gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 en Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer 2021-2022
Portefeuillehouder	drs. Marja Ruigrok
Steller	Stephan Valenta
Collegevergadering	16 mei 2023
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	7644588

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. in te stemmen met de Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer 2021-2022.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 vast te stellen met daarbij een indicatieve financiële bijdrage verdeeld naar de volgende thema's:
   a) 52,0 % voor mobiliteitsmaatregelen gerelateerd aan Schaalsprong Wonen;
   b) 25,1 % voor verkeersveiligheid;
   c) 18,6 % voor de netwerken fiets, ov en weg;
   d) 0,7 % voor duurzame en slimme mobiliteit;
   e) 3,6 % voor bereikbaarheidsmaatregelen gerelateerd aan leefbaarheid;
2. de bijbehorende kredietaanvragen en de dekkingsbronnen (onder andere Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM), Reserve Schaalsprong, Reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer, Projectbudgetten, Vernieuwing Openbare Ruimte) van de maatregelen en bijdragen derden waaronder de Bestuurlijk Overleg Meerjaren Investeringen Ruimte en Transport (BO-MIRT) rijksgelden die hieruit voortvloeien te verwerken in het UPM, voor het eerst bij het UPM 2024;
3. in te stemmen met een jaarlijkse actualisatie van de Investeringsagenda Mobiliteit door de Investeringsagenda te integreren met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit met ingang van 2024 en de indicatoren voor monitoring vast te stellen conform tabel 1 in dit voorstel.

2. Samenvatting

De huidige Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit (2019.0034528) loopt tot en met 2023. We stellen de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 op om hier een vervolg op te geven en leggen een koppeling met de Investeringsstrategie Schaalsprong Wonen. Met de ambities van de Schaalsprong Wonen en met de economische schaalsprong in onze gemeente hebben we een aanvullende forse ruimtelijke en bijbehorende mobiliteitsopgave in Haarlemmermeer. We hebben ook extra capaciteit nodig om deze mobiliteits- en woningbouwopgave uit te voeren, mede gekoppeld aan de afspraken met het Rijk en de regio uit het BO-MIRT. Dit is meegenomen in het voorstel over integrale afweging programmakosten grote woningbouwprojecten waarover de raad in de Voorjaarsrapportage 2023 besluit.

Voor een deel van de Schaalsprong Wonen ambities heeft het Rijk afgelopen najaar € 113,5 miljoen (inclusief BTW) toegekend tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjaren Investeringen Ruimte en Transport (BO-MIRT). Nieuw is dat de gemeente zich aan het Rijk verplicht om een aantal voorwaardelijke mobiliteitsmaatregelen uit te werken. Een deel van deze maatregelen was al langer onderdeel van lange termijnvisies, maar uitwerking en programmering hiervan voor de komende tien jaar is wel nieuw. Daarom starten we met de Investeringsagenda Mobiliteit een programmatische aanpak mobiliteit en gaan we de uitvoering en bijdrage aan de mobiliteitsambities monitoren. De Investeringsagenda Mobiliteit is onderdeel van de beleidscyclus, en volgt uit de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) en het coalitieakkoord 'Toekomstbestendig groeien' uit juni 2022. De maatregelen en projecten komen onder andere uit de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.00016810), de Adaptieve Agenda Haarlemmermeer (2022.0002251) en de Verkeersstructuurplannen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (2023.7366817). Alle maatregelen en projecten die in de investeringsagenda zijn opgenomen zijn nodig om onze gemeente beter bereikbaar te maken en te houden per fiets, auto en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) én om de openbare ruimte verkeersveilig (her) in te richten. Maatregelen die worden opgenomen in de Investeringsagenda Mobiliteit worden gelabeld als maatregelen in het kader van de Schaalsprong Wonen als aangetoond is dat deze passend zijn binnen de financiële kaders van de Schaalsprong Wonen.

