



gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2023, monitoring mobiliteit en kredietaanvraag F200

Portefeuillehouder drs. Marja Ruigrok

Steller Bella Pover

Collegevergadering 5 april 2022

Raadsvergadering

Raadsvoorstelnummer 2022.0000701

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023 (UPM) vast te stellen, met daarin de actuele mobiliteitsmaatregelen, onder voorbehoud van goedkeuring van kredieten en budgetten door de gemeenteraad;
2. de monitor Maatregelen: Uitvoeringsprogramma 2020/2021 vast te stellen;
3. de monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer: 1-meting vast te stellen.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. in het investeringsplan een krediet op te nemen van € 0,55 miljoen voor 2023 en dit te autoriseren bij de vaststelling van de Programmabegroting 2023-2026, onder voorbehoud van vaststelling van de Voorjaarsrapportage 2022 en dit te dekken uit de reserve Schaalsprong. Dit bedrag is opgebouwd uit de volgende maatregelen:
 - a. € 0,5 miljoen voor de aanpassing kruising Rijnlanderweg/Nieuwe Bennebroekerweg;
 - b. € 0,05 miljoen voor de aanpassing van de rotonde Noordelijke randweg;
 - c. dit bedrag te verwerken in de Voorjaarsrapportage 2022;
2. in het investeringsplan een krediet op te nemen van € 0,5 miljoen voor 2023 en dit te autoriseren bij de vaststelling van de Programmabegroting 2023-2026 en dit te dekken uit de reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH). Dit bedrag is als volgt opgebouwd:
 - a. € 0,2 miljoen maatregelen uit de verkeersstructuurplannen Nieuw-Vennep en Hoofddorp;
 - b. € 0,3 miljoen aanpassing kruising N201 / Spieringweg in Cruquius;
 - c. voor de inzet van de reserve RIH af te wijken van de voorwaarde voor inzet van de RIH dat maatregelen opgenomen dienen te zijn in de structuurvisie 2030;
3. het budget uit het UPM 2022 voor het project P+R Nieuw-Vennep voor een bedrag van € 0,7 miljoen te herverdelen naar de maatregelen:
 - a. € 0,05 miljoen fietsparkeren bij R-nethaltes;
 - b. € 0,4 miljoen verkeersveiligheidsmaatregelen Beinsdorp en Zwaanshoek;
 - c. € 0,25 miljoen eerste maatregelen Kruiswegcorridor;
 - d. de incidentele exploitatielasten à € 0,055 miljoen te betrekken bij de integrale afweging van de Voorjaarsrapportage 2022;

4. in het investeringsplan een krediet op te nemen van € 0,4 miljoen voor de doorfietsroute Haarlem – Amsterdam F200 in 2023 en de dekking van de hierbij behorende extra lasten te betrekken bij de integrale afweging van de Voorjaarsrapportage 2022;
5. een aanvullend krediet van € 1,685 miljoen te autoriseren en hiervan € 1,088 miljoen vrij te geven in 2022 en € 0,597 miljoen in 2023 ten behoeve van de doorfietsroute Haarlem - Amsterdam (F200) en hiertoe vast te stellen de 19^e kredietverstrekking van 2022 en dit te dekken uit een subsidie van het Rijk en de provincie Noord-Holland;
6. een krediet van € 120.000 voor de verbetering van riolering te verplaatsen van het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2022 'Diverse maatregelen' naar het krediet voor de doorfietsroute Haarlem - Amsterdam (F200);
7. een krediet van € 0,075 miljoen voor openbare verlichting te verplaatsen van de Vernieuwing Openbare Ruimte (VOR) 2022 naar het krediet voor de doorfietsroute Haarlem – Amsterdam (F200).

2. Samenvatting

Uitvoeringsprogramma 2023

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). In het UPM wordt gestreefd een volledig overzicht van maatregelen te geven, die gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem. Nu ligt voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023 (UPM 2023). Deze bevat geen nieuw beleid, maar geeft uitvoering aan eerder vastgesteld beleid.

Om het UPM te actualiseren, in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen en bij te kunnen sturen waar nodig, is zowel zicht op de voortgang van projecten als op het bereiken van het ambitieniveau uit de mobiliteitsvisie noodzakelijk. Hiervoor zijn twee monitors opgesteld die als bijlage bij dit voorstel zijn gevoegd. Deze bevatten informatie over het bereiken van het ambitieniveau uit de mobiliteitsvisie en de voortgang van de projecten uit het UPM 2020/2021 (2020.0000840). Volgend jaar zullen deze monitors logischerwijze ook ingaan op de maatregelen die in 2022 zijn gepland.

Het UPM 2023 is opgebouwd naar thema. Binnen deze thema's zijn nieuwe opgaven opgenomen. Denk voor deze opgaven aan maatregelen om de verkeersstructuurplannen (VSP's) voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep uit te voeren, onderzoek naar een verkeersveiliger inrichting van de IJweg bij Nieuw-Vennep, het fietsparkeren bij R-net haltes en de aanpassing van de kruising N201/Spieringweg ten behoeve van de ontsluiting van de woonwijk Wickevoort in Cruquius.

Bij de uitvoering van het UPM 2020/2021 hebben we geconstateerd dat de planning regelmatig niet haalbaar is. De maatregelmonitor laat zien dat hier verschillende oorzaken voor zijn, zowel binnen onze gemeente als extern veroorzaakt. Daarom is het nu slechts beperkt nodig aanvullende budgetten aan te vragen, namelijk € 0,55 miljoen ten laste van de reserve Schaalsprong en € 0,5 miljoen uit de reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH). De overige opgaven kunnen we dekken uit bestaand budget, onder meer door het temporiseren van de P+R Nieuw-Vennep.

Met dit raadsvoorstel vragen wij krediet aan voor de projecten uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023. Om tot een realistische investeringsplanning te komen wordt deze investering deels gefaseerd over twee jaar uitgevoerd.

Tabel 1. Alle aanvragen budgetten UPM 2023

Thema	Totaal	2023	2024	Bron
Wonen	550.000	550.000		reserve Schaalsprong
	500.000	430.00	70.000	reserve RIH
Langzaam verkeer	50.000	50.000		herverdeling
Verkeersveiligheid	650.000	510.000	140.000	herverdeling
Totaal	1.750.000	1.540.000	210.000	

Doorfietsroute Haarlem – Amsterdam (F200)

Met dit raadsvoorstel vragen we ook aanvullend krediet voor de doorfietsroute Haarlem – Amsterdam (F200). De F200 is de meest directe fietsverbinding tussen de twee grootste gemeenten van Noord-Holland en maakt onderdeel uit van het (door)fietsnetwerk rond Schiphol. Dit moet gefaciliteerd worden door goede fietsinfrastructuur. Het op korte termijn realiseren van de verbeteringen aan de F200 heeft dus prioriteit. Het gedeelte Haarlem - Halfweg wordt verbeterd door op enkele plaatsen te verbreden, waar mogelijk in- en uitritten en kruisingen veiliger en overzichtelijker te maken en het gehele fietspad uit te voeren in rood asfalt. Het gedeelte van de Haarlemmerstraatweg in Halfweg wordt compleet opnieuw ingericht als fietsstraat. Met het voltooiën van deze twee resterende tracédelen wordt er een doorfietsroute tussen Haarlem via Halfweg naar Amsterdam gerealiseerd.

In de afgelopen periode zijn de kosten en risico's nader in beeld gebracht en is de aanpak van de realisatiefase bepaald en herijkt. Hierbij zijn hogere kosten gesignaleerd door de actuele ontwikkelingen qua prijsstijgingen. De prijsstijgingen zijn een gevolg van recente globale ontwikkelingen die zijn ingezet tijdens de coronacrisis en hogere storkosten door verontreinigingen die eerder niet bekend waren. Deze zullen we betrekken bij de integrale afweging bij de Voorjaarsrapportage 2022. Ook is sprake van vertraging door de genoemde hogere kosten, personele wisselingen en onzekerheden over de subsidiebijdrage. De subsidie bijdrage is inmiddels duidelijk en toegezegd door de provincie Noord-Holland. Als gevolg van de onvoorziene meerkosten wordt nu voor het gemeentelijk deel een extra investering voorzien van € 0,4 miljoen, op een totaal investeringsbedrag van € 3,1 miljoen.

Tabel 2 Extra investeringen F200

Thema	Totaal	2022	2023	2024	Bron
Langzaam verkeer	2.280.000	1.283.000	997.000		Voorjaarsrapportage G RP en VOR

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 UPM vastgesteld. Het laatste UPM 2022 (2021.0000843) is vastgesteld in het voorjaar van 2021.

Bij dit UPM zijn bijgevoegd:

- De Monitor Maatregelen van de projecten die in het UPM 2020/2021 zijn opgenomen.
- De Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer: 1-meting.

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 aan de raad op dit gebied.

Context

Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van onze gemeente. 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 de Metropoolregio Amsterdam (MRA) 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 daarmee ook toe. Ons doel is om de groei van mobiliteit voor alle modaliteiten te faciliteren.

Er is een grote behoefte aan woningen in onze gemeente. Bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde om daartoe bestemde gebieden geschikt te maken. Dit vergt inzet en investeringen en vanzelfsprekend een goede afstemming tussen het woningbouwprogramma en dit UPM.

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 zowel zicht op de voortgang 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?

Wat zijn de argumenten?

In het UPM wordt gestreefd een volledig overzicht van maatregelen te geven, welke gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem.

Belangrijk is het om te realiseren dat de verschillende fases van een project ook met andere onzekerheidsmarges te maken hebben. Dit geldt voor de planning, maar nog meer voor de gepresenteerde ramingen. Hoe verder we vooruitkijken hoe groter de onzekerheidsmarges. In de 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 geactualiseerd, gepland en eventueel bijgestuurd. Uiteraard wordt ernaar gestreefd om zoveel mogelijk binnen de geprognosticeerde budgetten de doelstellingen te bereiken.

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

Op basis van de 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 2023 bestaan uit drie delen,

- nieuwe opgaven gedekt uit de reserve Schaalsprong (Tabel 3);
- nieuwe opgaven gedekt uit de reserve RIH (Tabel 4) en
- nieuwe opgaven die gedekt kunnen worden door herverdeling van bestaande middelen (Tabel 5).

Tabel 3 Nieuwe opgaven dekking reserve Schaalsprong

Thema	Nieuwe opgave	2023	2024
Wonen	Rijnlanderweg	500.000	
	Rotonde Noordelijke randweg	50.000	
Totaal per jaar		550.000	
Totaal ten laste van de reserve Schaalsprong		550.000	

Tabel 4 Nieuwe opgaven dekking RIH

Thema	Nieuwe opgave	2023	2024
Wonen	Maatregelen uit de verkeersstructuurplannen (VSP's) Nieuw-Vennep en Hoofddorp	130.000	70.000
	Aanpassen kruising N201 / Spieringweg	300.000	
Totaal per jaar		430.000	70.000
Totaal ten laste van de reserve RIH		500.000	

De maatregelen uit de verkeersstructuurplannen worden op dit moment onderzocht. De exacte maatregelen zijn pas bekend wanneer de Verkeersstructuurplannen (VSP's) in de tweede helft van 2022 zijn vastgesteld. Dan zijn er concrete maatregelen bekend die uitgewerkt worden als projecten. De aanvraag betreft dan ook de uitwerking van deze projecten en niet de studie om te komen tot projecten. Deze projecten hebben doelstellingen die passen binnen de nieuwe structuurvisie. Om deze te dekken uit de RIH past daarbij.

Tabel 5 Nieuwe opgaven herverdeling investeringen

Thema	Nieuwe opgave	2023	2024
Langzaam verkeer	Fietsparkeren bij R-nethaltes	50.000	
Verkeers-veiligheid	Verkeersveiligheidsmaatregelen Beinsdorp en Zwaanshoek	260.000	140.000
	Kruiswegcorridor 2040	250.000	
Totaal herverdeling		560.000	140.000
Totaal herverdeling		700.000	

De bijdrage voor het fietsparkeren bij R-nethaltes is onze bijdrage aan een project van de provincie. Er wordt dus meer gerealiseerd dan puur voor dit bedrag zou kunnen. In Beinsdorp en Zwaanshoek is veel overlast van het verkeer. Afgelopen jaren hebben we ingezet op flankerende maatregelen, maar meer is nodig. De maatregelen aan de Kruiswegcorridor zijn al lange tijd in voorbereiding. Wij zullen nu de eerste maatregelen gaan oppakken.

De herverdeling is tot stand gekomen door middelen van de P+R Nieuw-Vennep hiervoor in te zetten. De uitwerking van de P+R Nieuw-Vennep kost meer tijd omdat we naast de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen ook een dak met zonnepanelen willen realiseren. Dit maakt de opgave ingewikkelder. Wij zullen de aanpassingen aan de P+R eerst verder uitwerken en op basis daarvan een nieuwe kostenraming maken. De kosten voor de investeringen zullen toenemen door de zonnepanelen; tegelijkertijd zullen waarschijnlijk ook de inkomsten derden toenemen door subsidie op onder andere zonnepanelen. Wanneer uit de uitwerking van de P+R Nieuw-Vennep een betere inschatting beschikbaar is zal een nieuwe afweging gemaakt worden door het college. Dit resultaat zal middels een separaat voorstel of een volgend UPM terugkomen.

De gemeenteraad zal de Investeringsagenda 2024 – 2027 vaststellen. Dan zal er ook meerjarig budget worden aangevraagd bij de integrale afweging van de Voorjaarsrapportage 2023. Op dat moment zal de werking van het UPM volledig gelijkgeschakeld worden met die van de Vernieuwing Openbare Ruimte (VOR), die ook jaarlijks wordt vastgesteld.

Exploitatiekosten

Binnen het UPM wordt een aantal maatregelen opgevoerd die te klein zijn om volgens ons activabeleid op te nemen als investering. Deze maatregelen zullen worden opgevoerd als exploitatielasten en meegenomen in de integrale afweging van de Voorjaarsrapportage 2022.

Tabel 6 Nieuwe opgaven investeringen als exploitatielasten

Thema	Nieuwe opgave	2023	2024
Openbaar vervoer	Uitbreiding MeerOV	20.000	
Verkeersveiligheid	Reconstructie Lageweg Spaarndam (aanvullend op reeds bestaand krediet)	35.000	
Totaal exploitatielasten UPM		55.000	

Doorfietsroute Haarlem – Amsterdam (F200)

De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer hebben afgesproken een doorfietsroute te realiseren van Haarlem via Halfweg naar Amsterdam. Twee van de vier tracédelen zijn gereed. De andere twee tracédelen dienen nog aangepakt te worden. Dit zijn nummers 1 en 3 volgens onderstaand kaartje. Met het voltooiën van deze twee resterende tracédelen wordt er een doorfietsroute tussen Haarlem via Halfweg naar Amsterdam gerealiseerd. De F200 is de meest directe fietsverbinding tussen de twee grootste gemeenten van Noord-Holland en maakt onderdeel uit van het (door)fietsnetwerk rond Schiphol. Zowel vanuit mobiliteitsoogpunt, als vanuit gezondheids- en klimaat- en stikstofoverwegingen is, zeker in dit gebied, voor de korte ritten een switch van de auto naar de fiets gewenst. Dit moet gefaciliteerd worden door goede fietsinfrastructuur. Het op korte

termijn realiseren van de verbeteringen aan de F200 heeft dus prioriteit. Wanneer hiervoor het uitvoeringskrediet beschikbaar is, kan de realisatiefase starten.



Het gedeelte Haarlem-Halfweg (tracédeel 1) zal worden verbeterd door waar mogelijk in- en uitritten en kruisingen veiliger en overzichtelijker te maken en het gehele fietspad uit te voeren in rood asfalt. Verder zal op enkele gedeeltes het fietspad worden verbreed.

Het gedeelte van de Haarlemmerstraatweg in Halfweg (tracédeel 3) zal opnieuw worden ingericht als fietsstraat. Als onderdeel van deze werkzaamheden vindt hier verbetering plaats aan de riolering en openbare verlichting.

In de afgelopen periode zijn de kosten en risico's nader in beeld gebracht en is de aanpak van de realisatiefase bepaald. Ook zijn de actuele ontwikkelingen qua prijsstijgingen meegenomen. Door gesignaleerde hogere kosten, personele wisselingen en onzekerheden over de subsidie bijdrage is het project vertraagd. De hogere kosten zullen we betrekken bij de integrale afweging bij de Voorjaarsrapportage.

Monitoring

Hoe onze inspanningen bijdragen aan de ambities en hoe de voortgang is van de uitvoering van maatregelen, wordt jaarlijks bijgehouden in respectievelijk de Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer en de Monitor Maatregelen. Voor de Monitor Mobiliteitsvisie is nu een 1-meting gedaan, waarin de situatie van 2020 wordt gepresenteerd. In deze en vervolgmetingen zullen we refereren aan het basisjaar 2019 (de 0-meting). Dit jaar is als basisjaar gekozen omdat de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer eind 2018 is vastgesteld en de samenvoeging met Haarlemmerliede en Spaarnwoude op 1 januari 2019 heeft plaatsgevonden. Op deze manier zijn de gegevens van Haarlemmerliede en Spaarnwoude altijd geïntegreerd in het totaalbeeld van de ontwikkelingen in onze gemeente, wat het makkelijker maakt om te beoordelen waar het goed gaat en waar het beter kan. Daarmee wordt ook voldaan aan de toezegging van de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer tijdens de raadsessie van 24 juni 2021 dat het gebied Haarlemmerliede en Spaarnwoude onderdeel uit maakt van de monitoring.

Tijdens de raadsessie over het vaststellen van het ambitieniveau mobiliteitsprogramma op donderdag 23 september 2021 zijn door de raad verschillende suggesties gedaan om de Monitor Mobiliteitsvisie verdere invulling te geven. Hieronder staat een overzicht van de punten die wij wel, niet, of later in de monitor kunnen verwerken.

Wel:

- De verkeersongevallenconcentratielijst (VOC). Deze hebben we, net als in de 0-meting, opgenomen in de 1-meting. Wel moeten we daarbij vermelden dat het oplossen van twee VOC-locaties per jaar te ambitieus is. De VOC-locaties zijn complex en niet zomaar op te

lossen. We zullen als streefwaarde opnemen dat het aantal ongevallen op de VOC-locaties jaarlijks verminderd moet worden, ten opzichte van het voorgaande jaar.

- CO₂-uitstoot gemeentelijke wegen. We hebben de uitstoot in ton CO₂ veroorzaakt op verschillende typen wegen in beeld: binnen de bebouwde kom, op buitenwegen en op auto(snel)wegen. Deze cijfers worden modelmatig bepaald.
- We beschikken over gegevens van het aantal elektrische voertuigen en het gebruik van de laadpunten in onze gemeente. Samen zeggen zij vooral iets over de beweging die in onze gemeente gaande is.
- Geluidsoverlast. Iedere vier jaar zet de Gemeentelijke of Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst (GGD) Kennemerland een groot vragenlijstonderzoek onder inwoners van 18 jaar en ouder uit. Hierin wordt ook gevraagd naar geluidshinder van onder andere wegverkeer, scooters en brommers en vliegverkeer. De laatste was in 2020. De resultaten hiervan hebben we verwerkt in de monitor. Vanuit de omgevingswet hebben we straks een verplichting om geluidsemissies per wegvak te monitoren. Dit moet iedere vijf jaar gebeuren. We zijn aan het oriënteren of en hoe we deze gegevens ook voor kortere periodes in kunnen winnen. Zodat deze ook voor de Monitor Mobiliteitsvisie te gebruiken zijn.
- Het meldpunt over verkeersonveilige situaties. Op de website is onder het thema 'bestrating en verkeer' onlangs de tegel 'onveilige situatie in het verkeer' toegevoegd. In de volgende monitor zullen we een overzicht geven van de meldingen.

Niet:

- De oorzaak van fatale slachtoffers in het verkeer. De oorzaak van het ongeval wordt door de politie nooit vrijgegeven.
- CO₂-footprint. In de basis is het vrij eenvoudig om de CO₂-uitstoot van verkeer uit te rekenen. Elke liter brandstof heeft namelijk een vaste CO₂-uitstoot. Maar het bepalen van de CO₂-footprint van het verkeer in onze gemeente is onmogelijk: we hebben geen zicht op het aantal gereden kilometers, met wat voor brandstofsoort deze kilometers gemaakt zijn, in hoeverre vrachtwagens beladen zijn en dergelijke.

