8%
Haarlemmermeer Noord	53,3%	18,2%	22,6%	0,4%	13,8%	3,3%
Haarlemmermeer West	48,2%	15,5%	23,9%	0,8%	13,8%	6,1%
Nieuw Vennep	48,3%	17,7%	19,5%	0,7%	13,5%	4,5%
Haarlemmermeer Zuidoost	42,1%	16,3%	31,7%	1,5%	8,7%	7,5%
Hoofddorp Centrum	57,1%	15,5%	14,8%	0,0%	17,4%	7,8%
Hoofddorp Zuidoost	47,8%	14,2%	13,6%	0,0%	15,4%	4,8%