Met dit raadsvoorstel geven we een overzicht van de projecten en maatregelen die in onze gemeente tot en met 2027 (met een doorkijk tot 2032, mede gekoppeld aan de toegekende rijksbijdragen uit het BO-MIRT) nodig zijn om de ambities uit de Mobiliteitsvisie en bereikbaarheidsambities uit de Schaalsprong Wonen waar te maken en welke projecten we daartoe hebben opgestart. Voor de uitvoering van de projectmatige- en programma-aanpak is extra capaciteit en inzet nodig. Deze maakt onderdeel uit van de integrale afweging waarover in de Voorjaarsrapportage 2023 zal worden besloten bij de programmakosten grote woningbouwprojecten.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

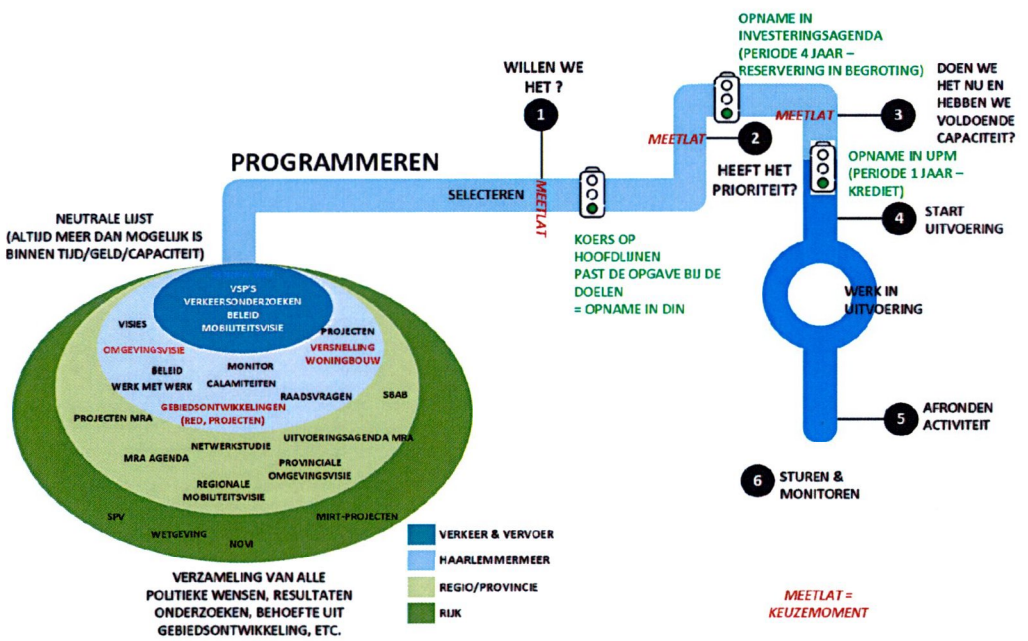
Haarlemmermeer is een goed bereikbare gemeente per fiets, openbaar vervoer en de auto. Dit willen we zo houden. Met de geplande woningbouw in onze gemeente en de regio komt deze bereikbaarheid onder druk te staan. Ook de leefbaarheid komt onder druk te staan als we niets doen. Maatregelen ten aanzien van mobiliteit zijn nodig om op langere termijn prettig en veilig te kunnen blijven bewegen. De Investeringsagenda Mobiliteit geeft een overzicht en programmering van mobiliteitsmaatregelen in onze gemeente en helpt op die manier om effectief te handelen.

Buiten de mobiliteitsinvesteringen die onderdeel zijn van door de raad gevraagde jaarlijks terugkerende thema's, is er nu een pakket van voorwaardelijke mobiliteitsmaatregelen voor de woningbouwambitie. Zonder die maatregelen kan de woningbouwambitie niet worden gerealiseerd. Het is van groot belang dat met urgentie de bemensing komt om die maatregelen uit te werken zodat de realisatie van de woningbouwambitie geen vertraging oploopt.
De bereikbaarheidsopgave kent daarom grote samenhang met de woningbouwambitie en hiervoor kende het Rijk € 113,5 miljoen (inclusief BTW) toe aan onze gemeente met het BO-MIRT-besluit in het najaar 2022, met als voorwaarde een regionale bijdrage daartegenover. Onze gemeente en de Vervoerregio doen daarom ook een stevige financiële bijdrage. Deze bijdragen zijn bedoeld voor infrastructuurmaatregelen gekoppeld aan de woningbouwopgave tot 2030, en zijn voornamelijk bedoeld voor projecten in Spoorzone Hoofddorp. Hiernaast is in hetzelfde BO-MIRT besloten over de € 2,7 miljard bijdrage van het Rijk en ruim € 600 miljoen

bijdrage van overige regionale partners aan de opgave HOV Amsterdam – Haarlemmermeer (ook wel doortrekking Noord/Zuidlijn). In de investeringsagenda brengen we ook deze maatregelen in beeld.