Later:

- De 20-minuten samenleving. Om hier in de 1-meting invulling aan te kunnen geven hanteren we de reistijdisochronen, waarmee inzichtelijk gemaakt wordt hoe ver een reiziger kan komen binnen een bepaalde reistijd en met een bepaald vervoermiddel. Deze reistijdisochronen hebben we deze ook in de 0-meting hebben gepresenteerd, in combinatie met gegevens over de gemiddelde afstand die inwoners vanuit de kernen moeten afleggen om belangrijke voorzieningen te bereiken. We onderzoeken of en hoe we dit in de Geoviewer vorm kunnen geven.
- De kracht van hubs. We zijn aan het onderzoeken hoe we de bereikbaarheid van knooppunten op een duidelijke manier in kaart kunnen brengen en welke informatie daarbij gegeven moet worden. Denk bijvoorbeeld aan de directheid en de kwaliteit van toeleidende voetpaden en fietsroutes en een voldoende aanbod van fiets- en autoparkeerplaatsen. In de 1-meting hebben we voor ieder OV-knooppunt gegevens verzameld over de beschikbare faciliteiten voor de verschillende vervoerswijzen. In combinatie met reizigersaantallen geeft dit in zekere mate inzicht in het gebruik van de verschillende OV-knooppunten. In toekomstige monitorrapportages willen we deze locaties uit gaan breiden met parkeerhubs in te ontwikkelen gebieden zoals Pionier-Bols en Lincolnpark.

Hieronder noemen we de belangrijkste conclusies uit het rapport van de 1-meting.

In 2020 werd er minder gereisd. Zowel het aantal verplaatsingen per dag als de gemiddelde afgelegde afstand en de gemiddelde reisduur namen af. Dit gebeurde voor vrijwel alle vervoerswijzen, maar vooral voor de auto en het OV. Er werd wel meer gewandeld en op

relatief grote afstanden langer gefietst. Deze ontwikkeling is in lijn met [bestaande onderzoeken](#) naar corona en ons reisgedrag. Cijfers van het OV-gebruik laten sterke dalingen zien. Het aantal treinreizigers in Haarlemmermeer daalde met 67%. De grootste daling zagen we op Schiphol Airport (-70%). Ook in het busvervoer nam het aantal reizigers flink af (-50%). Het aantal ritten van MeerOV nam af met 23% maar de gemiddelde gereisde afstand per rit bleef vrijwel gelijk. Het aantal deelvoertuigen steeg: in 2020 telde Haarlemmermeer 11,5 deelauto's per 100.000 inwoners. In 2019 was dit 9,1 per 100.000 inwoners.

Voorop de snelwegen zien we een groot verschil ten opzichte van 2019 ten aanzien van de doorstroming. In 2020 is er vrijwel geen vertraging in de ochtend- en avondspits te zien. Naast de coronamaatregelen is de invoering van de maximaal toegestane snelheid van 100 km/uur een belangrijke factor, omdat de doorstroming door de verlaging van de maximumsnelheid is verbeterd. Voor gemeentelijke wegen is de situatie ten opzichte van 2019 vrijwel ongewijzigd. De gemiddelde snelheid in spitsrijd ligt daar zo'n 60 tot 80% lager dan buiten de spits.

2020 kende minder verkeersongevallen en -slachtoffers. Helaas vielen op gemeentelijke wegen wel meer verkeersdoden te betreuren dan een jaar eerder. De meeste slachtoffers vielen onder fietsers en bromfietzers. Ook het totaal aantal verkeersongevallen op de concentratielocaties daalde. De rotonde Beursplein in Hoofddorp blijft het grootste ongevallenknelpunt, maar het aantal ongevallen begint daar wel te dalen. Verder is ook te zien dat locaties die in de afgelopen jaren zijn aangepakt dalen in de lijst: bijvoorbeeld de Nieuwemeerdijk tussen de Koekoekslaan en A9 in Badhoevedorp waar een fietsstraat is aangelegd en de kruising Taurusavenue/Rijnlanderweg in Hoofddorp.

De meest recente data over CO₂-uitstoot op wegen binnen de bebouwde kom komt uit 2019. De wegen binnen de bebouwde kom dragen voor 5% bij aan de totale CO₂-uitstoot van Haarlemmermeer. Op buitenwegen (wegen waarop 60 km/u of sneller wordt gereden) is dit 9%. In 2020 was ruim 6% van de personenauto's en 1% van de bedrijfsauto's in Haarlemmermeer volledig elektrisch. Het aantal volledig elektrische personenauto's in onze gemeente is, ten opzichte van 2019, bijna verdubbeld. De gemeente telde 1.409 (semi)publieke (snel)laadpunten voor elektrische auto's: 230 meer dan een jaar eerder. Ook het gebruik van de laadpunten nam flink toe: er werd meer dan het dubbele aantal kWh geladen.

De ervaren geluidshinder door wegverkeer, treinverkeer en brommers/scooters is nagenoeg gelijk gebleven. De ervaren geluidshinder van vliegverkeer is gedaald. Wel blijft vliegverkeer de grootste veroorzaker van geluidshinder, gevolgd door brommers en scooters. Overlast wordt vooral veroorzaakt door te hard rijden, agressief gedrag in het verkeer en parkeren.

De Monitor Maatregelen is in het najaar van 2021 opgesteld als input voor het Meerjarenperspectief investeringen (MPI) najaar 2021. We zien dat van de projecten waar de gegevens voor deze monitor op gebaseerd zijn, het merendeel van de projecten op schema loopt. Daarbij constateren we dat het halen van de planning het zwakste punt is van de gemonitorde aspecten. Daarentegen scoren de projecten het best op draagvlak bij de omgeving. Samenhang met andere trajecten en prioriteiten bij andere overheden spelen ook dit jaar een belangrijke rol bij de vertraging van projecten. Zo hangt de Sloterbrug in Badhoevedorp samen met de besluitvorming over de verkeersafwikkeling in Amsterdam en is uitvoering van het fietspad Perenlaantje gekoppeld aan het traject voor de woningbouw van Lisserbroek. Daarnaast zien we ook dat soms de beschikbare capaciteit zowel bij ons als de provincie Noord-Holland een probleem vormt om alle afgesproken projecten in uitvoering te brengen. Tenslotte zien we dat de coronamaatregelen een rol spelen. Metingen kunnen niet verricht worden en inspraak verloopt moeizamer.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?

Het is nog onvoorspelbaar wat de langetermijneffecten van coronacrisis 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 MRA en onze gemeente zal richting 2040 de mobiliteitsgroei naar verwachting weer sterk toenemen. De volgende monitor zal hier meer zicht op bieden.

3.3 Wat mag het kosten?**Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023**

De investering voor de uitvoering van dit UPM wordt geraamd op in totaal € 1,75 miljoen. Enerzijds wordt er voor een bedrag van € 0,7 miljoen gedekt uit een herverdeling van reeds beschikbaar krediet (uit het voorgaande UPM). Anderzijds wordt dit gedekt uit reserves, namelijk voor een bedrag van € 0,5 miljoen uit de reserve RIH en voor een bedrag van € 0,55 miljoen uit de reserve Schaalsprong. In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is.

Om tot een realistische investeringsplanning te komen worden deze investeringen gefaseerd over twee jaar uitgevoerd, € 1,54 miljoen in 2023 en € 0,21 miljoen in 2024. Deze investeringen vallen onder de categorie aanleg open - en gesloten verharding van het activabeleid en worden conform deze categorie afgeschreven in 20 jaar. Met deze aanvraag zijn geen nieuwe kapitaallasten gemoeid omdat de investeringen anderszins gedekt zijn: deels worden deze gedekt uit reeds beschikbaar krediet (en daarmee uit de reeds opgenomen kapitaallasten in de programmabegroting bij beleidsdoel B 'De doorstroming van alle vormen van vervoer en de bereikbaarheid van Haarlemmermeer dient op elk moment van de dag zo optimaal mogelijk te zijn' van het programma Mobiliteit taakveld 2.2); voor het overige deel worden deze gedekt uit de reserve RIH en de reserve Schaalsprong. Deze wijzigingen worden verwerkt in de Voorjaarsrapportage 2022.

Naast investeringen vloeien er uit de uitvoering van dit voorstel in beperkte mate exploitatielasten voort. Deze worden geraamd op € 0,055 miljoen. Dit zijn de kosten voor de realisatie van haltes voor MeerOV en hogere kosten voor de herinrichting van de Lageweg in Spaarndam. Met deze kosten is nog geen rekening gehouden in de programmabegroting. Voor de dekking van de geraamde kosten wordt een voorstel gedaan bij de integrale afweging in de Voorjaarsrapportage 2022.

De uitvoering van dit voorstel kan pas starten nadat de raad een besluit heeft genomen over de Voorjaarsrapportage 2022.

F200

De investering voor de uitvoering van de doorfietsroute Haarlem – Amsterdam (F200) wordt geraamd op in totaal € 3,1 miljoen. Dit bedrag kan onderverdeeld worden in voorbereidingskosten (circa € 0,7 miljoen), de kosten van het Tracé Haarlem-Halfweg (€ 1,3 miljoen) en het tracé Fietsstraat Halfweg (€ 1,1 miljoen). Genoemde kosten voor deze tracédelen zijn inclusief VTA-kosten (Voorbereiding, Toezicht en Administratie). In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is.

In het investeringsplan is eerder rekening gehouden met een investering van in totaal € 1,1 miljoen. Hiervan zijn de volgende bedragen reeds geautoriseerd en vrijgegeven: € 0,5 miljoen voor 2019; € 0,4 miljoen voor 2021; € 0,2 miljoen voor 2022. Met de kapitaallasten horende bij deze investeringen is reeds rekening gehouden in de programmabegroting binnen de

programma's mobiliteit (kapitaallasten van een investering van 0,9 miljoen) en fysieke leefomgeving (kapitaallasten van een investering van € 0,2 miljoen).

Met de aanvullende investering van in totaal € 2,1 miljoen voor de F200 is geen rekening gehouden in het vastgestelde investeringsplan. Deze investering wordt voor € 1,685 miljoen gedekt door een bijdrage van het Rijk en de provincie Noord-Holland. Deze bijdrage is toegezegd bij brief van 14 maart 2022 (kenmerk 1801276/1785365, zie bijlage). Voor het onvoorziene restantbedrag van € 0,4 miljoen geldt dat deze ongedekt is en hiervoor wordt een voorstel gedaan bij de integrale afweging in de Voorjaarsrapportage 2022. Deze aanvullende investering valt onder de categorie aanleggen open- en gesloten verharding van het activabeleid en wordt conform deze categorie afgeschreven in 20 jaar.

Er wordt een krediet van € 120.000 voor de verbetering van riolering van het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2022 'Diverse maatregelen' en een krediet van € 0,075 miljoen voor openbare verlichting van de Vernieuwing Openbare Ruimte (VOR) 2022 verplaatst naar het krediet voor de doorfietsroute Haarlem - Amsterdam (F200). Met de werkzaamheden van de F200 wordt slim werk-met-werk gemaakt. Er is in het GRP en de VOR al rekening mee gehouden met riolering- en verlichtingswerkzaamheden op de locatie van de F200. Deze worden nu binnen het project uitgevoerd, gelijktijdig met de verhardingswerkzaamheden. Dit voorkomt extra kosten en overlast als deze werkzaamheden later zouden worden uitgevoerd en de weg weer open zou moeten.

Wat zijn de financiële risico's

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

1. Van een aantal projecten zijn nog niet alle gegevens beschikbaar. Zo gaan we bij projecten in een vroeg stadium uit van kencijfers die later worden ingevuld met onderzoek. Ook kunnen ontwikkelingen, zoals nieuwe wet- en regelgeving of inspraak, in de loop van het jaar tot aanpassingen leiden.
2. Diverse factoren kunnen leiden tot uitstel van uitvoering of doorschuiven van beoogde investeringen.
3. We zien dat we nog onvoldoende invulling weten te geven aan de ambities vanuit de vorige UPM's als gevolg van een lage realisatiegraad.
4. Tenslotte geven de recente ontwikkelingen met betrekking tot grondstofprijzen ook onzekerheden.

Om de kans dat deze risico's optreden te beperken zullen we op de volgende wijze monitoren:

1. Inschattingen worden met de best beschikbare kennis gedaan echter dit kan niet alles voor zijn. Aanpassingen worden zoveel mogelijk binnen het project opgevangen. Eventuele wijzigingen zullen we melden in het Meerjarenperspectief Investerings (MPI) in het najaar 2022 en ter besluitvorming aan de raad voorleggen.
2. Het risico hierop willen wij zoveel mogelijk beperken door een realistische investeringsplanning met een fasering van investeringen. Hierbij houden we rekening met de realisatiegraad van 65%.
3. Er zijn afgelopen jaar drie verbetertrajecten gestart die er aan bijdragen de realisatiegraad te verhogen.
 - We stellen een gemeentebrede procesbeschrijving op die de rollen, taken en verantwoordelijkheden vastlegt in de verschillende stappen van een project.
 - We maken duidelijke afspraken over opdrachtgeverschap / opdrachtnemerschap en maken het programmeren van projecten duidelijker hanteerbaar.

- Voor grotere projecten laten we extern een onderzoek uitvoeren naar de benodigde kennis en kunde in de organisatie, zodat we in de vervolgfases tegen minder obstakels zullen aanlopen.

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 binnen het UPM vallen onder de verantwoordelijkheid van het college. De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer is binnen het college het eerste aanspreekpunt.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

Voor het UPM is geen apart participatietraject doorlopen. Bij de uitvoering van de opgaven en projecten wordt uiteraard wel geparticipeerd. Daarnaast hebben we de input van belanghebbenden gevraagd bij de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Zo hebben zij verkeerssituaties aangedragen die ze als knelpunt ervaren.

Voor het UPM is er geen aparte communicatie nodig. Deze komt bij de uitvoering van de maatregelen.

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.

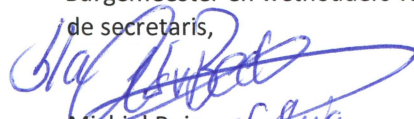

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

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

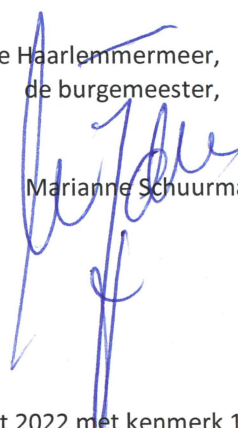
Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

Michiel Ruis

de burgemeester,

Marianne Schuurmans-Wijdeven



Bijlage(n):

- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
- Monitor Mobiliteitsvisie: de 1-meting
- Maatregelen monitor
- Brief provincie Noord-Holland van 14 maart 2022 met kenmerk 1801276/1785365 inzake : Afspraken rondom doorfietsroute Haarlem-Haarlemmermeer-Amsterdam (F200)



UITVOERINGSPROGRAMMA

MOBILITEIT 2023



gemeente
Haarlemmermeer

Colofon

Versie	0.5
Datum	24-2-2021
Opstellers	E. Delzenne, B. Pover
Afdeling	Verkeer en Vervoer, cluster RED
Foto omslag	Danny fotografie

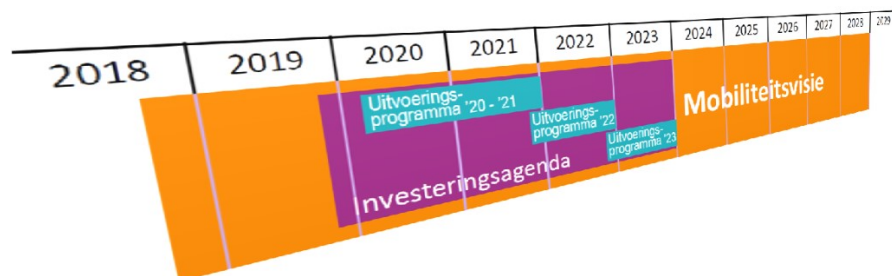
Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5	5.1	Projecten	19
1.1	Leeswijzer	6	6	Auto	20
2	Woningbouw.....	8	6.1	Beleid.....	20
2.1	Beleid	8	6.2	Projecten	20
2.2	Projecten	9	7	Parkeren.....	22
3	Langzaam verkeer	14	7.1	Projecten	22
3.1	Beleid	14	8	Verkeersveiligheid	23
3.2	Projecten	14	8.1	Beleid.....	23
4	Openbaar vervoer	16	8.2	Projecten	23
4.1	Beleid	16	9	Financiële consequenties	27
4.2	Projecten	16	9.1	Kosten en investeringen 2023.....	27
5	Netwerken verknopen	19	Bijlage I	Doelen Inspanningen Netwerk	29
			Bijlage II	Gerealiseerde inspanningen	30

1 Inleiding

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) geeft jaarlijks inzicht in de uit te voeren projecten. In het voorliggend UPM zijn de projecten voor 2023 opgenomen. Op deze wijze biedt het een actueel overzicht van de mobiliteitsopgaven. Verder prioriteert het UPM maatregelen en benodigde middelen.

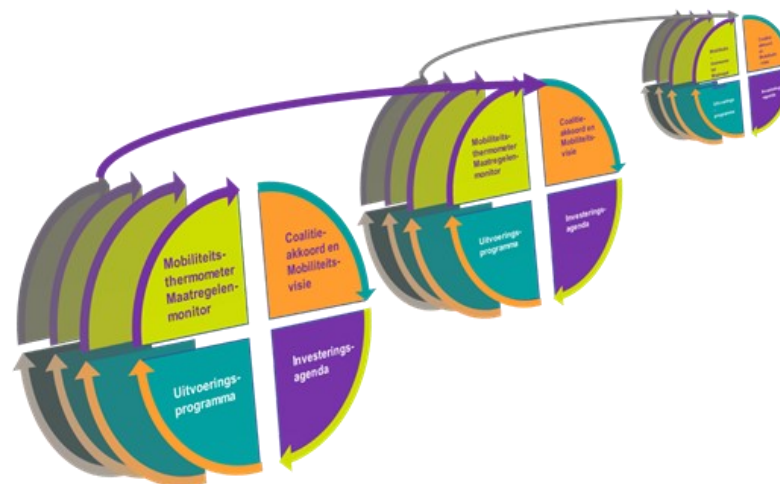
Het UPM past in de cyclus die is gestart met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) in 2018. Aan deze mobiliteitsvisie geven we uitvoering met de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023 (2019.0034528) (hierna: investeringsagenda). Uit deze investeringsagenda 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. Voorliggend UPM is het laatste UPM onder de Onderzoeks- en investeringsagenda Mobiliteit 2020-2023. In 2022 wordt ook de volgende investeringsagenda vastgesteld die daarmee een nieuw kader schetst.



Figuur 2 Schematische tijdsplanning producten programma Mobiliteit

Ieder jaar actualiseren we het UPM in een zich herhalend proces en verbeteren we de informatievoorziening en weergave. Het UPM laat de voortgang zien op bestaande projecten, maar initieert ook nieuwe studies, opgaves en maatregelen.

Voor de actualisatie is een goed beeld nodig van de voortgang van maatregelen. 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.



Figuur 1 Werking 4-jaarlijkse cyclus programma mobiliteit

We bouwen voort op de kennis van de vorige uitvoeringsagenda's (UPM 2020/2021 en UPM 2022). Daarnaast nemen we in dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023 (UPM 2023) op:

- **De actuele stand van zaken van projecten.** 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 huidige Investeringsagenda 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:

- maatregelen uit de verkeersstructuurplannen (VSP's) Nieuw-Vennep en Hoofddorp
- onderzoek naar het complementeren van de ruit om Lisserbroek (2^e Poelweg)
- verkeersveiligheidsmaatregelen Beinsdorp en Zwaanshoek
- uitbreiding hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) ten behoeve van de schaa sprong wonen
- P+R Rijnlanderweg
- reconstructie Lageweg Spaarndam
- fietsenstallingen bij R-net haltes
- twaalf extra haltes MeerOV
- ontwerpilot verkeersveiligheid fietsers 60 km/uur wegen IJweg te Nieuw Vennep

- aanpassen kruising N201 ten behoeve van de ontsluiting van Wickevoort te Cruquius
- reconstructie Kruiswegcorridor te Hoofddorp
- Eerste fase realisatie fietspaden PARK21 tot centrum en verbreden Liniepad te Hoofddorp

1.1 Leeswijzer

In dit UPM kijken we vooruit naar het jaar 2023. 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.