De Investeringsagenda Mobiliteit brengt de benodigde budgetten voor uitvoering van infrastructuurmaatregelen in 2024 tot en met 2027 in beeld, met een doorkijk tot 2032. Daarin is ook opgenomen welke eigen bijdrage wij leveren, dekkingsvoorstellen en (inschattingen van) bijdragen van derden, zoals Vervoerregio Amsterdam of het Rijk. Thematische indeling van het programma vindt plaats volgens vijf thema's, oftewel 'taartpunten'. Die taartpunten betreffen: wonen, vergroten leefbaarheid, duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en (fiets)netwerken op orde.

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 investeringsagenda wordt elke vier jaar opgesteld in het jaar na de verkiezingen.
De huidige Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit loopt tot 2024. We stellen de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 op om hier een vervolg aan te geven.
De Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer brengt de trends en ontwikkelingen in beeld en geeft richting aan de te nemen maatregelen. In de toekomst gaan we de effecten van de maatregelen beter monitoren. Hiermee starten we in de eerstvolgende actualisatie van de investeringsagenda in 2024.



Figuur 1 - routekaart beleidscyclus mobiliteit

Hieronder noemen we een aantal belangrijke conclusies uit de Mobiliteitsmonitor, die voor het opstellen over de investeringsagenda richting geven aan benodigde maatregelen:

1. over het algemeen zijn voorzieningen in onze gemeente goed bereikbaar, maar tussen de kernen onderling zijn grote verschillen te zien. Grote kernen als Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp voldoen veel eerder dan kleinere kernen aan de ambitie van

iedereen veilig en comfortabel binnen twintig minuten van en naar school, werk of winkels.
2. het autobezit per huishouden is licht toegenomen, daarbij steeg het aandeel elektrische auto's snel terwijl het aandeel brandstofauto's afnam;
3. de behoefte aan elektrische laadinfrastructuur neemt toe;
4. qua deelauto's loopt Haarlemmermeer flink achter op andere gemeentes, wel is er een deelfietsaanbod, al is dat vrij geconcentreerd;
5. er waren meer verkeersongevallen maar minder verkeersslachtoffers. De slachtoffers waren vooral (brom)fietsers in de leeftijdscategorie 18 tot en met 24 en 50 tot en met 59 jaar;
6. in Haarlemmermeer worden veruit de meeste ritten met de auto gemaakt, ook de korte ritten. Er werd wel meer gefietst, op sommige punten zelfs meer dan in 2019. De meeste fietsers zijn scholieren of 65-plussers. 25- tot 35-jarigen fietsen het minst. Het aantal OV-reizigers was nog lang niet op het niveau van vóór 2020.

Deze conclusies uit de Mobiliteitsmonitor geven richting aan de maatregelen in de eerstvolgende actualisatie van de investeringsagenda en bij het formuleren van doelstellingen van nieuw mobiliteitsbeleid.

Welk doel wordt nagestreefd?
De investeringsagenda (Bijlage 1 - Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027) geeft een overzicht van studies, projecten en maatregelen die wij uitvoeren om de mobiliteitsambities te behalen. Naast het jaarlijks reserveren van budgetten via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) brengen we nu in beeld wat er de komende vier jaar nodig is, met een doorkijk tot 2032. Tevens heeft de raad de mogelijkheid om te sturen op welke maatregelen prioriteit krijgen in de programmering, zoals met de raad in de informatieve bijeenkomst op 27 oktober 2022 is besproken.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?
Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer 2021-2022
We willen kunnen inspelen op actuele trends en ontwikkelingen en daarvoor het programma bijstellen door initiatieven en projecten te programmeren. Daarom stemmen we in met de Mobiliteitsmonitor 2021-2022 van de Mobiliteitsvisie. Hierin monitoren we de trends en ontwikkelingen vanaf 2019 tot en met 2022 en koppelen we indicatoren aan de vijf thema's uit de investeringsagenda en schetsen we de voortgang op het behalen van de ambities uit de Mobiliteitsvisie. De monitor geeft daarmee richting aan mogelijke accenten en aanscherpingen van de volgende investeringsagenda. De volgende tabel geeft de vijf thema's van de Investeringsagenda Mobiliteit en bijbehorende indicatoren weer:

Thema	**Indicator**
Wonen	Woon-werk pendel
	Bereikbaarheid van voorzieningen
Leefbaarheid	Ervaren verkeersoverlast
	Luchtkwaliteit rondom wegen
	Geluidbelasting door wegverkeer
Duurzame mobiliteit	Aandeel elektrische vervoermiddelen
	CO2-uitstoot door verkeer
	Aantal laadpunten voor elektrische auto's

	Aanbod deelmobiliteit
Verkeersveiligheid	Aantal verkeersongevallen
	Aantal ernstig verkeersgewonden en -doden
	Meldingen van verkeersonveilige situaties of locaties
(Fiets)netwerken op orde	Fietsparkeerdruk (centrum)
	Vervoerwijzekeuze
	Fietsintensiteiten
	Aantal OV-reizigers
	OV-reizigerstevredenheid
	Gemiddelde vertraging
	Verkeersintensiteiten

Tabel 1 indicatoren Mobiliteitsmonitor

Met het vaststellen van de investeringsagenda stelt de raad de grootte (aandeel beschikbaar budget) van een thema (taartpunt) vast. We kunnen niet alle activiteiten tegelijk uitvoeren, dat is zowel financieel als ten aanzien van de ambtelijke capaciteit als ten aanzien van de overlast voor inwoners en ondernemers niet mogelijk en wenselijk. Dat betekent dat we niet alles doen wat we zouden willen of dat sommige projecten later uitgevoerd worden. Dit laatste bepaalt de zaaglijn binnen een taartpunt, oftewel de grens waar we maatregelen die daar onder vallen temporiseren, of waar mogelijk maatregelen die boven de zaaglijn vallen de voorbereiding en uitvoering van versnellen.

We geven een doorkijk tot 2032 en maken de investeringsagenda beter onderdeel van de beleidscyclus. Dit doen we door de monitor te koppelen aan de investeringsagenda en in de toekomst te monitoren op effecten van uitgevoerde maatregelen.

Wat zijn de argumenten?
Deze investeringsagenda maakt mogelijk dat de raad binnen de investeringsagenda kan prioriteren. Dit kan de raad doen door te schuiven met budgetten voor de thema's ten opzichte van ons voorstel. Volgens onze kennis en expertise is de voorgestelde programmering het best passend bij de beleidsuitgangspunten uit de Mobiliteitsvisie. We geven hierbij wel ruimte aan de raad om te prioriteren voor circa 20% van het totale maatregelenpakket, zoals afgesproken in de raadsessie op 27 oktober 2022. Dit is exclusief de maatregelen waar reeds voor € 113,5 miljoen euro rijksbijdrage uitvoeringsafspraken over zijn gemaakt met het Rijk en regio in het BO-MIRT najaar 2022.

Hieronder beschrijven we waar de thema's grofweg uit bestaan en met welke maatregelen geschoven kan worden. Verder is per thema opgenomen wat de gevolgen zijn als de raad een thema een groter of een minder groot belang toekent. Uitzonding hierop zijn maatregelen waarover reeds uitvoeringsafspraken met externe partners over bijdragen derden zijn gemaakt en/of maatregelen die noodzakelijk zijn voor de woningbouw.
Dat betekent niet dat er zonder consequenties geschoven kan worden in de maatregelen die we voorstellen, immers de gemeentelijke financiën moeten in balans blijven. Wanneer een maatregel in de tijd naar voren wordt gehaald betekent het ook dat één of enkele maatregelen doorgeschoven worden in de tijd. Schuiven houdt daarmee de keuze in bepaalde opgaven te versnellen en eerder op te lossen of ze juist te temporiseren naar een latere periode.

Thema Schaalsprong Wonen
Gezien de woningbouwambitie van onze gemeente zal ook financieel de grootste inzet gaan naar dit thema. Het omvat onder andere:

- de maatregelen uit de BO-MIRT aanvraag zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid van centrum en Spoorzone Hoofddorp door middel van autoluwer maken van de openbare ruimte. Deze maatregelen zijn uitgesloten van de prioriteringsruimte vanwege uitvoeringsafspraken met derden en de gemeentelijke woningbouwplannen;
- voorbereiding van het fietspad dat PARK21 verbindt met Lincolnpark, Graan voor Visch Zuid en Hoofddorp centrum;
- de inrichting van de Helsinkilaan en de Venneperweg om te voldoen aan het amendement behorende bij Pionier/Bols voor de 30 km/uur op de Helsinkilaan in Nieuw-Vennep (2021.0003183).