De maatregelen in dit UPM zijn gecategoriseerd naar de thema's uit de Mobiliteitsvisie, aangevuld met het thema woningbouw. Omdat hier voor de gemeente een grote focus en uitdaging ligt, laten we dit onderwerp in het UPM 2023 tot uitdrukking komen met een eigen thema. Veel projecten bedienen meerdere doelen en thema's. Toch is ervoor gekozen om een project aan het 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 de voortgang van het project met ieder UPM duidelijk gemaakt. Voor de fases van het project maken we onderscheid in:

1. initiatief
2. verkenning
3. planstudie
4. planuitwerking
5. realisatie

De tabellen laten alleen de stand van 2023 en 2024 zien en geven daarmee geen totaaloverzicht van de projecten.

Een overzicht van de inspanningen om de doelstellingen van de mobiliteitsvisie te bereiken is opgenomen in het doelen inspanningen

netwerk (DIN). De geactualiseerde DIN is opgenomen in bijlage I. In bijlage II is een overzicht opgenomen van de gerealiseerde inspanningen.

In hoofdstuk negen bespreken we de financiële consequenties van het voorgestelde uitvoeringsprogramma.

Het is belangrijk 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 onzekerheidsmarge. In de initiatief- en verkenningsfase houden we rekening met een onzekerheidsmarge van 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 meer duidelijk zodra er meer bekend wordt over het project.

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 Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681) laat zien dat er op verschillende terreinen een flinke opgave ligt voor mobiliteit. In 2022

wordt deze opgave uitgewerkt in een adaptieve agenda. Deze agenda kan daarna geprogrammeerd worden. Om ervoor te zorgen dat de belangrijke ontwikkelingen niet wachten op de adaptieve agenda, wordt een aantal projecten en studies daaruit al geprogrammeerd voor de uitvoering. In deze paragraaf betreft het een studie naar de uitbreiding van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) ten behoeve van de schaa sprong wonen. Om de opgave helder te krijgen is het noodzakelijk om in 2023 gedetailleerder onderzoek te doen naar gewenste aanvullingen op het bestaande HOV-netwerk.

Tabel 1 Wonen beleid bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkost en Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
1 initiatief	Uitbreiding HOV tbv schaa sprong wonen	Studie naar de ontsluiting van de woningbouwschaa sprong met (H)OV, specifiek Hoofddorp Noord en Cruquius				20		Schaa sprong	VRA nog onbekend		
1 initiatief	Verkeersmonitoring	Onderzoek uitvoeren t.b.v. monitoring	jaarlijks	jaarlijks	15	15		UPM 20/21			

2.2 Projecten

Binnen het project Lisserbroek wordt de fietsontsluiting van de gebiedsontwikkeling opgepakt. Dit sluit aan bij de realisatie van het zogenaamde Perenlaantje (zie hoofdstuk langzaam verkeer). Deze uitwerking hangt samen met de gebiedsontwikkeling en de bekostiging daarvan. Over de bekostiging zal nog meer duidelijkheid moeten komen.

Om een verkenning uit te voeren naar een fietspad dat vanaf Hoofddorp station via Lincolnpark naar PARK21 loopt, is € 30.000 opgenomen voor 2022 en € 100.000 voor 2023. Deze verbinding is essentieel om de ambitie om van Lincolnpark een duurzame wijk te maken te realiseren, zoals omschreven is in het mobiliteitsplan van Lincolnpark. Dit past ook binnen het gemeentelijk fietsplan dat begin 2022 is afgerond. Dit plan beschrijft de opgave voor fietsmaatregelen in de komende jaren.

In Hoofddorp Noord wordt de AM-locatie ontwikkeld. Hiervoor worden verschillende maatregelen voorbereid. Het gaat daarbij om:

- aansluiting rotonde Noordmeerstraat;
- aansluiting rotonde Hoofdweg-Noordelijke weg;
- afrit N201 – aansluiting en rotonde;
- aanpassing Wijkermeerstraat - Noordmeerstraat;
- aanpassing Hoofdweg (dynamische afsluiting).

In 2021 en 2022 liep de bekostiging hiervan via het UPM. Met de Programmabegroting 2022-2025 is eind 2021 het resterende bedrag opgenomen in het investeringsplan.

Ten behoeve van het woningbouwplan Pionier-Bols wordt gestart met de voorbereiding van de maatregelen bij de Helsinkilaan. Deze worden gedekt uit verhaalbare kosten en de specifieke uitkering van het Rijk Woningbouwimpuls.

In 2021 en 2022 zijn de verkeersstructuurplannen (VSP's) voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep opgesteld. In 2023 zal uitvoering worden gegeven aan

de eerste maatregelen uit deze VSP's. Met name in de omgeving van het station Hoofddorp zijn maatregelen nodig om de ontwikkelingen daar mogelijk te maken. De exacte maatregelen zijn nu nog niet bekend.

Het kruispunt Kruisweg / Boslaan ligt tussen de gebiedsontwikkelingen van het centrum en Hyde Park in en zal daarom drukker worden. Het kruispunt is daarnaast al enkele jaren een belangrijk verkeersveiligheidsknelpunt dat aandacht verdient. Voor Hyde Park zijn maatregelen om de omliggende kruispunten nodig. Nu de nieuwbouw van Hyde Park oplevering nadert staan ook deze werkzaamheden op de rol. Deze maatregelen worden vanuit het project Hyde Park bekostigd, daarom is het niet nodig hiervoor extra geld op te nemen in het UPM.

In 2022 is een voorkeursvariant vastgesteld voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. In 2023 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 Haarlemmermeer) gezamenlijk gedragen.

In relatie tot de bouwplannen van Wickevoort moet het kruispunt van de N201 met de Spieringweg opgepakt worden. Een deel van de kosten wordt gedragen door de ontwikkelaar. De overige kosten kunnen niet uit het project gedekt worden. De uitvoering van de maatregelen kan pas starten nadat de provincie Noord-Holland de werkzaamheden aan de Cruquiusbrug heeft uitgevoerd.

Door de ontwikkelingen in Badhoevedorp is er behoefte aan een verkeersveilige fietsverbinding bij de Burgemeester Amersfoortlaan. Deze fietsvoorziening is ook opgenomen in de verkeerskaart van het verkeersstructuurplan voor Badhoevedorp. Financieel is binnen het project Badhoevedorp is geen rekening gehouden met de fietsverbinding. In 2023 wordt een verkenning naar deze route uitgevoerd en met de realisatie gestart.

Vanaf 2022 worden de eerste individuele projecten afkomstig uit de Kruiswegcorridorstudie gestart. De voorbereiding van de werkzaamheden willen we in 2022 starten. Hiervoor zal een bijdrage aangevraagd worden uit het fonds van Schiphol Logistics Park (SLP). In 2023 kan dan de eerste uitwerking plaats vinden. De maatregelen van de Kruiswegcorridor maken onderdeel uit van de adaptieve agenda van de netwerkstudie. Afstemming daarbinnen moet nog plaatsvinden.

De Hoofdweg Oostzijde tussen de Beurspleinrotonde en het Burgemeester Van Stamplein wordt afgewaardeerd naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid 30 km/uur. Naar verwachting wordt de route hierdoor rustiger, zodat deze het extra verkeer van het bouwplan op het

Dick Tromplein aankan. Dit zal in het bestemmingsplan (dat nog in de maak is) worden voorgesteld.

Het kruispunt Rijnlanderweg / Bennebroekerweg moet aangepast worden door de combinatie van alle bouwactiviteiten voor Nieuw Vennep en de zuidrand van Hoofddorp. Wanneer het knelpunt op dit kruispunt niet wordt opgelost, kunnen de bestemmingsplannen van deze projecten niet worden vastgesteld en treedt er vertraging op. Het project is gestart, maar nog niet afgerond. De aanpassing van het kruispunt is een tijdelijke oplossing. De definitieve oplossing komt met de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg. Daardoor komt deze oplossing ook niet in aanmerking voor andere subsidies.

Tabel 2 Wonen projecten bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkost en Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
2 verkenning	maatregelen uit de verkeersstructuurplannen (VSP's) Nieuw-Vennep en Hoofddorp	In 2022 worden de VSP's vastgesteld. De maatregelen daaruit zullen uitgewerkt moeten worden in een verkenning	onbekend			100					
2 verkenning	fietsverbindingen Lisserbroek	Tbv Lisserbroek				pm			WBI Lisserbroek		
2 verkenning	verkeersafwikkeling stationsgebied	In 2022 worden de VSP's vastgesteld. De maatregelen daaruit zullen uitgewerkt moeten worden in een verkenning	onbekend			100		Schaalsprong			

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
2 verkenning	Fietsverbindingen ontwikkellocaties	verkenning fietspad Hoofddorp centrum via Lincolnpark naar Park21	onderdeel van fietsverbindingen ontwikkellocaties		100			Schaalsprong	ca. 50% VRA		
2 verkenning	HFD Noord AM-locatie Infra (390301)	Vorbereiding aansluiting N201, Maatregelen Hoofdweg, Aanpassen kruising Pabstlaan	4.379	120	15	460	460	Schaalsprong (2022), programma begroting (2023)	3 mln ontwikkelaar		
2 verkenning	Lisserbroek - ontsluiting op N205/N207	Ruit Lisserbroek (- Lisse) randweg /ontsluiting	44.700	44.700	100			project-financiering	Ontwikkelaars, ?	planning afhankelijk van gebiedsontwikkeling Geen sluitende businesscase. Aanvraag 3e tranche WBI 2021 is afgewezen.	
2 verkenning	Rotonde Helsinkilaan / Operaweg	Tbv Bols Pionier	474,6			474,6			kostenverhaal en WBI Bols		
2 verkenning	Rotonde Spoorlaan / Noordelijke randweg	diverse projecten	100	100	50	50		Schaalsprong			
3 planstudie	Kruispunt Kruisweg / Boslaan & oversteek fietsroute Kagertocht	Kruisweg / Boslaan is een bestaand onveiligheidsknelpunt met de toenemende druk als gevolg van ontwikkelingen centrum en Hydepark is aanpak nodig				20			VRA nog onbekend		

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
3 planstudie	Kruiswegcorridor 2040	1 e fase uitwerking doorfietsroute	100.300		100	250	250	intrafonds SLP (2022) VJR (2023)	Kostenverdeling naar rato van toerekenbaarheid gedaan,		
4 planuitwerking	Fietsverbindingen ontwikkellocaties	realisatie route Park21 t/m centrum en verbreden Liniepad	onderdeel van fietsverbindingen ontwikkellocaties			500	1.000	Schaalsprong			
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		UPM 20/21			
4 planuitwerking	opwaarderen (Nieuwe) Bennebroekerweg	Voorheen Duinpolderweg.	86.000	10.000	120	120		9.400 k in UPM 20/21			
5 realisatie	Aanpassen kruising N201 / Spieringweg	Tbv Wickevoort	800			300		Schaalsprong	500 k ontwikkelaar		
5 realisatie	aanpassen kruispunt Rijnlanderweg / Bennebroekerweg	Verbeteren bereikbaarheid westkant Haarlemmermeer, tussentijdse maatregelen	1.100	1.100	500	500		UPM 20/21 voor 2022 schaalsprong			
5 realisatie	Network Safety Index	Burgemeester Amersfoordtlaan. Door de ontwikkelingen in Badhoevedorp is er behoefte aan een verkeersveilige fietsverbinding				500	500		VRA nog onbekend		

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
5 realisatie (planuitwerking?)	Ontsluiting Zuidrand Hoofddorp auto	afwaarderen N520	pm		800			2021 GREX			
5 realisatie	Herinrichten Hoofdweg Oostzijde	Herinrichting naar GOW 30 Beurspleinrotonde - Burg. Van Stamplein. T.b.v. bouwplan Dick Tromplein	50	-		-			ontwikkelaar	Bestemmingsplan moet nog gemaakt worden Afspraak met ontwikkelaar zijn nog niet rond	

3 Langzaam verkeer

De mobiliteitsvisie maakt onderscheid in de thema's fiets en voetgangers. Voor de overzichtelijkheid worden de studies en projecten voor fiets en voetgangers in dit UPM onder één thema beschouwd, namelijk langzaam verkeer. In de mobiliteitsvisie zijn hier uiteenlopende doelen voor genoemd zoals het oplossen van verkeersveiligheidsknelpunten, meer snelfietsroutes, het 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.

3.1 Beleid

In 2022 wordt het fietsplan afgerond, waarmee invulling wordt gegeven aan de fietsmaatregelen voor de komende jaren. Het fietsplan is besproken in het hoofdstuk wonen.

3.2 Projecten

In samenwerking met de provincie Noord-Holland worden de fietsenstallingen bij de R-nethaltes uitgebreid. Het onderzoek wordt door de provincie in 2022 uitgevoerd. In 2023 levert de gemeente Haarlemmermeer een bijdrage in de uitvoering.

Tabel 3 Langzaam verkeer projecten bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkost en Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
2 verkenning	Fietsveiligheid Sloterbrug	Samen met Amsterdam de verkeersveiligheid en doorstroming van de Sloterbrug tussen Badhoevedorp en Amsterdam verbeteren. Het wordt verkeersveiliger voor langzaam verkeer de doorstroming verbetert voor de auto en het OV.	9.875	3.100	150	800			6060		

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
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		UPM 20/21			
5 realisatie	Snelfietsroute Haarlem - Amsterdam	Snelfietsroute Haarlem - Amsterdam (F200), Tussen 'De zoete inval' en sugar City Oost/station Halfweg.	3.132	1.447	595			852 k eerder krediet, 400 k RIH, 195 k B&O,	1,7 mio		
5 realisatie	Fietspad Schipholdijk	Werk-met-werk maken HOV Fokkerweg	386	386	386			286 k B&O (programmabegroting 2020-2023) (24/09/2019 - 2019.0051784), 100 k RV 16/01/2020 (deltaplan 2019.0058144).			
5 realisatie	S106 fietspad	Sluit aan op de kruising	1.500		450				VRA 1.250 k (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	10			1.000 k UPM 20/21, GRE X eventueel restant tekort	subsidie 4.030k 2.5 milj VRA, 715 k rijk		

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkost en Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
5 realisatie	Fietsparkeren bij R-nethaltes	ism VRA & PNH				50			VRA en PNH nog onbekend		

4 Openbaar vervoer

Binnen het thema openbaar vervoer is aandacht voor het verbeteren van het nationaal-, regionaal- en het lokaal netwerk. In de DIN zijn naast de opgaven uit de onderstaande tabellen ook de meer reguliere opgaven op dit terrein opgenomen die worden bekostigd uit middelen die geraamd zijn in de programmabegroting.

4.1 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. Daarnaast maken we ons zorgen over de reizigersaantallen die als gevolg van de

coronamaatregelen flink achterblijven. Dit heeft enorme financiële consequenties waarvoor een transitieplan is opgesteld door de vervoerregio Amsterdam. Hier zijn we als gemeente goed op aangehaakt.

4.2 Projecten

MeerOV rijdt in onze gemeente als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer en brengt reizigers van de MeerOV halte naar een halte van regulier openbaar vervoer en zorgt zo voor fijnmazig openbaar vervoer. MeerOV zal worden uitgebreid met twaalf haltes in het gebied van de voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

Tabel 4 Openbaar vervoer projecten bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkost en Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
2 verkenning	HOV Noordwijk - Schiphol aansluiten op Nieuw Vennep West en Hoofddorp Zuid	Uitwerking tracé		2.500	25	25	2.450				
4 planuitwerking	HOV Bosrandweg-Fokkerweg	Multimodale studie naar toekomstige knelpunten op het knooppunt N231/N232 en aansluitende wegen, inclusief aandacht voor de HOV verbinding via de Fokkerweg tussen het knooppunt en de N201.	onbekend		25			2020 RED, 2021 €10k Beschikbaar RED, €15k voorbereiding door IB			2021 €10k Beschikbaar RED programma begroting €15k voorbereiding door IB
5 realisatie	HOV SOOMR	HOV Schipholring compleet maken en daarmee de bereikbaarheid van Schiphol-Rijk en Oude Meer te verbeteren en de doorstroming, snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer tussen Schiphol Oost en knooppunt Schiphol Zuid te optimaliseren. Ook wordt de doorstroming voor het overige verkeer in Schiphol-Rijk en Oude Meer verbeterd	8.500	1.300				UPM 20/21			

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkost en Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
5 realisatie	HOV Westtangent - Oude Haagseweg	Aanleg van de Westtangent tussen Schiphol & Amsterdam-Sloterdijk inclusief vervanging brug Oude Haagseweg incl. een vrij-liggende busbaan op talud, een nieuw viaduct over de A9, fietsonderdoorgangen bij het Golfterrein en bij knooppunt A4/A9.	41 .000	1.500				UPM 20/21			
5 realisatie	Toegankelijke bushaltes	langjarig programma ivm onze wettelijke taak voor inclusieve mobiliteit			50	50		UPM 2022	150 per jaar		
5 realisatie	Uitbreiding MeerOV	12 extra haltes Haarlemmerliede en Badhoevedorp				20		VJR	VRA nog onbekend		

5 Netwerken verknopen

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

5.1 Projecten

In 2022 wordt voor de P+R Nieuw Vennep onderzocht of het aantal parkeerplaatsen kan worden uitgebreid en of een dak met zonnepanelen

kan worden gerealiseerd. Bij een positieve bevinding zal de uitvoering hiervan in 2023 plaats gaan vinden.

Voor de P+R in Halfweg is nu geen budget opgenomen. We zijn voornemens hier betaald parkeren in te voeren om langparkeerders die niet met de trein gaan te weren. Echter voor de treinreiziger streven we ernaar om het parkeren gratis te houden. Dit vraagt nog afstemming met de NS.

Tabel 5 Verknopen netwerken projecten Bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
5 realisatie	P+R Nieuw Vennep	uitbreiden bestaand P+R terrein met 300 pp in gebouwde oplossing incl. zonedak	4.500	2.500	2.500	625	1.175	UPM	inschatting VRA 2 mio ook NS/ProRail		

6 Auto

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

6.1 Beleid

De trajecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het rijk worden begeleid vanuit de staande organisatie. Het betreft de MIRT-trajecten Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (met uitzondering van de metro), de multimodale knoop Schiphol en de A4. De aanpassing van het Rottepolderplein is ondergebracht in het traject Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

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

6.2 Projecten

In 2021 en 2022 is de gemeenteraad met de gemeenteraden aan de westkant van onze gemeente in overleg, waarbij het doel is om gezamenlijk tot een agenda te komen voor het verbeteren van de bereikbaarheid aan de westkant van onze gemeente.

In 2021 en 2022 zijn in overleg met de gemeenten aan de westkant flankerende maatregelen voor de overlast in de dubbeldorpen uitgewerkt. Hiervoor zijn reeds kleine maatregelen uitgevoerd in de vorm van gedragsbeïnvloeding. In 2023 verwachten we ook fysieke maatregelen uit te voeren die de overlast verminderen.

In 2022 is de voorkeursvariant van het opwaarderen van de Nieuwe Bennebroekerweg besloten. Daarbij is ook meerwaarde voor de realisatie van de Tijnweg met het project voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. We zien mogelijkheden om werk met werk te maken en de afwikkeling op de Nieuwe Bennebroekerweg te optimaliseren.

Tabel 6 Auto projecten bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkost en Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
1 initiatief	Capaciteit rotonde Deltaweg-BBW	Eventueel de verkeerssituatie van de rotondes Deltaweg/Nieuwe Bennebroekerweg aanpassen, na monitoring wanneer de nieuwe woningen gerealiseerd en bewoond zijn	520	260	50			UPM 20/21		Nieuw Molenaarslaan	
1 initiatief	Flankerende maatregelen uitwerking	vervolg op initiatiefvoorstel gemeenteraad			50	500			PM		
3 planstudie	Aansluiting A4 oost incl. rotonde Tijnweg	Onderdeel van project Aansluiting A4-afslag Hoofddorp Zuid, Korte termijn maatregelen	pm	2.925	75	2.775		UPM 20/21	pm		
3 planstudie	S106 kruispunt		2.700	-	25			gemeente Amsterdam		Vertraagd door motie Lepeelaar	Kans om fietspad mee te nemen.
4 planuitwerking	Afwaarderen Schipholweg Badhoevedorp	Afwaarderen van doorgaande provinciale weg naar gebiedsontsluitingsweg van het dorp		800	250			50 krediet UPM 20/21 + 750 overheveling Deltaplan	100	Er bestaat een risico op budgettair niveau	
	optimaliseren ontsluiting en bereikbaarheid STP							project			

7 Parkeren

7.1 Projecten

Vanuit kleine parkeermaatregelen worden jaarlijks vele kleine knelpunten opgelost. In de voortgangsrapportage mobiliteit 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 drie behandeld.

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2021	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
5 realisatie	Kleine parkeermaatregelen	Aanpassen parkeerplaatsen bestaande situatie - knelpunten uit participatie	jaarlijks	jaarlijks	75	75	75	UPM22			

8 Verkeersveiligheid

Net als de bestuurlijke aandacht voor de bereikbaarheid van de nieuwe ontwikkellocaties, staat verkeersveiligheid nog altijd hoog op de agenda. De gemeente heeft de verkeersongevallenconcentraties goed in beeld gebracht en via verschillende lopende onderzoeken wordt ingezoomd op de mogelijke oorzaken van het ontstaan van deze ongevallenconcentraties. Ondanks de inzet van de gemeente stagneert de dalende trend van zowel het aantal verkeersongevallen als het aantal verkeersslachtoffers¹.

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 toekomstig 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.

8.1 Beleid

In de programmabegroting is budget beschikbaar voor het uitvoeren van 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 we ook campagnes organiseren die gericht zijn op lokale problematiek, zoals fietsveiligheid op de ringdijk.

8.2 Projecten

Een belangrijke aanpak bij verkeersveiligheid is het oplossen van blackspots en verkeersveiligheidsconcentraties. Wij kijken naar de top-25 van verkeersonveiligheidsconcentraties op gemeentelijke wegen. Daar waar kan proberen we mee te liften met bestaande projecten om deze locaties aan te pakken. Locaties die niet mee kunnen liften pakken we als zelfstandig project op. De volgende projecten in het UPM 2023 vallen onder deze laatste categorie:

- Fietsveiligheid IJweg te Nieuw Vennep
- Aalsmeerderweg/Beechavenue te Hoofddorp

Bij de totstandkoming van de mobiliteitsvisie hebben belanghebbenden hun ervaringen en beelden gedeeld in een participatietraject. Als onderdeel van het uitvoeringsprogramma worden middelen 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 in het UPM opgenomen voor werk met werk 30km inrichtingen. In het in de programmabegroting opgenomen budget 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. Twee projecten De budgetten worden met dit bedrag opgehoogd via dit UPM. Het betreft de Lageweg in Spaarndam.

¹ Zie Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer: de 1-meting

Een van de belangrijke verkeersonveiligheidsconcentraties ligt op de IJweg. De reguliere oplossingen kunnen hier waarschijnlijk geen oplossing bieden. Daar ontbreekt de ruimte voor. Wij zullen daarom op een experimentele manier een andere inrichting onderzoeken. We gaan daarom voor deze weg een experimenteel traject in waarbij we zoveel mogelijk kennis uit de markt en bestaande instanties willen halen. We denken daarvoor aan ontwerpateliers met experts.

We hebben in 2021 en 2022 kleine maatregelen genomen ten behoeve van de leefbaarheid in Zwaanshoek en Beinsdorp. We zien echter dat dit niet

voldoende is. Een structurele oplossing voor deze dorpen laat na het wegvallen van de Duinpolderweg nog op zich wachten. Daarom zullen we in 2023 onze inspanningen verder richten op het verbeteren van de leefbaarheid, zonder dat de verkeersstroom wordt aangepast. Hiervoor zullen meer ingrijpende maatregelen nodig zijn, waarvoor de eerder gereserveerde budgetten van de Network Safety Index worden ingezet.

Tabel 7 Verkeersveiligheid projecten bedragen x 1000

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkost en Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
1 initiatief	studie heroverweging functie en vorm IJweg NV en Hoofddorp	De verkeersveiligheid is in het geding, maar de ruimte beperkt. Pilot met een nieuw soort inrichting.				40			VRA nog onbekend		
4 planuitwerking	verkeersveiligheidsmaatregelen Beinsdorp en Zwaanshoek	Korte termijn maatregelen				500			VRA nog onbekend		
4 planuitwerking	30 km herinrichting R. Kochlaan en K. Onneslaan	Als gevolg van verplaatsing A9. Aangekondigd in raadsbesluit VSP Badhoevedorp	800	800	645,5			UPM 20/21	ja		Aangekondigd in raadsbesluit VSP
4 planuitwerking	Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur	Het verwerken van de uitgangspunten Mobiliteitsvisie bij werket-werk in de VOR- en Taakveld-projecten	jaarlijks	jaarlijks	1.324	800	800	UPM			
5 realisatie	30 km inrichting Haarlemmerstraatweg	Nabij servicecentrum Halfweg i.c.m. F200						project-budget	ja		

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkost en Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
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 in Rozenburg is één van de belangrijkste blackspots binnen de gemeente.	140	100	47,5			UPM	100 VRA		
5 realisatie	Herinrichten Parkslaan / Draverslaan	verbeteren duurzaamveilige inrichting						project-budget			
5 realisatie	Kleine verkeersveiligheidsmaatregelen	Knelpunten uit de participatie versneld oplossen	jaarlijks	jaarlijks	300	200			PM		
5 realisatie	Parkeren + Schoolzone Liedeweg		36					MIP (H&S)	20 VRA		
5 realisatie	Ringdijk en Ringvaart en vervolg Badhoevedorp	Voor de gehele Ringdijk wordt autoverkeer teruggedrongen, zodat een aantrekkelijk leefklimaat met verblijfskwaliteit ontstaat. Na de eerste ronde aan maatregelen wordt vanaf 2022 ingezet op	4.545	4.545	1.000			2022 ev VJR	Dekking VRA wordt nog uitgezocht		

Fase	Projectnaam	Korte omschrijving	Projectkosten Totaal	Eigen Bijdrage Totaal Gedekt / ongedekt	EB 2022	EB 2023	EB 2024	Dekking EB	dekking derden	risico's	opmerkingen
5 realisatie	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.	500	250	250			UPM 20/21	300		
5 realisatie	Werk met werk 30km inrichtingen	diverse projecten	800	800	750	800	800	VJR	VRA nog onbekend		
5 realisatie	30 km inrichting	(restant) Spaarndam)	125			25		project	VRA nog onbekend	100 k project beschikbaar	
5 realisatie	Reconstructie Lageweg Spaarndam		235.000			35.000			VRA nog onbekend	188 k project beschikbaar.	

9 Financiële consequenties

De investeringen en maatregelen die de gemeente neemt kunnen niet zonder financiële middelen worden uitgevoerd. In dit hoofdstuk gaan we 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. De gemeente kent diverse dekkingsbronnen: de programma's Mobiliteit en Kwaliteit fysieke omgeving (voor beheer en onderhoud), de investeringen Vernieuwing Openbare Ruimte (VOR), de grondexploitaties of anterieure overeenkomsten van verschillende bouwplannen etc.

In de vorige hoofdstukken is gestreefd een volledig overzicht op te stellen van maatregelen die gevolgen hebben voor de mobiliteit. De maatregelen die uit verschillende dekkingsbronnen worden gedekt zijn in de vorige hoofdstukken daarom samengenomen. In dit hoofdstuk richten we ons alleen op de opgaven waarvoor binnen dit UPM krediet wordt aangevraagd.

Tabel 8 Nieuwe opgaven dekking reserve Schaalsprong

Thema	Nieuwe opgave	2023	2024
Wonen	Rijnlanderweg	500.000	
	Rotonde Noordelijke randweg	50.000	
Totaal per jaar		550.000	
Totaal ten laste van de reserve Schaalsprong		550.000	

9.1 Kosten en investeringen 2023

De investering voor de uitvoering van de projecten horende bij het UPM 2023 worden geraamd op € 2,2 miljoen. Enerzijds wordt er voor een bedrag van € 0,7 miljoen aan investeringen gedekt uit reeds bestaande kredieten (uit voorgaande UPM) door te herverdelen en anderzijds voor een bedrag van € 1,52 miljoen aan kredieten gedekt uit de reserve schaalsprong.

bevat de nieuwe opgaven die voortvloeien uit dit UPM.

De komende jaren verwachten we meer grip te krijgen op het programmeren en plannen van de projecten. Er zullen zich echter onvoorziene gebeurtenissen blijven voordoen. Zoals dat in de afgelopen periode werkzaamheden stil zijn komen te liggen vanwege de coronacrisis, inspraak werd bemoeilijkt of noodzakelijke metingen niet konden worden verricht. Of ook door het ontbreken van capaciteit in eigen organisatie of die van een partner.

Tabel 9 Nieuwe opgaven dekking RIH

Thema	Nieuwe opgave	2023	2024
Wonen	Maatregelen uit de verkeersstructuurplannen (VSP's) Nieuw-Vennep en Hoofddorp	130.000	70.000
	Aanpassen kruising N201 / Spieringweg	300.000	
Totaal per jaar		430.000	70.000
Totaal ten laste van de reserve RIH		500.000	

Tabel 10 Nieuwe opgaven herverdeling

Thema	Nieuwe opgave	2023	2024
Langzaam verkeer	Fietsparkeren bij R-nethaltes	50.000	
Verkeers-veiligheid	Verkeersveiligheidsmaatregelen Beinsdorp en Zwaanshoek	260.000	140.000
	Kruiswegcorridor 2040	250.000	
Totaal herverdeling		560.000	140.000
Totaal herverdeling		700.000	

Tabel 11 Nieuwe opgaven exploitatielasten

Thema	Nieuwe opgave	2023	2024
Openbaar vervoer	Uitbreiding MeerOV	20.000	
Verkeers-veiligheid	Reconstructie Lageweg Spaarndam (aanvullend op reeds bestaand krediet)	35.000	
Totaal exploitatielasten UPM		55.000	

Om de realisatie van de ambities uit de mobiliteitsvisie mogelijk te maken is het noodzakelijk om in 2024 weer extra budgetten beschikbaar te stellen. Deze zullen voortvloeien uit het UPM 2024.

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. In het Meerjarenplan Investerings najaar 2022 worden deze bijdragen, wanneer van toepassing, in mindering gebracht.

Bijlage I Doelen Inspanningen Netwerk

Bijlage II Gerealiseerde inspanningen



gemeente
Haarlemmermeer

Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer: de 1-meting



Inhoud

1 Trends en ontwikkelingen	11
1.1 Inwoners	11
1.2 Pendel woon-werk verkeer.....	11
1.3 Vervoermiddelbezit.....	12
1.4 Elektrisch vervoer	12
2 Bereikbaarheid	13
2.1 De bereikbaarheid van onze inwoners en werklocaties	13
2.2 Afstand tot belangrijke voorzieningen	19
2.3 OV-knooppunten en mobiliteit-hubs.....	21
2.4 Gebruik van openbaar vervoer.....	21
2.5 Deelmobiliteit.....	23
2.6 Knelpunten in het wegennetwerk.....	25
2.7 Verplaatsingen naar vervoerwijze	30
3 Verkeersveiligheid	33
3.1 Duurzaam Veilig	33
3.2 Verkeersongevallen en -slachtoffers.....	33
3.3 Verkeersongevallenconcentratie locaties.....	34
4 Klimaat en leefomgeving	36
4.1 CO2-uitstoot in de bebouwde kom en op buitenwegen	36
4.2 Publieke laadpunten voor elektrische auto's.....	36
4.3 Geluidsbelasting	37
4.4 Luchtkwaliteit.....	38
4.5 Ervaren verkeersoverlast.....	39
Bijlage 1: Bezoekerspotentieel en ontplooiingsmogelijkheden.....	40
Bijlage 2: Geladen kWh, laadsessies en unieke gebruikers per laadpaal	42

Samenvatting

Bereikbaarheid

In 2020 werd er minder gereisd. Zowel het aantal verplaatsingen per dag als de gemiddelde afgelegde afstand en de gemiddelde reisduur namen af. Dit gebeurde voor vrijwel alle vervoerswijzen, maar vooral voor de auto en het openbaar vervoer. Er werd wel meer gewandeld en op relatief grote afstanden langer gefietst. Maar lange afstanden maakt men nog steeds het vaakst als bestuurder in een auto. Vooral voor werk, onderwijs, cursus en kinderopvang werd minder gereisd. Men deed dat juist vaker voor ontspanningsdoeleinden (toeren, wandelen). In plaats van de auto te nemen ging men nu vaker wandelen om uit te gaan, te sporten of voor hobby.

Cijfers van het OV gebruik laten sterke dalingen zien. Het aantal treinreizigers daalde met 67%. De grootste daling zagen we op Schiphol Airport (-70%). Ook in het busvervoer nam het aantal reizigers flink af (-50%). Het aantal ritten van MeerOV nam af met 23%, de gemiddelde gereisde afstand per rit bleef vrijwel gelijk. Het aantal deelvoertuigen steeg: in 2020 telde Haarlemmermeer 11,5 deelauto's per 100.000 inwoners en 345 deelfietsen per 100.000 inwoners. Het gebruik van de deelfietsen nam flink af in de periodes waarop de (intelligente) lockdowns van kracht waren.

Belangrijke voorzieningen als huisartsen, scholen en ziekenhuizen liggen met name in kernen aan de buitenranden van de gemeente op grotere afstand. Zo moeten inwoners uit Abbenes, Buitenkaag, Burgerveen,

Leimuiderbrug, Weteringbrug, Lisserbroek en Rijsenhout meer dan tien kilometer rijden om het dichtstbijzijnde ziekenhuis te bereiken. Maar basisscholen zijn vanuit iedere kern binnen een afstand van drie kilometer te bereiken.

De knelpuntenkaarten laten vooral voor snelwegen een groot verschil zien ten opzichte van 2019. Er is vrijwel geen vertraging in de ochtend- en avondspits te zien. Naast de COVID-19 maatregelen is de invoering van de maximaal toegestane snelheid van 100 km/uur een belangrijke factor. Voor gemeentelijke wegen is de situatie vrijwel ongewijzigd. De gemiddelde snelheid in spitsijd ligt daar zo'n 60 tot 80 % lager.

Verkeersveiligheid

2020 kende minder verkeersongevallen en -slachtoffers. Helaas vielen op gemeentelijke wegen wel meer verkeersdoden te betreuren. De meeste slachtoffers vielen onder fietsers en bromfietzers. Ook het totale aantal verkeersongevallen op de verkeersongevallenconcentratie locaties daalde. De rotonde Beursplein blijft het grootste ongevallenknelpunt, maar het aantal ongevallen begint daar wel te dalen. Verder is ook te zien dat locaties die in de afgelopen jaren zijn aangepakt dalen in de lijst: bijvoorbeeld de Nieuwemeerdijk tussen de Koekoekslaan en A9 waar een fietsstraat is aangelegd en de kruising Taurusavenue/Rijnlanderweg. Belangrijk zijn de kruising Boslaan/Kruisweg en de IJweg tussen de N201 en de Oostzee: deze lijken meer ongevallen aan te trekken.



Klimaat en leefomgeving

De meest recente data over CO₂-uitstoot op wegen binnen de bebouwde kom komt uit 2019. Er werd 86.341 ton CO₂ uitgestoten. Daarmee draagt deze uitstoot voor 5% bij aan de totale CO₂-uitstoot van Haarlemmermeer. Op buitenwegen (wegen waarop 60 km/u of sneller wordt gereden) is dit 9%.

In 2020 was ruim 6% van de personenauto's en 1% van de bedrijfsauto's in Haarlemmermeer volledig elektrisch. Het aantal volledig elektrische personenauto's in onze gemeente is, ten opzichte van 2019, bijna verdubbeld. De gemeente telde 1.409 (semi)publieke (snel) laadpunten voor elektrische auto's: 230 meer dan een jaar eerder. Ook het gebruik van de laadpunten

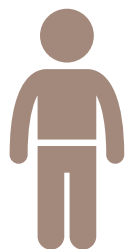
nam flink toe: we zien een toename van 8.036 unieke gebruikers, 17.874 laadsessies en 526.609,39 kWh geladen stroom (dat is meer dan een verdubbeling). Het gebruik nam vooral toe in Hoofddorp, maar ook in Nieuw-Vennep en Badhoevedorp.

De ervaren geluidshinder door wegverkeer, treinverkeer en brommers/scooters is nagenoeg gelijk gebleven. De ervaren geluidshinder van vliegverkeer is gedaald. Wel blijft vliegverkeer de grootste veroorzaker van geluidshinder, gevolgd door brommers en scooters. Van alle gebieden in Haarlemmermeer wordt in Haarlemmerliede de meeste geluidshinder door wegverkeer en brommers/scooters ervaren. De meeste stof/roet/rookhinder door wegverkeer werd ervaren in Haarlemmerliede.

Met betrekking tot verkeersoverlast ervaren inwoners van Haarlemmermeer West, Noord en Zuidoost meer overlast dan gemiddeld in de gemeente. Het gaat dan om te hard rijden, agressief gedrag in het verkeer en parkeeroverlast. In Hoofddorp centrum en Nieuw-Vennep ervaren inwoners evenveel verkeersoverlast als gemiddeld in de gemeente en in Hoofddorp Zuidwest ervaren inwoners juist minder verkeersoverlast dan gemiddeld in de gemeente.



Contextgevende indicatoren



Inwoners

meting 2019 154.235
meting 2020 157.789

+3.554

Forensen

werkforensen 134.700
woonforensen 43.800
wonen-werken in
Haarlemmermeer 34.200

cijfers van 2019



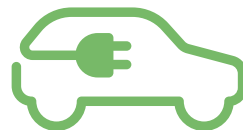
Personenauto's

per huishouden
meting 2019 1,8
meting 2020 2

+0,2

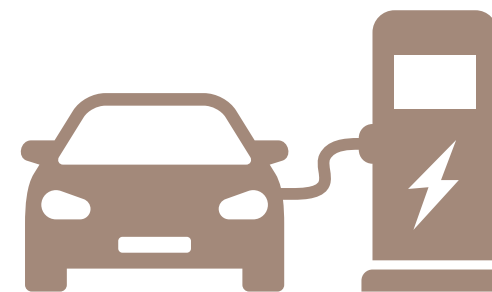
Aandeel elektrische auto's

Personenauto's
meting 2019 4,1%
meting 2020 6,3%



+2,2%

Bedrijfsauto's
meting 2019 1,3
meting 2020 1,1 **-0,2%**



Gebruik laadpunten

Geladen stroom laadpunten (kWh)

meting 2019 506.232
meting 2020 1.032.842

+526.609

Laadsessies laadpunten

meting 2019 36.883
meting 2020 54.757

+17.874

Unieke gebruikers laadpunten

meting 2019 11.822
meting 2020 19.858

+8.036



OV-reizigers gemiddelde werkdag



Treinreizigers

meting 2019 124.562
meting 2020 40.824

-83.738

Busreizigers

meting 2019 12.258.973
meting 2020 6.284.295

-5.974.678



Reizigers MeerOV

meting 2019 4,5
meting 2020 3,5

-1

Contextgevende indicatoren

Gemiddelde afstand tot voorzieningen (km)



Huisartsenpraktijk

1 meting 2019 1
meting 2020 1



Grote supermarkt

1,1 meting 2019 1,1
meting 2020 1,1



Treinstation

4,1 meting 2019 3,9
meting 2020 4,1

Huisartsenpost

5,8 meting 2019 5,8
meting 2020 5,8



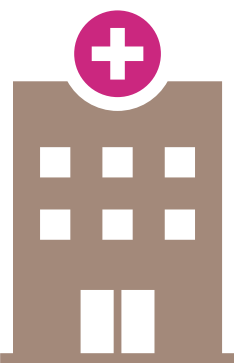
School

0,8 meting 2019 0,8
meting 2020 0,8



Belangrijk overstapstation

9,5 meting 2019 9,6
meting 2020 9,5



Ziekenhuis excl. buitenpolikliniek

5,6
meting 2019 5,6
meting 2020 5,6















Voortgezet onderwijs









2,2 meting 2019 2,2
meting 2020 2,2














Vastgestelde indicatoren

VASTGESTELDE INDICATOREN		METING 2019	METING 2020	VERSCHIL 2019-2020		STREEFWAARDE 2030
Gemiddelde afstand per persoon per dag (km)						
	Fiets	2,95	2,43	-0,5		N.v.t.
	OV	5,37	2,23	-3,1		N.v.t.
	Auto	24,87	17,49	-7,4		N.v.t.
	Wandelen	0,89	1,15	0,3		N.v.t.