Naast de gemeentelijke inzet is hier ook een grote bijdrage van externe partijen, waaronder ontwikkelaars, het Rijk en de Vervoerregio.
Zeker bij dit thema zien we dat de kosten in deze periode nog beperkt zijn omdat het over het algemeen voorbereidende kosten zijn. In de volgende raadsperiode zullen de kosten voor dit thema vele malen hoger zijn omdat dan de uitvoeringsfase aan bod komt.

De mogelijkheden om binnen dit thema te versnellen of te temporiseren zijn beperkt. Maatregelen die in de tijd later gepland staan kunnen vaak niet naar voren gehaald worden omdat de voorbereiding nog niet is afgerond of de gebiedsontwikkeling waar de maatregel bij hoort nog niet is afgerond. Maatregelen faseren in de tijd kan vaak ook niet omdat dit gevolgen heeft voor de mogelijkheid om te bouwen.

Maatregelen waarvan de uitvoering versneld kan worden:

- fietstunnel Spieringweg N201 bij Cruquius om de capaciteit op het kruispunt te vergroten en de route aantrekkelijker te maken voor fietsers;
- onderzoek en aanpassing van de dreven in Nieuw-Vennep kan iets vervroegd worden waardoor de voorbereiding al in deze raadsperiode start;
- voorbereiding en uitvoering fietsroute Geniedijk.

Maatregelen die getemporiseerd kunnen worden:

- rotonde Spoorlaan / Noordelijke randweg.

Thema Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid heeft een kwart van de financiële inzet nodig.

Het gaat hier onder andere om:

- knelpuntenaanpak Verkeersveiligheid, waarbij we jaarlijks een aantal door belanghebbenden aangedragen knelpunten oplossen door kleinere verkeersmaatregelen;
- werk met werk maken 30 km/uur, oftewel bij gepland onderhoud infrastructuur verkeersveiligheidsmaatregelen toevoegen;
- verkeersveilige schoolroutes van en naar scholen;
- herinrichting Spieringweg nabij Vijfhuizen naar aanleiding van signalen van bewoners.

Maatregelen uit dit thema komen vaak in aanmerking voor een subsidie van de Vervoerregio Amsterdam of een Rijksimpuls. Vaak zijn specifieke onderdelen van een ontwerp subsidiabel waardoor de bijdrage soms moeilijk te schatten is.

De mogelijkheden om binnen dit thema te versnellen of te temporiseren zijn vrij groot omdat er over het algemeen geen verbinding is met de uitvoering van andere projecten of woningbouw.

Maatregelen die versneld kunnen worden:
- knelpuntenaanpak door jaarlijks kasritme te verhogen.

Maatregelen die we kunnen temporiseren:
- verkeersveiligheidsmaatregelen risicogestuurde aanpak. Onveilige situaties worden dan niet of later opgepakt;
- kruispunt Altenbrug/Assumburg (schoolroute) in Hoofddorp;
- ringdijk- en ringvaartbeleid (inclusief maatregelen Badhoevedorp);
- fietsverbinding en verkeersveiligheid Burgemeester Amersfoordtlaan in Badhoevedorp.

Thema Netwerken op orde
Iets minder dan een kwart van de financiële inzet gaat naar netwerken op orde. Het gaat dan zowel over de netwerken voor (hoogwaardig) openbaar vervoer als fiets en auto, waaronder ook het parkeren en stallen. Maatregelen zijn onder meer:
- fietsparkeren Halfweg;
- de Kruiswegcorridor tussen Hoofddorp en Aalsmeerderbrug;
- de (MRA) Doorfietsroutes;

Ook hier is de Vervoerregio Amsterdam de belangrijkste cofinancier. Daarnaast is de provincie Noord-Holland vaak de eigenaar van de infrastructuur en op die manier betrokken.

Maatregelen die we kunnen versnellen:
- extra inzet op (MRA) Doorfietsroutes, bijvoorbeeld fietsroute Geniedijk;
- fietsvriendelijker maken IJweg.