VASTGESTELDE INDICATOREN		METING 2019	METING 2020	VERSCHIL 2019-2020		STREEFWAARDE 2030
Gemiddelde snelheid (%)						
Gemiddelde snelheid in de ochtend- en avondspits t.o.v. freeflow op gemeentelijke wegen		60-80	60-80	0		> 80
Deelvoertuigen per 100.000 inwoners (#)						
Deelvoertuigen		461,1	556,5	+95,4		20.000**
	Deelauto's	9,1	11,5	+2,4		10.000
	Deelfietsen	452	545	+93		5.000
Voorzieningen op OV-knooppunten (#)						
Voorzieningen voor verschillende vervoerswijzen op OV-knooppunten		*cijfers 2019 niet beschikbaar	6,9 (gemiddeld)	###		7 per OV-knooppunt

VASTGESTELDE INDICATOREN	METING 2019	METING 2020	VERSCHIL 2019-2020	STREEFWAARDE 2030
Verkeersongevallen en -slachtoffers (#)				
 Ernstig gewonden	204	168	-36	 115
 Doden	3	5	+2	 0
 Ongevallen op VOC-locaties	225 (2017-2019)	206 (2018-2020)	-19	 100
CO2-uitstoot verkeer en vervoer (ton)				
 Bebouwde kom	86.341	*cijfers 2020 niet beschikbaar	###	55.000
 Buitenwegen	153.117	*cijfers 2020 niet beschikbaar	###	95.000

VASTGESTELDE INDICATOREN	METING 2019	METING 2020	VERSCHIL 2019-2020	STREEFWAARDE 2030
Laadpunten (#)				
 Totaal (semi-)publieke (snel) laadpunten	1.179	1.409	+230	 15.000
 Publieke laadpunten	344	487	+143	 3.500
Geluidshinder				
Aandeel inwoners dat matige of ernstige geluidshinder ervaart van (%)				
 Wegverkeer <50 km/uur	*cijfers van 2019 niet beschikbaar	21	###	5
 Wegverkeer >50 km/uur	*cijfers van 2019 niet beschikbaar	13	###	5

VASTGESTELDE INDICATOREN		METING 2019	METING 2020	VERSCHIL 2019-2020		STREEF-WAARDE 2030
	Treinverkeer	*cijfers van 2019 niet beschikbaar	5	###		5
	Vliegverkeer	*cijfers van 2019 niet beschikbaar	47	###		5
	Brommers/scooters	*cijfers van 2019 niet beschikbaar	39	###		5
Stof/roet/rookhinder van wegverkeer						
Aandeel inwoners dat matige en/of ernstige stof/ roet/rookhinder van wegverkeer en vliegverkeer ervaart van (%)						
	Wegverkeer	*cijfers van 2019 niet beschikbaar	13	###		5
	Vliegverkeer	*cijfers van 2019 niet beschikbaar	23	###		5

VASTGESTELDE INDICATOREN		METING 2019	METING 2020	VERSCHIL 2019-2020		STREEF-WAARDE 2030
Stof/roet/rookhinder van wegverkeer						
Aandeel inwoners dat overlast in de buurt ervaart door (%)						
	Te hard rijden	17	*cijfers 2020 niet beschikbaar	###		5
	Parkeerproblemen	16	*cijfers 2020 niet beschikbaar	###		5
	Agressief gedrag in verkeer	28	*cijfers 2020 niet beschikbaar	###		5

* N.t.b. aan de hand van verdere uitwerking indicator 20-minuten samenleving

**Samenstelling kan veranderen indien andere typen deervoertuigen worden toegevoegd.

Inleiding

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.

Om dit doel te bereiken is sturingsinformatie onmisbaar en daarom verschijnt ieder jaar de Monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. De monitor moet helpen antwoord te geven op de volgende vragen:

- Bereiken we wat we willen bereiken;
- Passen onze inspanningen en rollen nog bij de vraagstukken;
- Is het nodig om ons beleid bij te sturen?

Dit rapport is de tweede in de reeks. De monitor richt zich primair op de ontwikkeling van verkeer en vervoer in Haarlemmermeer en de ambities van het mobiliteitsbeleid en minder op de voortgang van projecten of de implementatie van maatregelen. Voor zover mogelijk wordt aangegeven welke ontwikkeling zich voordoet en of deze in de gewenste richting beweegt.

Data en verantwoording

De 1-meting bevat cijfers uit 2020. Voor een enkel onderwerp is data uit 2020 nog niet beschikbaar gesteld. Voor die onderwerpen geven we expliciet aan

uit welk jaartal de gegevens komen. Om uitspraken te kunnen doen over de lange termijnontwikkelingen zijn in veel gevallen gegevens over meerdere jaren nodig. We refereren altijd aan het basisjaar 2019, waarvoor we vorig jaar de 0-meting hebben opgesteld. 2019 is namelijk het jaar nadat de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer is vastgesteld (eind 2018) en het jaar waarin de samenvoeging met Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft gevonden (op 1 januari 2019).

Om aan te sluiten op regionale en landelijke data raadplegen we zoveel mogelijk de beschikbare data van het CBS, RVO, RWS, ProRail en de NS, de Vervoerregio Amsterdam, de veiligheidsmonitor en de provincie Noord-Holland. Naast 'harde' data hebben we in de 0-meting aangegeven ook 'belevingsdata' uit de inwonersenquête toe te voegen. De verwachting was dat deze data op moment van schrijven beschikbaar zou zijn. Helaas is dit nog niet het geval en kunnen we deze belevingsdata pas in de tweemeting verwerken.

Indicatoren

Met de monitor willen we kunnen zien hoe de mobiliteit zich ontwikkelt en in welke mate deze ontwikkeling in lijn is met de negen ambities van de Mobiliteitsvisie. Daarbij focussen we ons op drie thema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en klimaat en de leefomgeving. Deze thema's worden leidend voor de hoofdstukindeling. Per thema hebben we verschillende indicatoren opgesteld. Dit zijn zowel

indicatoren op output als outcome niveau. Bij output gaat het om concrete activiteiten die we als gemeente zelf hebben verricht. Deze kunnen we zelf beïnvloeden en beoordelen. Bij outcome gaat het om de maatschappelijke effecten die de gemeente wil bereiken met de output die we leveren.

Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk presenteert een aantal belangrijke kerncijfers welke van invloed zijn op de mobiliteit in Haarlemmermeer: inwoners, woon-werk pendel en vervoermiddelbezit. Hoofdstuk twee beschrijft de bereikbaarheid van de verschillende gebieden in Haarlemmermeer aan de hand van verschillende kaarten en een weergave van het reizigersgedrag van inwoners. Hoofdstuk drie beschrijft de verkeersveiligheid in Haarlemmermeer aan de hand van cijfers over verkeersslachtoffers en de verkeersongevallenconcentratie locaties. In hoofdstuk vier beschrijven we de ontwikkelingen rondom mobiliteit en klimaat en de leefomgeving. Dit doen we aan de hand van cijfers over de CO₂-uitstoot, de beschikbaarheid en het gebruik van de elektrische laadinfrastructuur, geluidsbelasting, luchtkwaliteit en ervaren verkeersoverlast.

1. 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, vervoermiddelbezit, woon-werkverkeer en OV-reizigers.

1.1 Inwoners

Haarlemmermeer groeit. Op 1 januari 2021 telde de gemeente 157.789 inwoners. Een groei van 2,3% ten opzichte van 2019 (154.235 inwoners).

1.2 Pendel woon-werk verkeer

Op de sterk groeiende werkgelegenheid in Haarlemmermeer is halverwege vorig jaar een halt gezet. Op 1 april 2020 was er nog een groei t.o.v. 1 april 2019. Maar tussen 1 april en 1 september daalde het aantal banen van 151.976 naar 149.425. Het aantal bedrijfsvestigingen steeg met 889 tussen 1 april 2019 en 1 april 2020. Tussen 1 april en 1 september 2020 steeg het aantal bedrijfsvestigingen met 56 naar 15.335.

Tabel 1: Banen en bedrijfsvestigingen, 2019 en 2020 (#)
(bron: gemeente Haarlemmermeer).

Jaar	Banen totaal (#)	Vestigingen totaal (#)
2019	148.622	14.391
2020	151.976	15.279
2020/1 september	149.425	15.335

Van de economische kerngebieden biedt Schiphol, net als in 2019, de meeste werkgelegenheid (ruim

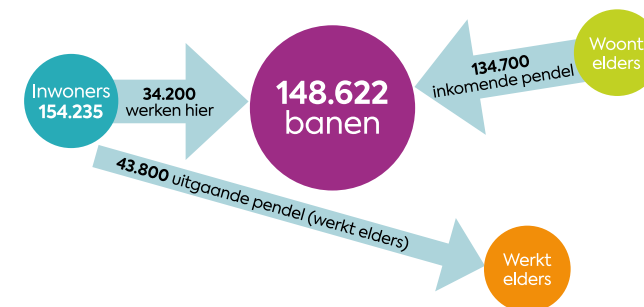
59.000 banen, 42% van het totaal). Op 1 september 2020 zagen we hier een daling van 2,9% ten opzichte van 1 april 2020. De grootste daling in 2020 (tussen 1 april en 1 september) vond plaats op Beukenhorst (-5%). In 2019 zagen we hier juist de sterkste groei (7%). Gemiddeld nam de werkgelegenheid in de periode april-september 2020 op de bedrijventerreinen in Haarlemmermeer af met -2,6%.

In 2020 is een enquête uitgezet en zijn groepsdiscussies gevoerd met bedrijven in Haarlemmermeer. Vooral het MKB en ZZP'ers hebben deelgenomen. Het aantal respondenten dat verwacht dat het woon-werkverkeer na Covid-19 afneemt is bijna even groot (49%) als het aantal respondenten dat verwacht dat het woon-werkverkeer na Covid-19 toeneemt (48%). De rest (3%) verwacht dat dit gelijk zal blijven. De gemiddelde afname van het woon-werkverkeer wordt geschat op 48%.

Data over de Haarlemmermeerse pendel komen twee jaar na het betreffende jaar beschikbaar. Er zijn daardoor nog geen data over 2020, wel over 2019. Pendelstromen van en naar de gemeente Haarlemmermeer behoren tot de allerhoogste van Nederland. Zo'n 80% van de werknemers komt van

buiten de eigen gemeente. Het grootste deel van inkomende pendel komt uit nabijgelegen gemeenten als Amsterdam, Haarlem en Almere.

Inkomende en uitgaande pendel, 2019 (#) (bron: CBS).



Voor inwoners van Haarlemmermeer is de eigen gemeente de belangrijkste werkgemeente. Het gaat om 43% van werkende inwoners uit Haarlemmermeer die in de eigen gemeente werken. Dat betekent dat 57 procent een baan buiten de eigen gemeentegrenzen heeft. De grootste pendelstroom gaat naar Amsterdam (21%) en Haarlem (7%).

Tabel 2: Inkomende pendel, 2019 (#) (bron: CBS).

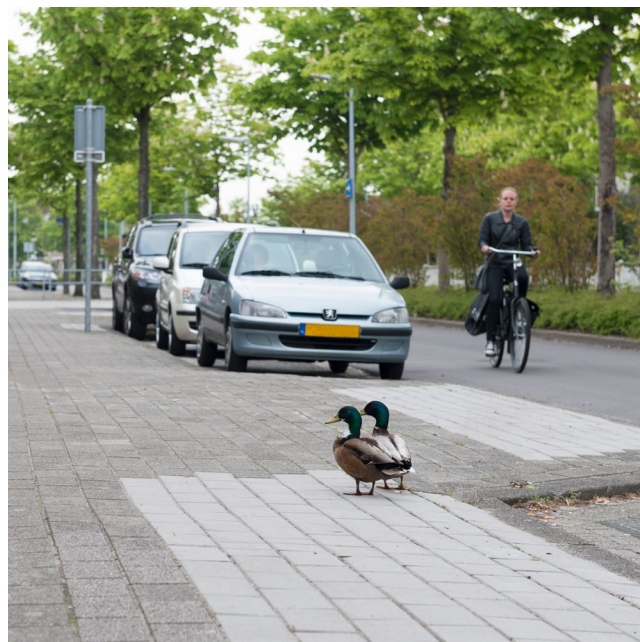
Werken in Haarlemmermeer, wonen in: (#)	
Amsterdam	25.900
Haarlem	10.200
Almere	4.600
's-Gravenhage (gemeente)	4.600
Amstelveen	4.400
Zaanstad	4.100

Tabel 3: Uitgaande pendel, 2019 (#) (bron: CBS).

Werken in Haarlemmermeer, werken in: (#)	
Haarlemmermeer	34.200
Amsterdam	16.800
Haarlem	5.600
Aalsmeer	1.800
Amstelveen	1.800
Heemstede	1.300

1.3 Vervoermiddelbezit

In 2020 is het autobezit in Haarlemmermeer verder gestegen: van 117.325 in 2019 naar 128.460 in 2020. Daarmee komt het gemiddeld aantal personenauto's per huishouden op twee. Let op: in het totaal aantal geregistreerde motorvoertuigen zijn ook de voertuigen van lease- en



verhuurbedrijven meegerekend. Deze motorvoertuigen staan geregistreerd op het adres van het lease- of verhuurbedrijf. De motorvoertuigen die staan ingeschreven op postbusadressen zijn niet meegeteld bij de aantallen van de wijken en buurten, maar wel in de gemeentelijke totalen. De cijfers van de wijken en buurten tellen daarom niet op tot het totaal aantal geregistreerde motorvoertuigen in de gemeente Haarlemmermeer.

Tabel 4: Autobezit per kern, 2019 en 2020 (#)

(bron: CBS via Rijkswaterstaat).

	2019 (#)	2020 (#)
Haarlemmermeer	117.325	128.460
Aalsmeerderbrug/ Oude Meer/ Rozenburg	1.060	1.065
Abbenes / Buitenkaag	1.000	1.000
Badhoevedorp	6.695	6.930
Beinsdorp	590	595
Burgerveen / Leimuiderbrug / Weteringbrug	460	485
Cruquius	575	565
Haarlemmerliede	200	190
Halfweg	1.395	1.410
Hoofddorp	41.085	41.250
Lijnden / Boesingheliede	1.510	1.335
Lisserbroek	1.905	1.930
Nieuw-Vennep	14.910	15.055
Rijsenhout	2.525	2.555
Schiphol	435	2.005
Spaarndam	1.630	1.670
Vijfhuizen	2.585	2.625
Zwaanshoek	1.135	1.395
Zwanenburg	4.165	4.240

1.4 Elektrisch vervoer

In 2020 was ruim 6% van de personenauto's en 1% van de bedrijfsauto's in Haarlemmermeer volledig elektrisch. Het aantal volledig elektrische personenauto's in onze gemeente is, ten opzichte van 2019, bijna verdubbeld.

Tabel 5: Elektrische vervoermiddelen, 2019 en 2020 (#)

(bron: RVO en RDW via Rijkswaterstaat).

	2019 (#)	2020 (#)
Elektrische personenauto's	4.814	8.107
Plug-in hybride personenauto's	4.506	3.254
Elektrische bedrijfsauto's	270	259
Speed pedelecs	176	214
Elektrische motorfietsen	14	18

Tabel 6: Percentage geregistreerde elektrische auto's, 2019 en 2020 (%) (bron: RVO en RDW via Rijkswaterstaat).

	2019 (%)	2020 (%)
Elektrische personenauto's	4,1	6,3
Elektrische + plug-in hybride personenauto's	7,9	8,8
Elektrische bedrijfsauto's	1,3	1,1

2. Bereikbaarheid

Haarlemmermeer en de omliggende regio groeit. We verwachten een verdere groei van zowel het autoverkeer als het gebruik van de (deel)fiets en het openbaar vervoer. Door een groei van alle vervoersmodaliteiten mogelijk te maken benutten we ons vervoersnetwerk maximaal en houden we onze gemeente aantrekkelijk om in te wonen en te werken.

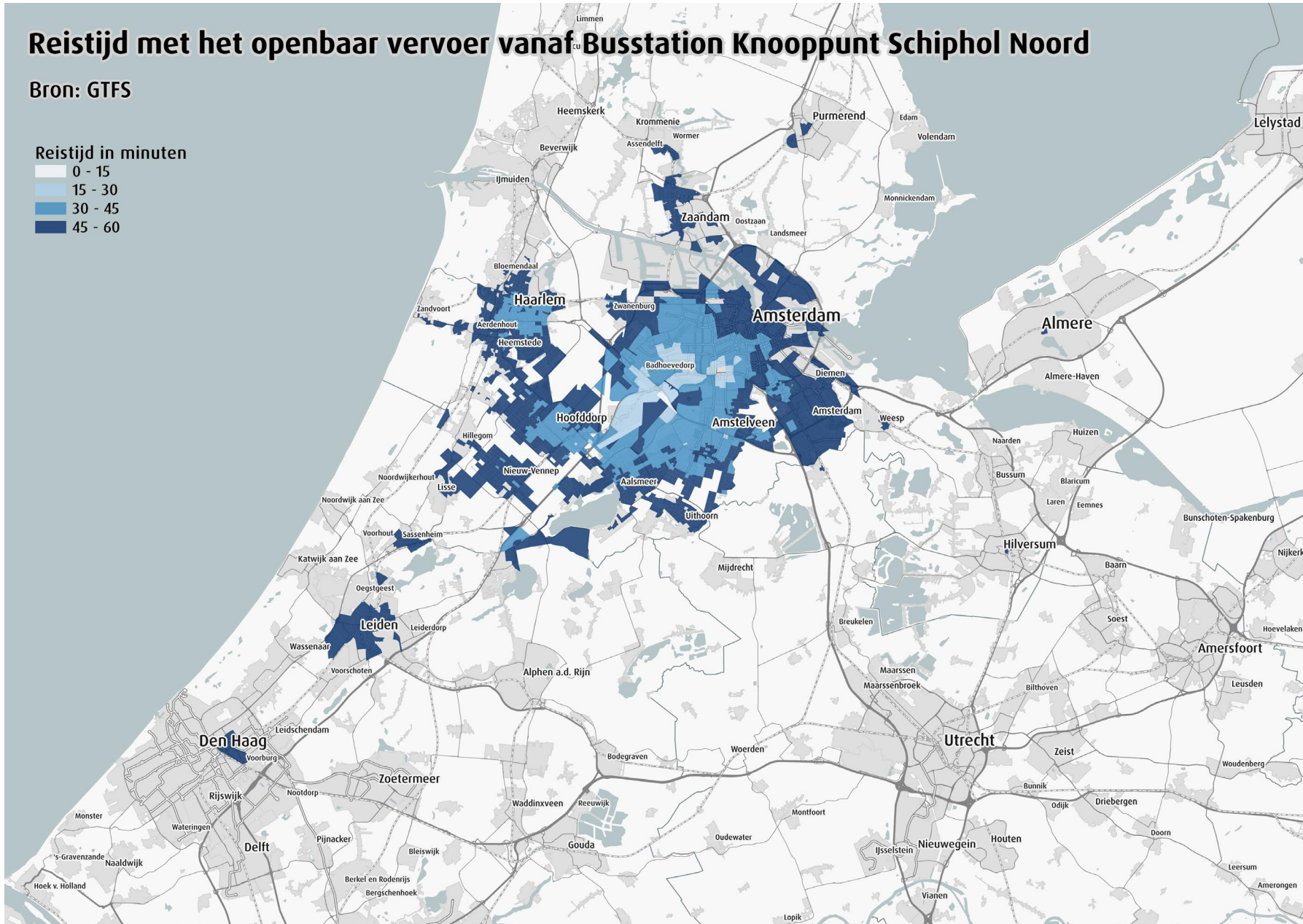
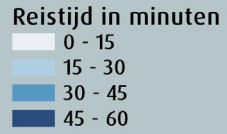


2.1 De bereikbaarheid van onze inwoners en werklocaties

Reistijd en betrouwbaarheid zijn belangrijke factoren die de bereikbaarheid van de gemeente bepalen. In de 0-meting hebben we voor een aantal belangrijke locaties in de gemeente bereikbaarheidskaarten laten zien. De bereikbaarheidskaarten lieten zien hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen vanaf deze locaties, binnen een bepaalde reistijd, met verschillende vervoerswijzen bereikt kunnen worden. Omdat er tussen 2019 en 2020 geen grote infrastructurele veranderingen zijn geweest, verwachten we voor deze kaarten geen opvallende wijzigingen. Daarom hebben we ervoor gekozen deze kaarten eens in de twee jaar in de monitor op te nemen. Wel hebben we in deze 1-meting twee nieuwe locaties opgenomen: het Spaarne Gasthuis en busstation Knooppunt Schiphol Noord. Daarvoor is dezelfde dataset (uit 2019) gebruikt als die we gebruikten voor de kaarten in de 0-meting, wat het mogelijk maakt om de bereikbaarheid van de verschillende locaties met elkaar te vergelijken.

Reistijd met het openbaar vervoer vanaf Busstation Knooppunt Schiphol Noord

Bron: GTFS



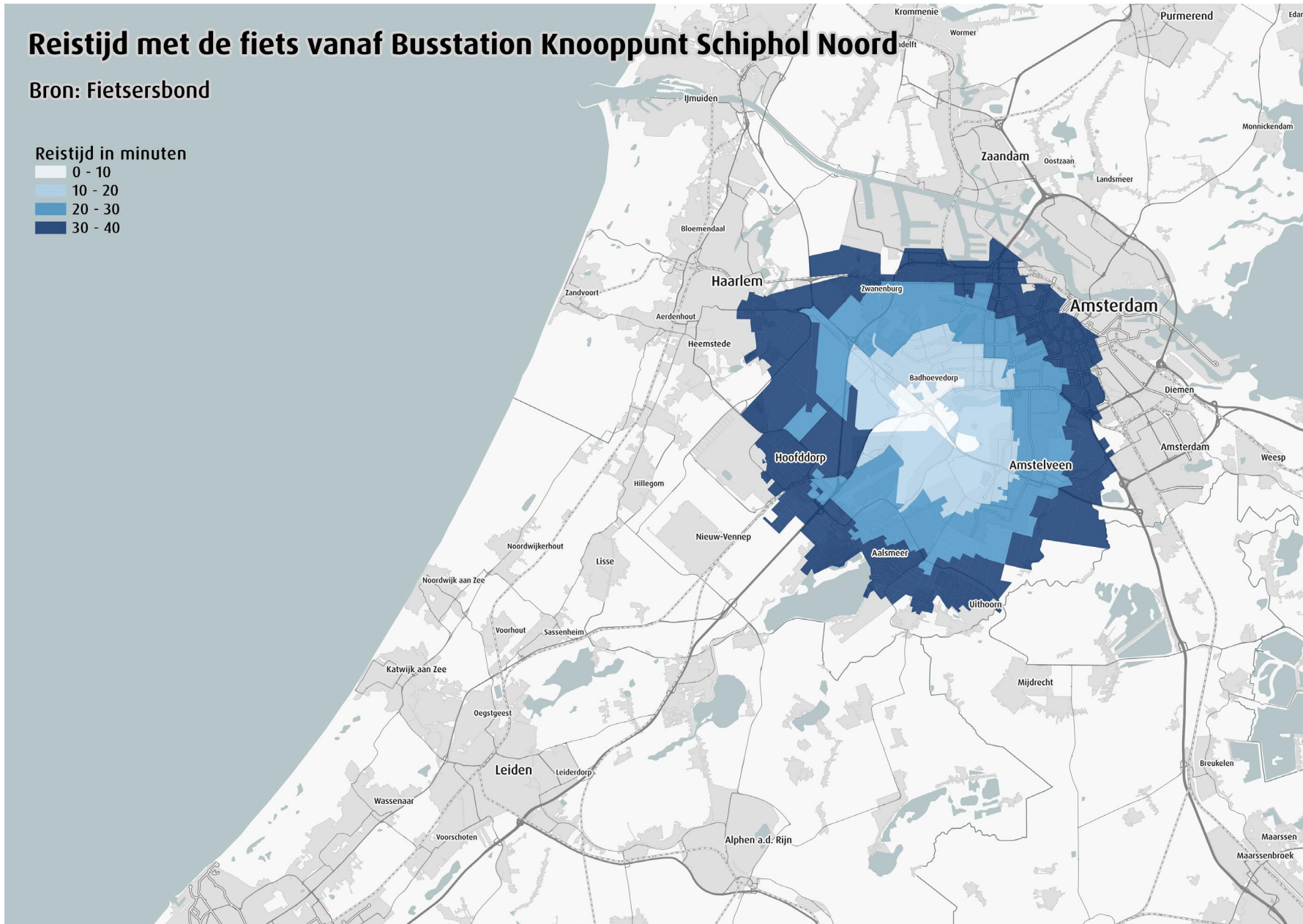
Figuur 1: Reistijd isochroon Busstation Knooppunt Schiphol Noord, met het openbaar vervoer, 2019 (min) (bron: GTFS).

Reistijd met de fiets vanaf Busstation Knooppunt Schiphol Noord

Bron: Fietsersbond

Reistijd in minuten

- 0 - 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40

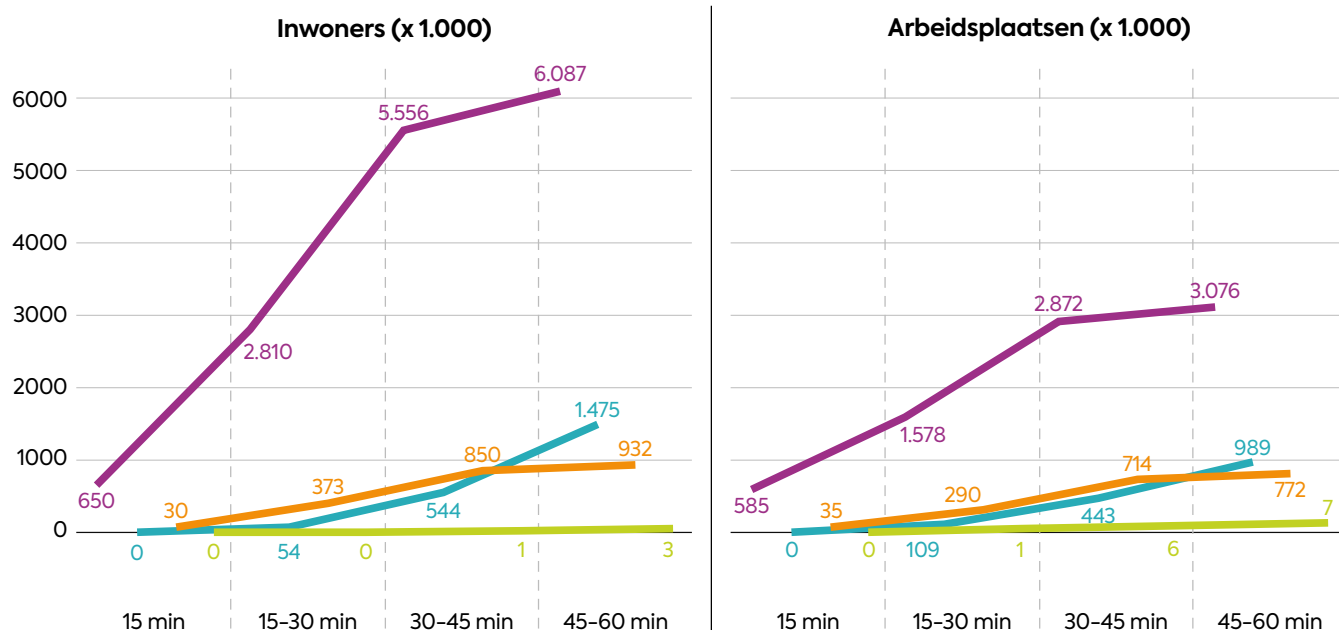


Figuur 2: Reistijd isochroon Busstation Knooppunt Schiphol Noord, met de fiets, 2019 (min) (bron: Fietsersbond).

Onderstaande grafiek laat zien hoeveel inwoners binnen 15, 15-30, 30-45 of 45-60 minuten naar busstation Knooppunt Schiphol Noord kunnen komen, met de auto, het openbaar vervoer, de fiets of lopend.

Ook laat het zien hoeveel arbeidsplaatsen vanuit deze locatie binnen dezelfde reistijdperiodes en vervoerwijzen bereikt kunnen worden.

Grafiek 1: Aantal inwoners dat naar busstation Knooppunt Schiphol Noord kan komen en aantal arbeidsplaatsen dat vanuit deze locatie bereikt kan worden, 2019 (#) (bronnen: HERE Traffic Analytics, GTFS, fietsersbond en OpenStreetMap).



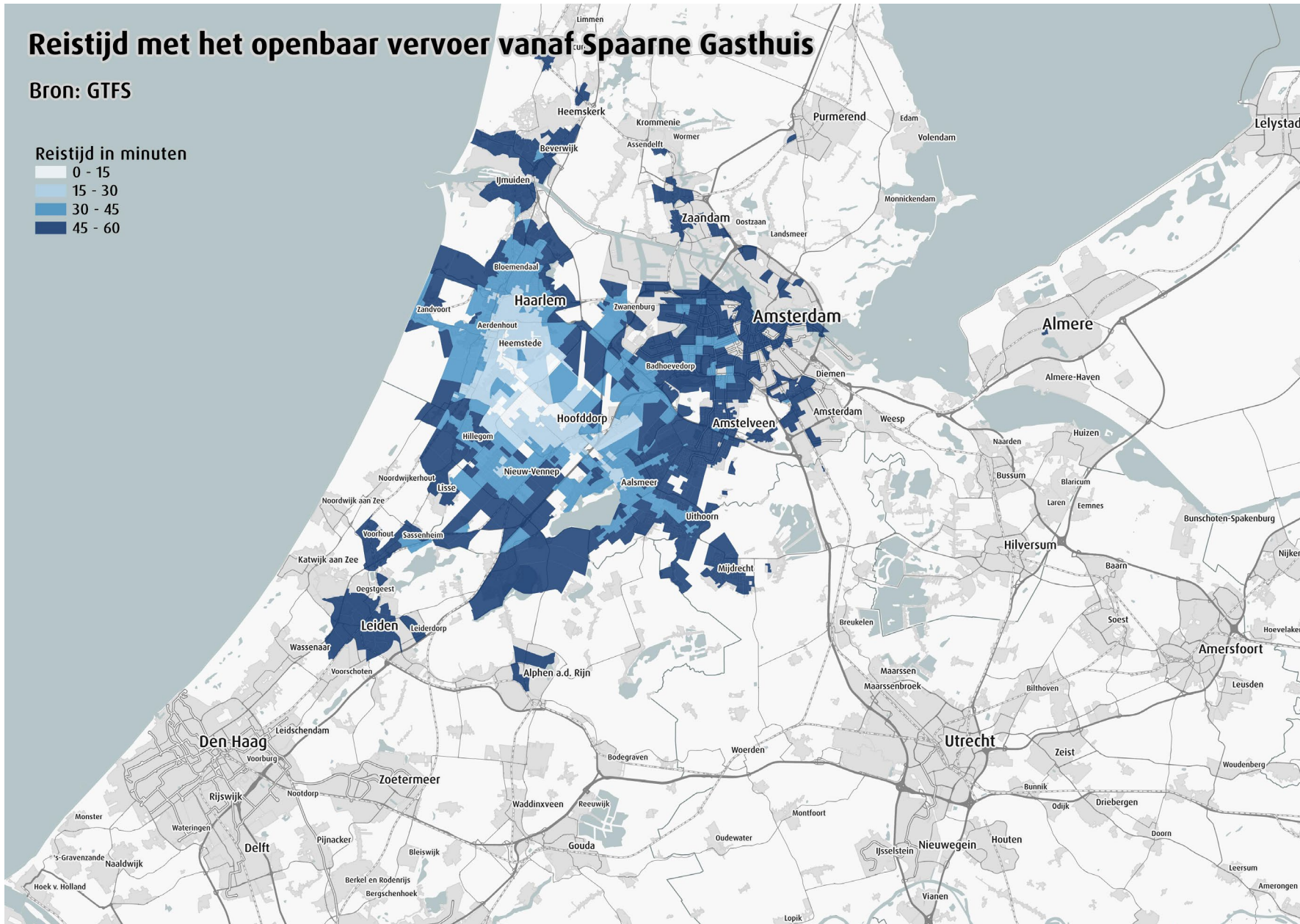
- Auto
- OV
- Fiets
- Voetgangers

Reistijd met het openbaar vervoer vanaf Spaarne Gasthuis

Bron: GTFS

Reistijd in minuten

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



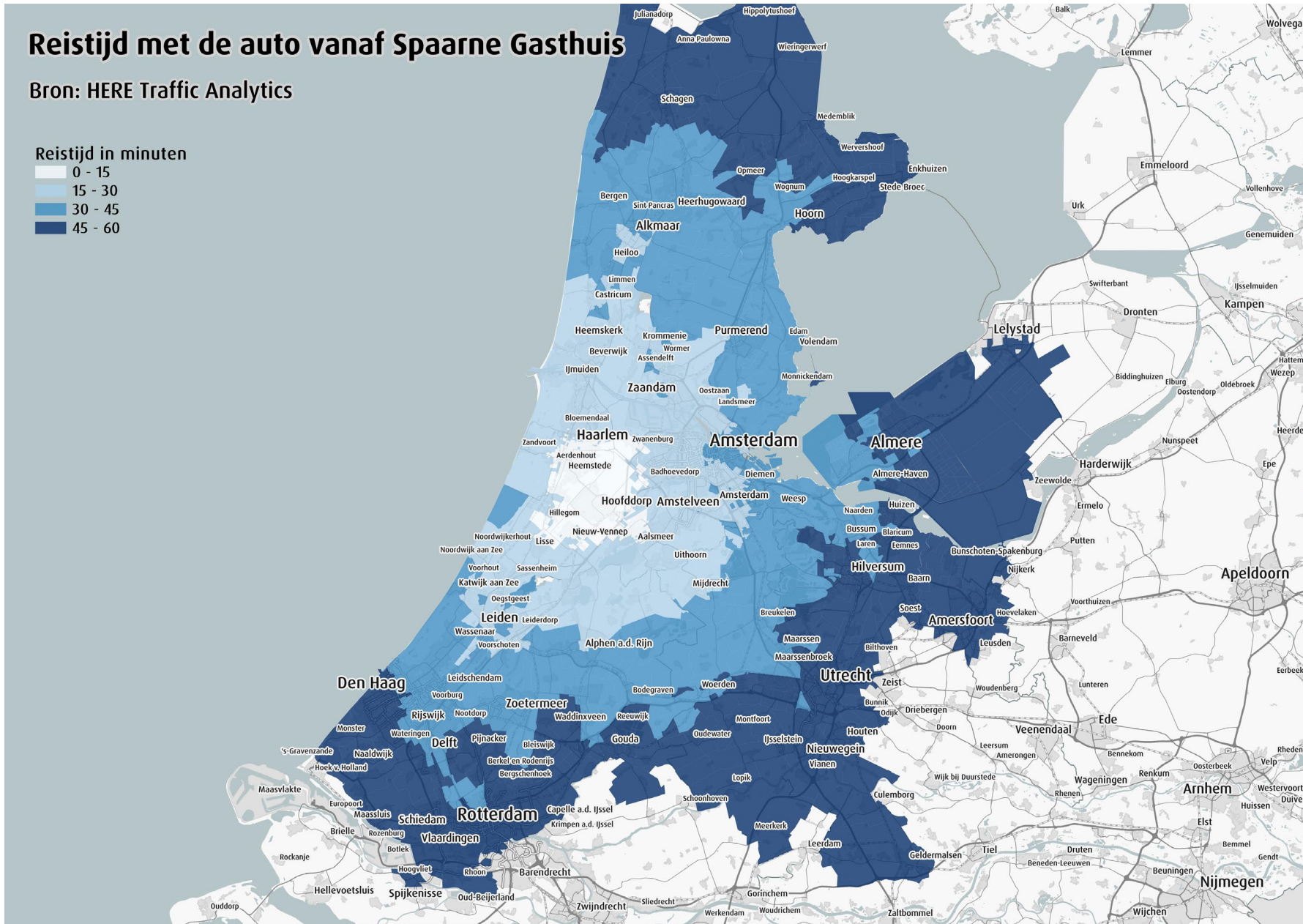
Figuur 3: Reistijd isochroon Spaarne Gasthuis, met het openbaar vervoer, 2019 (min) (bron: GTFS).

Reistijd met de auto vanaf Spaarne Gasthuis

Bron: HERE Traffic Analytics

Reistijd in minuten

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



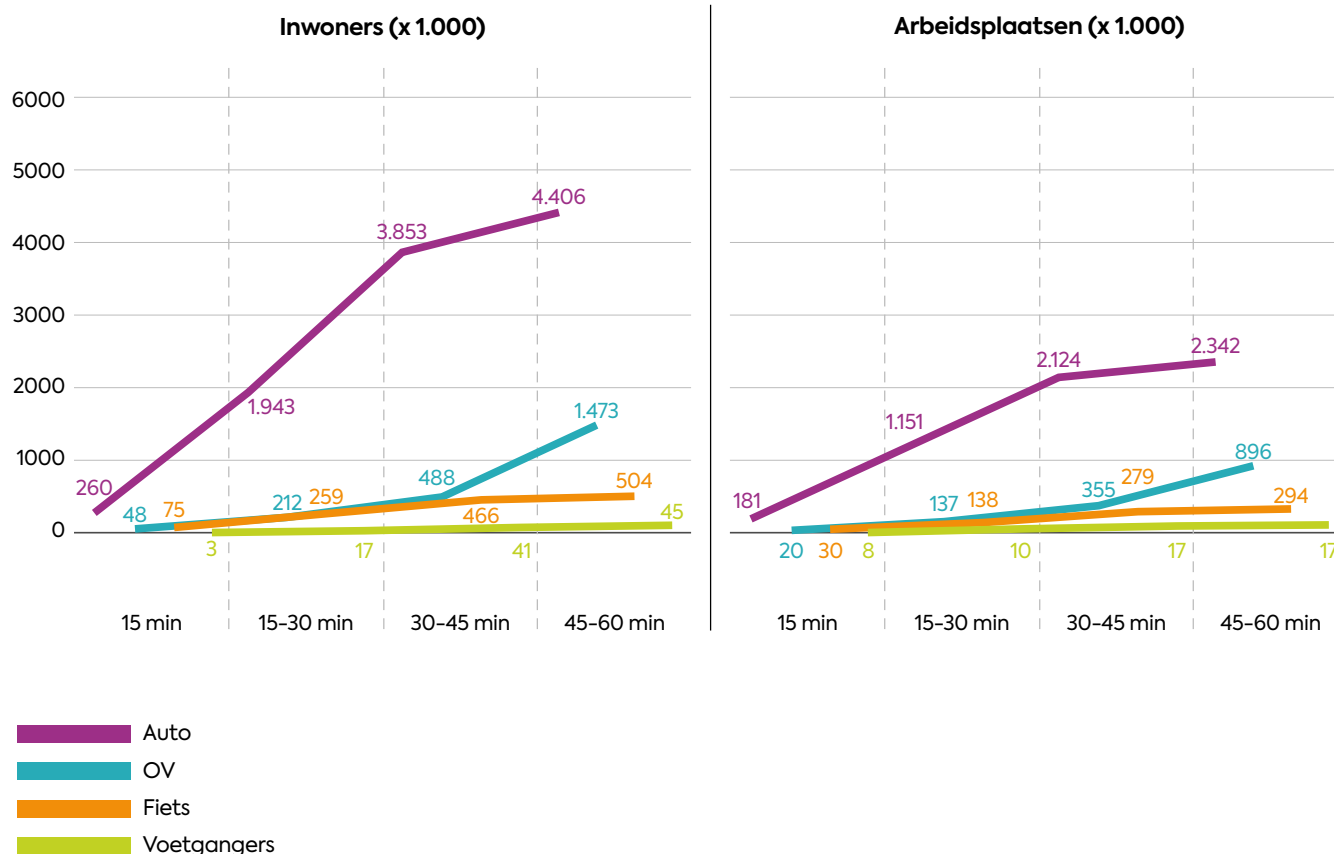
Figuur 4: Reistijd isochroon Spaarne Gasthuis, met de auto, 2019 (min) (bron: HERE Traffic Analytics).