Maatregelen die we kunnen temporiseren:
- P+R en fietsparkeren Halfweg;
- P+R Nieuw Vennep;
- fietsbereikbaarheid station Nieuw-Vennep;
- brommerroute Nieuw-Vennep Noord;
- bewegwijzering, in dat geval wordt de huidige bebording onderhouden, maar blijven de bestaande routes gehandhaafd. In 2017 heeft de gemeenteraad zich met het raadsvoorstel Routevisie (2017.0031934) uitgesproken om te werken naar nieuwe routes die de kernen minder belasten;
- uitvoering fietsplan;
- regionale fietsroute Nieuw-Vennep – Hoofddorp via de Hoofdweg (westzijde).

Thema Duurzame Mobiliteit
Duurzame mobiliteit vraagt slechts een beperkte inzet van gemeentelijke middelen omdat de kosten vaak door derden genomen worden, zoals aanbieders van laadvoorzieningen en deelvervoer. De mogelijkheden voor ons om maatregelen te versnellen of temporiseren zijn daarom beperkt. Wij gaan inzetten op een pilot voor laadpleinen in wijken, de zero emmisiezone Schiphol en het slim regelen van de verkeerslichten om daarmee de doelen van de Verkeersstructuurplannen te realiseren.

Maatregelen die we kunnen temporiseren:
- pilot laadpleinen in de wijken.

Thema Leefbaarheid
Voor leefbaarheid is slechts een beperkt bedrag opgenomen in de investeringsagenda. Denk aan het beleid omtrent het afsluiten van straten binnen de centrumring van het centrum voor niet-bestemmingsverkeer, herinrichting Schipholweg en kleine parkeermaatregelen. Vanwege het beperkte aantal maatregelen stellen we binnen dit thema geen versnelling of temporisering van maatregelen voor.

Jaarlijkse actualisatie
We actualiseren de Investeringsagenda Mobiliteit jaarlijks. Dit betekent dat we de investeringsagenda vanaf de eerste actualisatie integreren met het UPM. Het UPM gaf tot op heden voor een lopend jaar inzicht in de benodigde bereikbaarheidsmaatregelen. Dit wordt nu dus aangevuld met vier jaar, met een doorkijk tot 2032.

In de praktijk zien we echter dat we minder uitgeven dan we vooraf budgetteren. Hiertegenover staat dat de prijzen van materiaal door de coronacrisis en geopolitieke conflicten stijgen en er een tekort aan bouwmaterialen is. Dit betekent dat een adaptieve programmering nodig is om in te kunnen spelen op de actualiteiten. Met het vaststellen van deze investeringsagenda bieden we deze flexibele ruimte.

Extra personele capaciteit voor uitvoering Investeringsagenda
De ambities in Haarlemmermeer op het gebied van woningbouw en bijbehorende benodigde mobiliteitsmaatregelen zijn groot en hebben extra personele inzet nodig. Dit betreft voornamelijk programmamanagement, ondersteuning voor het opstarten van projecten en controle houden op en sturing geven aan de voor de woningbouw benodigde mobiliteitsmaatregelen. Deze capaciteit is op dit moment niet beschikbaar en zonder deze capaciteit is de bereikbaarheidsambitie van de investeringsagenda niet haalbaar. Met dit voorstel programmeren we de komende vier jaar met een doorkijk tot 2032 jaar en maken we afspraken met Rijk en regio over onder andere aan woningbouw gerelateerde mobiliteitsmaatregelen. Voor het uit kunnen voeren van de maatregelen zijn we namelijk ook afhankelijk van cofinancieringsafspraken met regionale partners en Rijk (de bijdragen derden).

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?
Zonder de extra capaciteit kunnen we de Investeringsagenda Mobiliteit niet uitvoeren. Belangrijk onderdeel hiervan zijn de infrastructurele maatregelen waar we in het in het BO-MIRT afspraken hebben gemaakt met het Rijk en de regio over € 115 miljoen rijksbijdrage. Een programmateam en projectleider zijn voorwaardelijk voor het realiseren van de Investeringsagenda en daarmee onze mobiliteitsambities. De extra ambtelijke capaciteit is nodig voor uitvoering van de maatregelen uit de investeringsagenda. Het risico bij het niet of deels toewijzen van deze capaciteit is dat de realisatiegraad laag blijft en projecten niet opgestart worden, stil zullen vallen of vertragen. In dat geval lopen we cofinanciering vanuit de regionale partners of het Rijk mis. Ook zal de koppeling van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling onvoldoende zijn waardoor de woningbouwambities vertraging oplopen bij de ruimtelijke procedures.

Het maatregelenoverzicht is opgesteld met de beste kennis van nu. Veel maatregelen zijn afhankelijk of hangen samen met gebiedsontwikkelingen. Mochten de ontwikkelingen versnellen of vertragen is er noodzaak om ook de planning in deze investeringsagenda aan te passen wanneer dat mogelijk is. Daarnaast is er bij veel maatregelen een afhankelijkheid met andere projecten of andere overheden. Dit kan gevolgen hebben voor de planning. Met een jaarlijkse actualisatie van de investeringsagenda houden we grip op dit risico.

3.3 Wat mag het kosten?

Met de uitvoering van dit voorstel is, met de kennis van nu, tot en met 2027 een indicatief gemeentelijk aandeel gemoeid van € 61 miljoen. Voor de doorkijk tot 2032 is naar verwachting een indicatief totaal bedrag gemoeid van in totaal € 511,7 miljoen aan maatregelen, waarvan naar verwachting in totaal ruim € 354,1 miljoen zal worden gedekt met subsidies en bijdragen derden van onder andere Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, Rijk, recreatieschappen, provincie Zuid-Holland, ontwikkelaars en gemeente Amsterdam. Het gemeentelijk aandeel tot en met 2027 hierin bedraagt indicatief € 61 miljoen. Dit bedrag is een grove schatting en is als volgt opgebouwd en over de jaren verdeeld:

Overzicht gemeentelijke investeringen mobiliteitsthema's Investeringsagenda Mobiliteit Haarlemmermeer					Totaal per thema
Thema	2024	2025	2026	2027	
Wonen	€ 4.446.500	€ 5.636.500	€ 7.632.000	€ 13.995.000	€ 31.710.000
Verkeersveiligheid	€ 4.020.000	€ 4.902.544	€ 3.725.000	€ 2.625.000	€ 15.272.544
Netwerken (HOV, fietsnetwerk, fietsparkeren & hubs)	€ 3.623.499	€ 3.193.333	€ 1.973.333	€ 2.545.000	€ 11.335.165
Duurzame mobiliteit		€ 70.000	€ 220.000	€ 150.000	€ 440.000
Vergroten leefbaarheid	€ 375.000	€ 970.000	€ 787.000	€ 75.000	€ 2.207.000
Totaal per jaarschijf	€ 12.464.999	€ 14.772.377	€ 14.337.333	€ 19.390.000	€ 60.964.709

Tabel 2 - Overzicht eigen bijdrage per thema per jaar Investeringsagenda Mobiliteit

Deze maatregelen hebben verschillende gemeentelijke dekkingsbronnen zoals de reserves Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH) en Schaalsprong, in de programmabegroting geraamde exploitatiebudgetten en investeringen voor onder andere het UPM en Vernieuwing Openbare Ruimte (VOR).

Met het jaarlijkse UPM komen we met een realistischer en gedetailleerde uitsplitsing van de maatregelen per thema en de daarbij behorende dekkingsbronnen. Daar zal ook stilgestaan worden bij de jaarlijkse bijstelling van alle bijdragen.

Het uitvoeren van deze thema's vraagt om extra sturing en aandacht voor verantwoording en coördinatie van de verschillende maatregelen binnen de verschillende programma's. In de programmakosten van de grote woningbouwprogramma's is voor de jaren 2023 tot en met 2025 daarom rekening gehouden met deze kosten. Voor de dekking hiervan is een voorstel gedaan bij de integrale afweging in de Voorjaarsrapportage 2023. De uitvoering van dit voorstel kan pas starten nadat de raad de voorjaarsrapportage heeft vastgesteld.

Koppeling met Investeringsstrategie Schaalsprong Wonen

De Investeringsstrategie en Investeringsanalyse Schaalsprong Wonen vormen het overkoepelende financiële kader waarbinnen de investeringen integraal financieel worden afgewogen als deze de Schaalsprong Wonen betreffen. Per gebiedsontwikkeling wordt een financieel kader opgenomen en vastgesteld. Onderdeel van dit kader is de financiële strategie om te komen tot voldoende dekking voor de benodigde investeringen: welke besluiten voor het beschikbaar stellen van middelen worden wanneer genomen. De besluitvorming over de bij de gebiedsontwikkeling horende investeringen wordt georganiseerd via het betreffende uitvoeringsprogramma, in het geval van infrastructuur en mobiliteit is dit het UPM, als onderdeel van de integrale afweging van de voorjaarsrapportage. In het komende jaar werken we aan het verder samenvoegen van dit UPM met de investeringsagenda. In de uitvoeringsprogramma's (mobiliteit, groen en maatschappelijke voorzieningen) worden de

beoogde reserveringen opgenomen die volgen uit de Investeringsanalyse. Daar waar al kredietbesluiten over genomen zijn, worden deze geoormerkt vastgelegd.