Onderstaande grafiek laat zien hoeveel inwoners binnen 15, 15-30, 30-45 of 45-60 minuten naar het Spaarne Gasthuis kunnen komen, met de auto, het openbaar vervoer, de fiets of lopend.

Ook laat het zien hoeveel arbeidsplaatsen vanuit deze locatie binnen dezelfde reistijdperiodes en vervoerwijzen bereikt kunnen worden.

In bijlage 1 is eenzelfde overzicht opgenomen, voor alle belangrijke locaties in de gemeente. Met de auto zijn binnen een uur reistijd de meeste inwoners (ca. 6.000) en arbeidsplaatsen (ca. 3.000) te bereiken vanaf Schiphol en knooppunt Schiphol Noord. Met het OV is dat station Schiphol met Bijna 3.000 inwoners en 1.7500 arbeidsplaatsen. Met de fiets zijn de meeste inwoners (1.000) en arbeidsplaatsen (750) te bereiken.

Grafiek 2: Aantal inwoners dat naar het Spaarne Gasthuis kan komen en aantal arbeidsplaatsen dat vanuit deze locatie bereikt kan worden, 2019 (#) (bronnen: HERE Traffic Analytics, GTFS, fietsersbond en OpenStreetMap).



2.2 Afstand tot belangrijke voorzieningen

Er is een sterk verband tussen de afstand die mensen moeten afleggen en de vervoerwijzekeuze: hoe groter de afstand, hoe vaker men de auto neemt. Onderstaande tabel laat de gemiddelde afstand per kern tot een belangrijke voorziening (huisartsenpraktijk, huisartsenpost, ziekenhuis, grote supermarkt, school, voortgezet onderwijs, treinstation en belangrijk overstap station) zien. Dit wordt berekend door het gemiddelde te nemen van de berekende afstand voor alle personen die wonen in dat gebied. De dichtstbijzijnde voorziening hoeft daarbij dus niet binnen ditzelfde gebied te liggen.

Met name de kernen aan de buitenranden van de gemeente kennen een langere gemiddelde afstand naar de verschillende voorzieningen. Zo moeten inwoners uit Abbenes, Buitenkaag, Burgerveen, Leimuiderbrug, Weteringbrug, Lisserbroek en Rijsenhout meer dan tien kilometer rijden om het dichtstbijzijnde ziekenhuis te bereiken. En moet een scholier uit Zwanenburg of Burgerveen bijna zeven kilometer van en naar school toe fietsen. Maar zijn basisscholen vanuit alle kernen op minder dan drie kilometer afstand bereikbaar.

Tabel 7: Gemiddelde afstand per kern tot belangrijke voorzieningen, 2020 (km) (bron: CBS).

	Huisartsenpraktijk (km)	Huisartsenpost (km)	Ziekenhuis (km)	Grote supermarkt (km)	School (km)	Voortgezet onderwijs (km)	Treinstation (km)	Belangrijk overstapstation (km)
Haarlemmermeer	1	5,8	5,6	1,1	0,8	2,2	4,1	9,5
Aalsmeerderbrug, Oude Meer, Rozenburg	3,1	9,5	9,5	2,7	2,8	3,7	5,5	6
Abbenes, Buitenkaag	5	10,3	12,2	4,7	0,8	6	6	13,5
Badhoevedorp	0,9	6,9	4,7	1	0,7	2,3	5,2	6
Beinsdorp	1,9	7,6	7,6	1,4	1,1	2,3	3,3	13,1
Burgerveen, Leimuiderbrug, Weteringbrug	2,2	11,7	12,5	2,3	2,6	6,9	4,7	13
Cruquius	2,2	1,9	1,9	2,6	1,9	2,7	4,8	7,3
Haarlemmerliede	3,1	4,6	4,6	2,8	0,5	4,1	2,2	4,2
Halfweg	0,9	7,4	7,4	1,1	0,7	5,7	2,3	6,6
Hoofddorp	0,8	3,6	3,6	0,9	0,8	1,2	4,2	8,9
Lijnden, Boesingheliede	2,6	8,1	6,3	2,7	2,5	4,3	5,8	7,7
Lisserbroek	1,5	9,8	11,5	1,6	0,7	1,7	6,9	15,2
Nieuw-Vennep	1,2	8,8	8,8	1,2	0,8	1,8	2,8	13,3
Rijsenhout	0,8	11,2	11,2	0,8	0,7	5,2	5,8	9,1
Spaarndam	0,7	4	4	0,9	0,7	4,1	4,4	6
Vijfhuizen	0,9	3,9	3,9	1	1,1	4,1	6,2	6,8
Zwaanshoek	2,1	4,1	4,1	2,2	1,1	2,4	5,8	10
Zwanenburg	0,8	7,7	7,7	0,8	0,6	6,5	2,3	7,5

2.3 OV-knooppunten en mobiliteit-hubs

Voor reizen wordt steeds vaker een combinatie van vervoerswijzen gebruikt. Het is belangrijk dat de verschillende vervoersnetwerken goed met elkaar worden verbonden op de knooppunten. De tabel hiernaast laat voor elk OV-knooppunt in de gemeente zien welke aansluitingen en voorzieningen beschikbaar zijn. Alle knooppunten kunnen op ten minste vijf verschillende vervoerswijzen bereikt worden.

2.4 Gebruik van openbaar vervoer

Het aantal afgelegde kilometers door reizigers is de belangrijkste graadmeter om iets te zeggen over het gebruik van het openbaar vervoer en daarmee de OV-knooppunten. In de inwonersenquête vragen we ook of inwoners op een andere manier zijn gaan reizen en dus welke impact de pandemie heeft op het gebruik van collectieve vervoermiddelen zoals het OV. Deze data zullen we in de tweemeting presenteren.

Trein

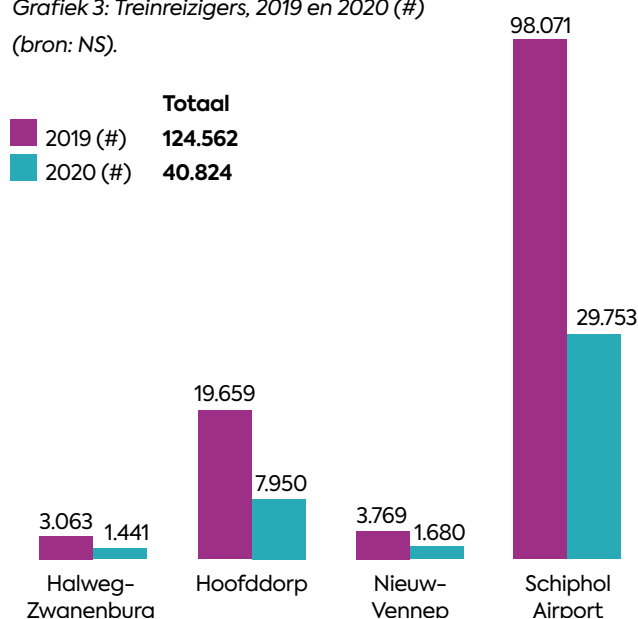
De impact van de Covid-19 restricties en maatregelen op de reizigersaantallen in 2020 is enorm. De sterkste daler is station Schiphol Airport (-70%) doordat het vliegverkeer ook fors afnam door de crisis. Het aantal reizigers op station Hoofddorp daalde met 60%, op station Nieuw Vennep met 70% en op station Halweg-Zwanenburg met 53%. De beperkende maatregelen en adviezen, waaronder 1,5 meter afstand en het thuiswerken, beïnvloeden het reisgedrag en het treingebruik. In periodes met een strenge lockdown bleven treinen met een aangepaste dienstregeling rijden, maar waren de reizigersaantallen minder dan 15% van het niveau van 2019.

Tabel 8: Voorzieningen voor verschillende vervoerswijzen op OV-knooppunten.

	Schiphol	Hoofddorp	Nieuw Vennep	Halweg-Zwanenburg	Spaarne Gasthuis	Knooppunt Schiphol Noord	Getsewoud Zuid
Trein	✓	✓	✓	✓			
Bus	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fiets (parkeerplaats)	✓*	✓	✓	✓	✓	✓	✓*
Deelfiets	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Lopen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Auto	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Elektrische auto (oplaadpunt)	✓	✓		✓	✓	✓	
Taxi (standplaats)	✓	✓	✓	✓	✓		

*Deze locaties hebben wel fietsparkeerplaatsen, maar in beide gevallen houden de fietspaden op voordat je op de parkeerplaats bent aanbeland. De fietsparkeerplaats in Getsewoud is erg klein en heeft geen fietsrekken.

Grafiek 3: Treinreizigers, 2019 en 2020 (#)
(bron: NS).



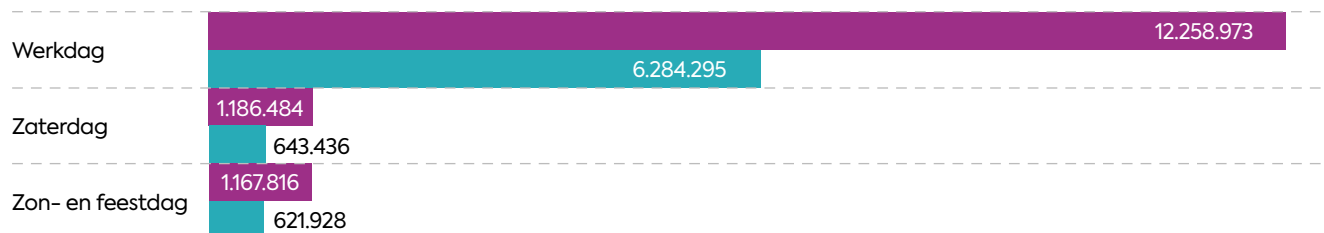
Bus

Ook in het busvervoer zien we een sterke daling in het aantal reizigers. Op een gemiddelde werkdag stapten 6.284.295 reizigers in op een bushalte in Haarlemmermeer. Dat is ongeveer de helft van het aantal busreizigers in 2019. Ook in de vakantieperiodes en in het weekend daalde het aantal busreizigers met zo'n 50%.



Grafiek 4: Busreizigers, 2019 en 2020 (#) (bron: Vervoerregio Amsterdam).

Standaard



Vakantie

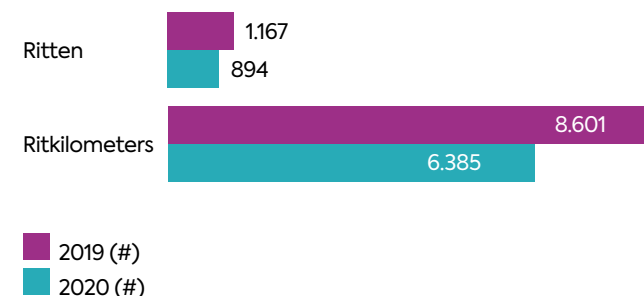


■ 2019 (#)
■ 2020 (#)

MeerOV

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 haltes naar een andere MeerOV halte in de gemeente. In 2020 zijn er 894 ritten gemaakt, een afname van 23% ten opzichte van een jaar eerder. Het aantal ritkilometers daalde met 26%. Met een gemiddelde afstand van 7,14 kilometer per rit is het aantal ritkilometers wel vergelijkbaar met een jaar eerder.

Grafiek 5: Ritten en ritkilometers MeerOV, 2019 en 2020 (#) (bron: Gemeente Haarlemmermeer).

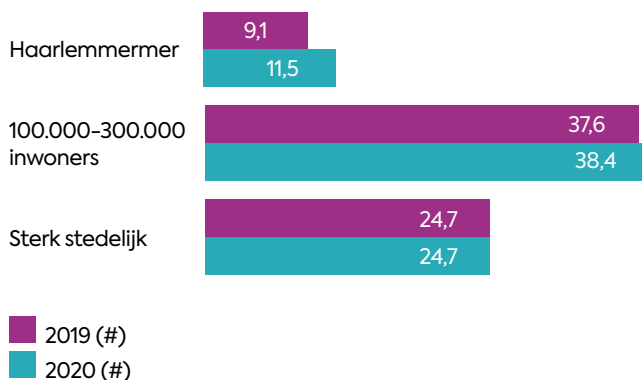


■ 2019 (#)
■ 2020 (#)

2.5 Deelmobiliteit

In onze gemeente is een groeiend aanbod van deelmobiliteit. In 2020 telde de gemeente 11,5 deelauto's per 100.000 inwoners. In 2019 was dit 9,1. Onderstaande figuur laat zien dat dit, vergeleken met vergelijkbare gemeenten, vrij laag is.

Grafiek 6: Deelauto's per 100.000 inwoners, 2019 en 2020 (#) (bron: CROW-KpVV).



Het aantal deelfietsen groeide van 452 in 2019 naar 545 in 2020: 345 deelfietsen per 100.000 inwoners. Dit zijn 67 OV fietsen, 439 Flickbikes en 39 fietsen van Donkey Republic. De Donkey fietsen werden voornamelijk gebruikt door werknemers die de fietsen gebruikten als last-mile in Beukenhorst en De Hoek. De fietsen op Hoofddorp Station en Centrum werden voornamelijk door toeristen gebruikt. De Covid-19 maatregelen en restricties heeft de vraag enorm doen instorten: van meer dan 300.000 ritten in 2019 naar 72 ritten in 2020. Bij Flickbike zie je dit verschil veel minder. Dat komt enerzijds omdat de fietsen gratis zijn voor werknemers van aangesloten bedrijven (dus de drempel om ze te gebruiken is lager) én ze staan op Schiphol-Oost. Daar is veel meer een 24-uurseconomie die tijdens de Covid-19 restricties en maatregelen deels doorgegaan is (minder passagiersvluchten maar juist meer goederenvluchten).

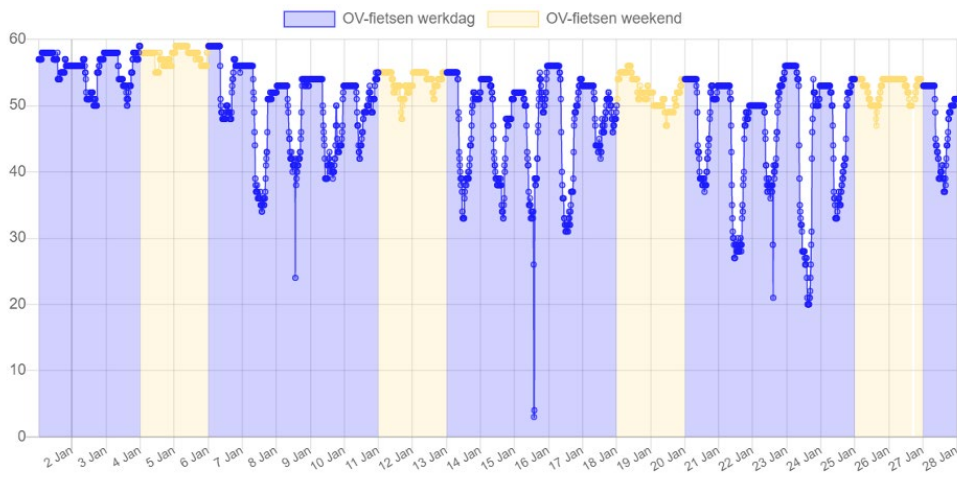
Tabel 9: Ritten (incl. retour) gemaakt met Flickbike en Donkey Republic, 2019 en 2020 (#) (bron: CROW-KpVV).

	2019 (#)	2020 (#)
Flickbike		
Aankomend	552.916	244.676
Vertrekkend	553.444	245.010
Donkey Republic		
Aankomend	311.522	72
Vertrekkend	311.810	72

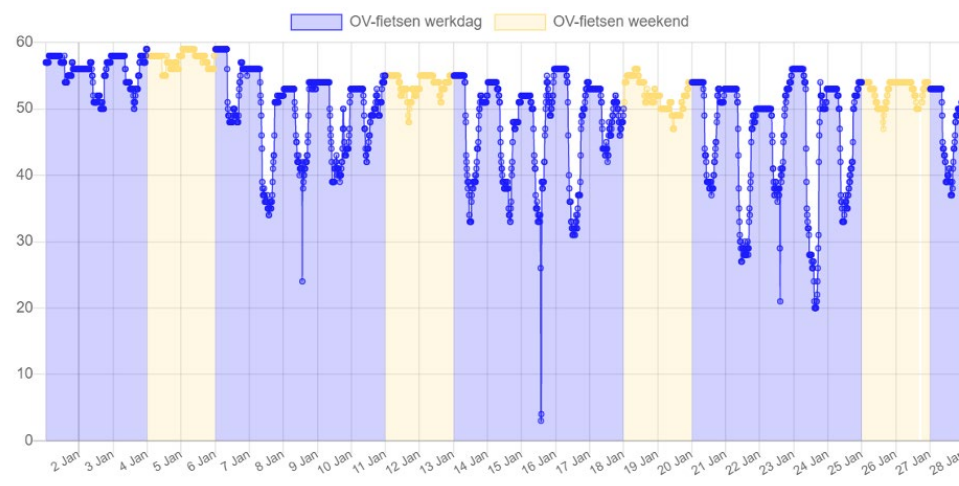


Onderstaande grafieken tonen de beschikbaarheid van OV-fietsen op een werkdag (in blauw) en weekenddag (in geel) op station Hoofddorp in de periodes januari, maart, september en december 2020. Van de 57 OV-fietsen op station Hoofddorp waren op de reguliere werkdagen (buiten de lockdown om) gemiddeld zo'n dertig fietsen in gebruik. De grafieken maken de impact van de intelligente lockdown en het thuiswerken op het OV-fiets gebruik duidelijk zichtbaar: in de tweede helft van maart en vanaf de tweede helft van december werden de OV-fietsen maar mondjesmaat verhuurd.