Wat zijn de financiële risico's
Bij de uitvoering van dit voorstel moet rekening worden gehouden met het volgende significante risico/de volgende significante risico's:
- het risico bij het niet of deels toewijzen van de gevraagde personeelscapaciteit via de voorjaarsrapportage is dat de realisatiegraad laag blijft en projecten niet opgestart worden, stil zullen vallen of vertragen. In dat geval lopen we cofinanciering vanuit de regionale partners of het Rijk mis of is er het risico dat het Rijk de bijdragen toegekend uit het BO-MIRT terugvordert;
- voor verschillende projecten houden we rekening met een subsidie of een bijdrage van derden. De bijdragen van de VRA worden pas vastgesteld wanneer er wordt aanbesteed of er een definitief ontwerp is. Veel van de bijdragen van derden zijn indicaties op basis van referentieprojecten of inschattingen. Hier kunnen dus nog veranderingen in komen. Ook voor veel andere partijen geldt dat bijdragen nog niet definitief zijn vastgelegd, wat als risico heeft dat wij zelf de kosten moeten dragen als wij geen dekkingsafspraken kunnen maken;
- sommige infrastructuurprojecten zijn afhankelijk van de snelheid van woningbouw en zijn daar aan gekoppeld. Zodra woningbouw vertraagt vertragen deze projecten ook.

Om de kans van het voordoen of het gevolg van dit risico/deze risico's te beperken worden de volgende beheersmaatregelen getroffen:
- we actualiseren jaarlijks het programma. Hiermee spelen we in op actualiteiten, projecten die versnellen of vertragen en kunnen we prioriteren in de programmering;
- met een nieuw aan te stellen programmateam zorgen we voor voldoende capaciteit om de maatregelen uit te voeren, te programmeren en proactief afspraken met regionale partners en het Rijk te maken over bijdragen derden.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
De gemeenteraad stelt het programma van de investeringsagenda vast, het college stelt de Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer vast en agendeert het ter kennisname aan de gemeenteraad. De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer is binnen het college het eerste aanspreekpunt voor de investeringsagenda.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?
Communicatie en participatie
Na vaststelling van de Investeringsagenda Mobiliteit 2024 – 2027 vindt publicatie van de agenda plaats op de gemeentelijke website en via een artikel in InforMeer. Verdere communicatie en participatie vindt plaats op projectniveau voor projecten die we via de Investeringsagenda Mobiliteit opstarten. Daarnaast maken we de Investeringsagenda bekend via de reguliere procedure van openbaarmaking van stukken bij agendering voor de gemeenteraad.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?
We informeren de gemeenteraad driemaal per jaar via de Voortgangsrapportage Mobiliteit die aan de raad gestuurd wordt. Daarnaast informeren we de raad via de voortgangsrapportage over de voortgang van de investeringsagenda en de projecten. In de jaarlijkse mobiliteitsmonitor rapporteren we de ontwikkelingen van mobiliteit.
Het college stelt het UPM 2024 vast binnen de kaders van de investeringsagenda. Deze wordt ter kennisname gezonden aan de gemeenteraad.

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

Met het vaststellen van de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 stellen we ook de bereikbaarheidsambitie gekoppeld aan de regionale woningbouwopgave in de MRA vast. Dit doen we door de mobiliteitsmaatregelen die gekoppeld zijn aan deze opgave inzichtelijk te maken met de intentie die volgens voorgestelde planning uit te voeren. Hiernaast starten we enkele maatregelen die op het MRA doorfietsroutenetwerk liggen en voeren we de maatregelen uit die we met de gezamenlijke partners in de regio en het Rijk hebben afgesproken om de verkeersveiligheid te verbeteren.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris, de burgemeester,

p/a b/a

Michiel Ruis Marianne Schuurmans-Wijdeven

T. v.d. Steen M. Steffens-v.d. Water

Bijlage(n):

- Bijlage 1 - Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027
- Bijlage 2 - Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer 2021-2022