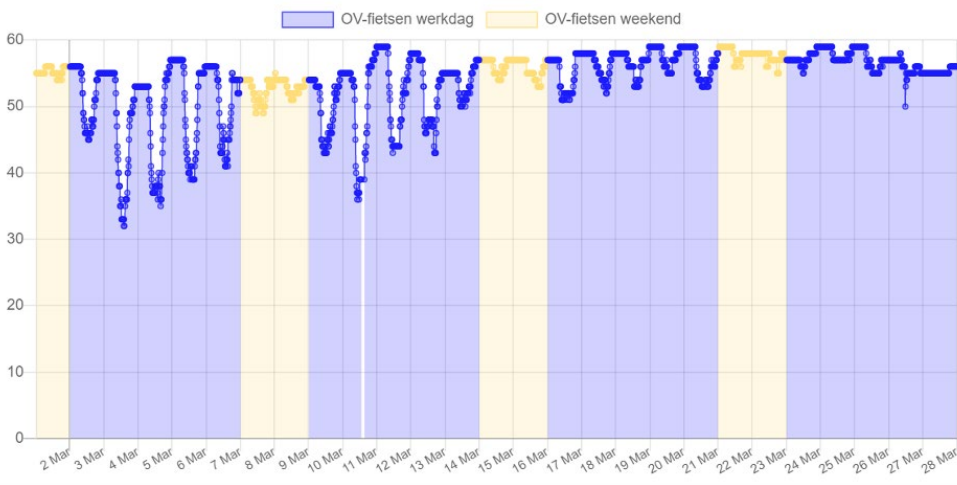
Grafiek 7: Beschikbaarheid OV-fiets station Hoofddorp januari 2020
 (bron: <https://ovfietsbeschikbaar.nl/>)



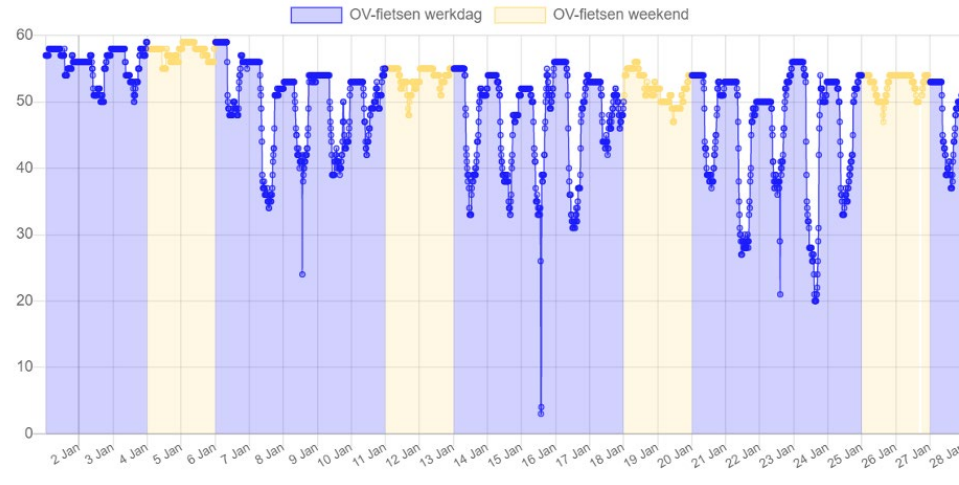
Grafiek 8: Beschikbaarheid OV-fiets station Hoofddorp september 2020
 (bron: <https://ovfietsbeschikbaar.nl/>)



Grafiek 9: Beschikbaarheid OV-fiets station Hoofddorp maart 2020
 (bron: <https://ovfietsbeschikbaar.nl/>)



Grafiek 10: Beschikbaarheid OV-fiets station Hoofddorp december 2020
 (bron: <https://ovfietsbeschikbaar.nl/>)





2.6 Knelpunten in het wegennetwerk

Om goed inzicht in te krijgen in vertragingen op wegvakniveau, hebben we een knelpuntenanalyse op basis van Floating Car Data (FCD-data) laten uitvoeren. 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 'freeflow'-situatie. De 'free flow'-reistijd is de reistijd in situaties waarin je ongehinderd kunt doorrijden. Wanneer de reistijd in de spitsperiode aanzienlijk langer is dan de reistijd erbuiten, is er sprake van een mogelijk knelpunt. Wegen waar minder dan driehonderd waarnemingen (gemiddeld vijftien 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.

Vergeleken met 2019 zien we op de snelwegen grote verschillen. Dit heeft twee oorzaken: minder files door de coronapandemie en de invoering van de maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. Op gemeentelijke wegen zijn niet heel grote verschillen te zien. Veelal ligt de snelheid ten opzichte van de freeflow daar zo'n 60 - 80% lager.

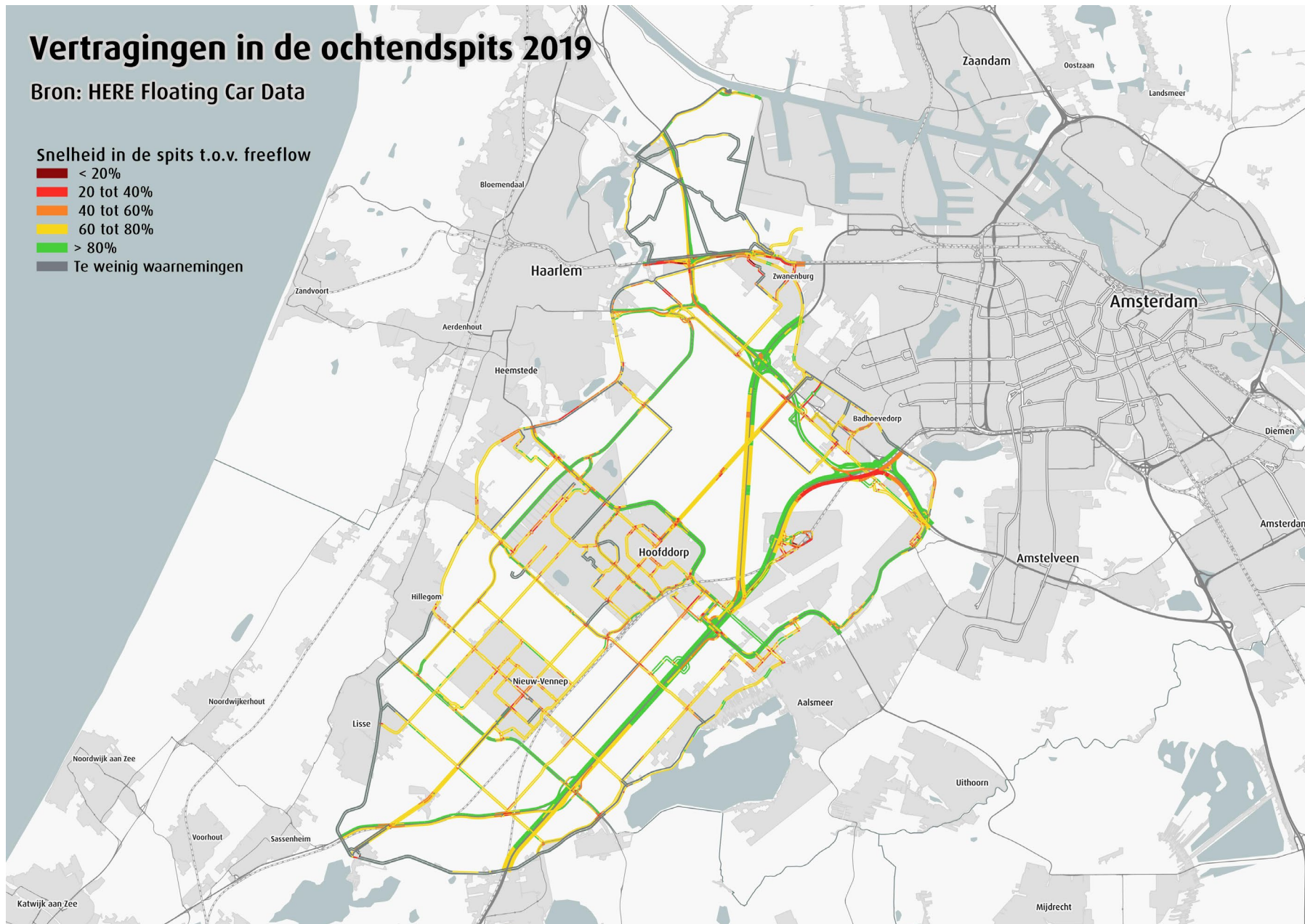
Vertragingen in de ochtendspits 2019

Bron: HERE Floating Car Data

Snelheid in de spits t.o.v. freeflow

- < 20%
- 20 tot 40%
- 40 tot 60%
- 60 tot 80%
- > 80%

Te weinig waarnemingen



Figuur 5: Vertragingen in de ochtendspits (2019) (bron: HERE Floating Car Data).

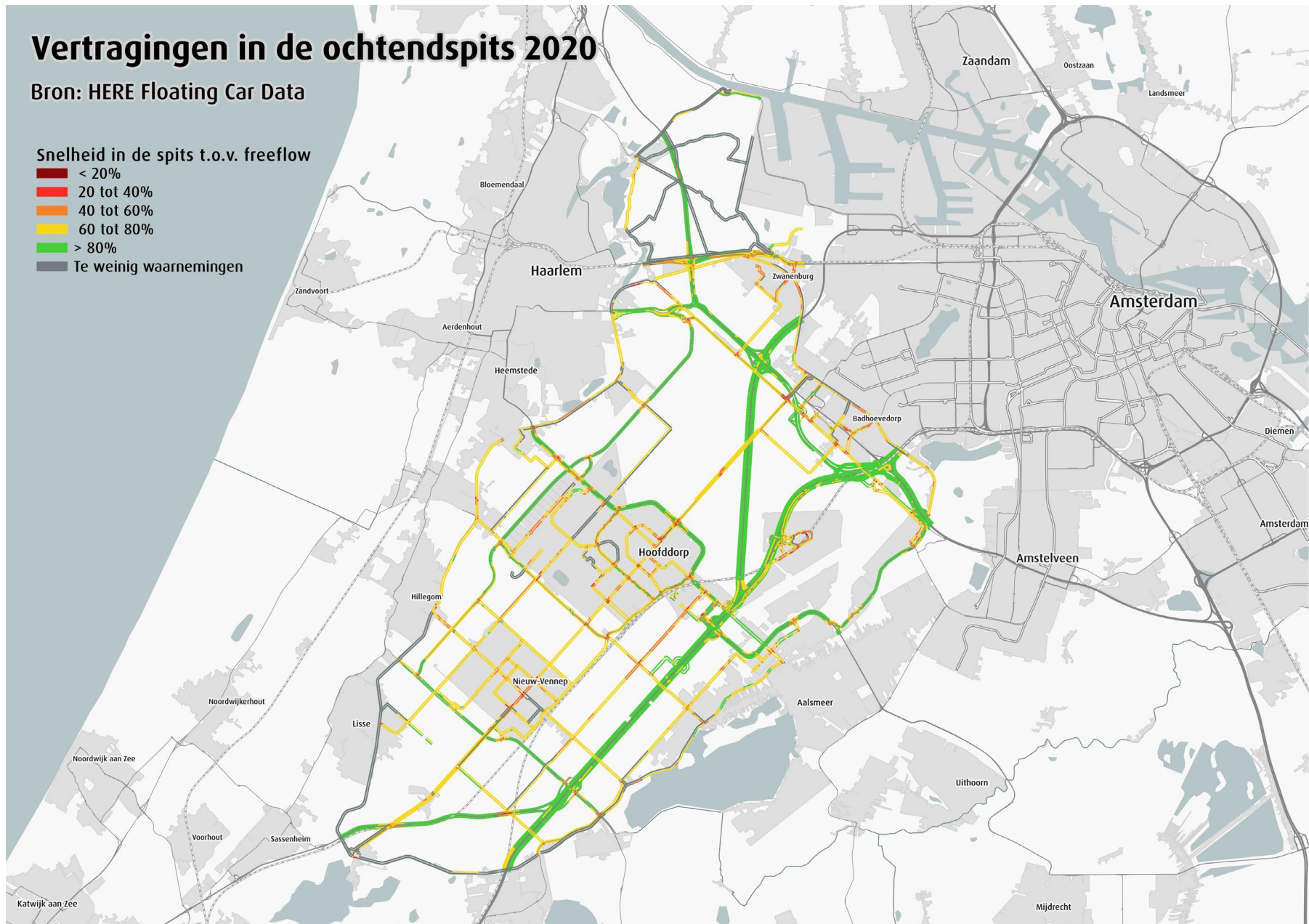
Vertragingen in de ochtendspits 2020

Bron: HERE Floating Car Data

Snelheid in de spits t.o.v. freeflow

- < 20%
- 20 tot 40%
- 40 tot 60%
- 60 tot 80%
- > 80%

Te weinig waarnemingen



Figuur 6: Vertragingen in de ochtendspits (2020) (bron: HERE Floating Car Data).

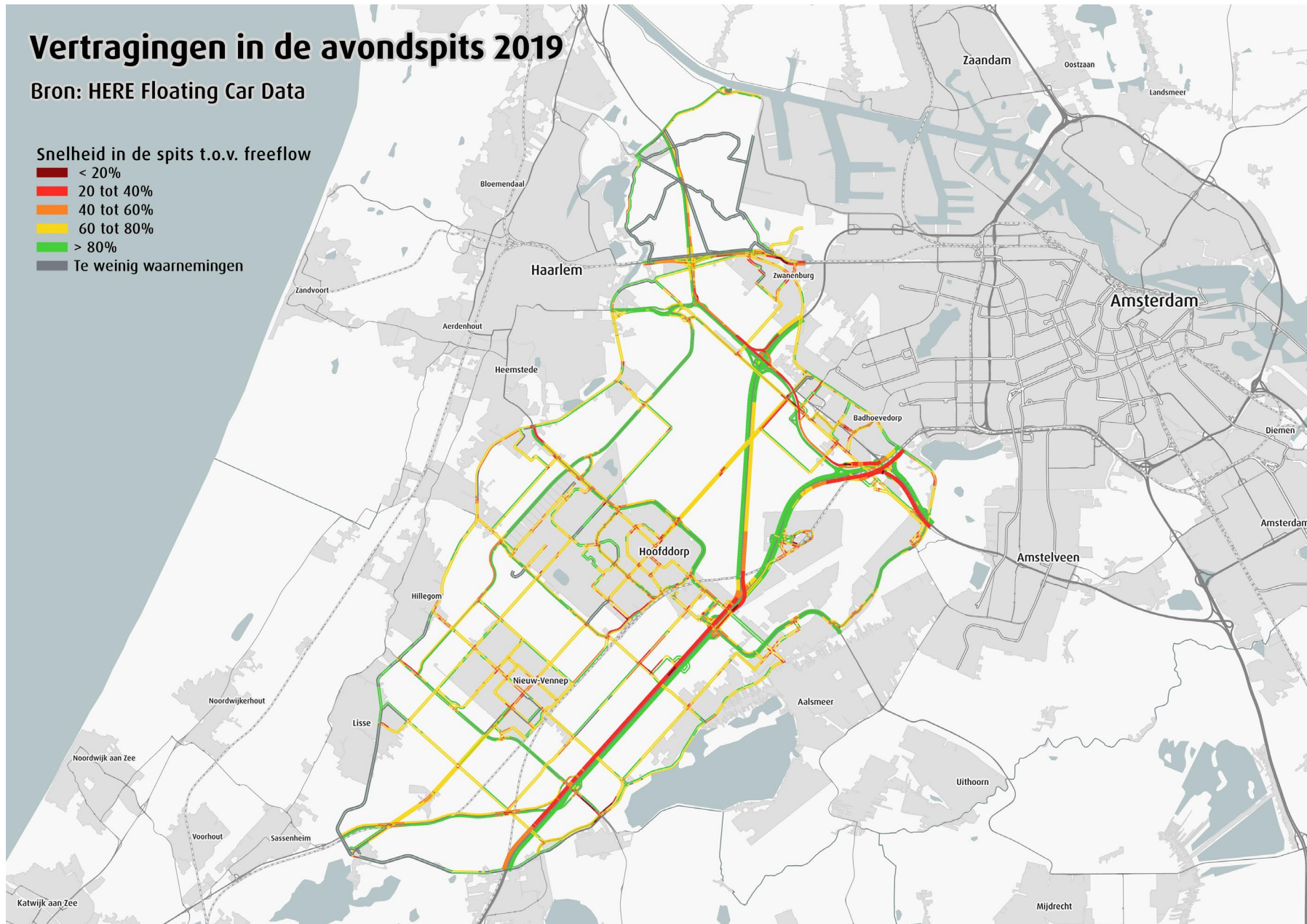
Vertragingen in de avondspits 2019

Bron: HERE Floating Car Data

Snelheid in de spits t.o.v. freeflow

- < 20%
- 20 tot 40%
- 40 tot 60%
- 60 tot 80%
- > 80%

Te weinig waarnemingen



Figuur 7: Vertragingen in de avondspits (2019) (bron: HERE Floating Car Data).

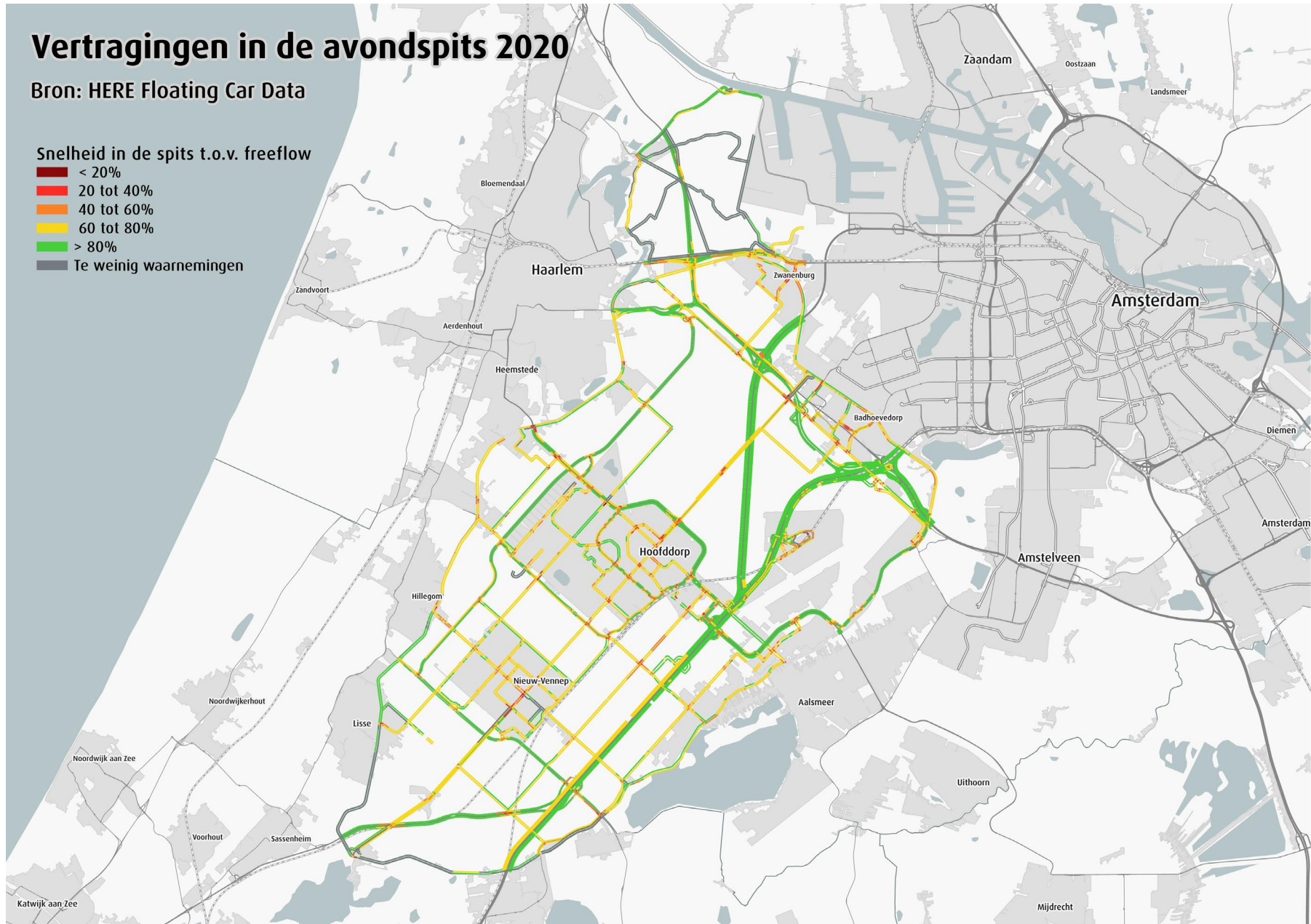
Vertragingen in de avondspits 2020

Bron: HERE Floating Car Data

Snelheid in de spits t.o.v. freeflow

- < 20%
- 20 tot 40%
- 40 tot 60%
- 60 tot 80%
- > 80%

Te weinig waarnemingen



Figuur 8: Vertragingen in de avondspits (2020) (bron: HERE Floating Car Data).

2.7 Verplaatsingen naar vervoerswijze

In de 0-meting hebben we beschreven hoe onze inwoners zich verplaatsen. De data die we daarvoor hebben gebruikt kwam uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN) en was gebaseerd op waarnemingen in de periode 2010–2017. Voor de 1-meting hebben we cijfers uit het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) tot onze beschikking gekregen. Dat is de opvolger van het OViN. Omdat het ODiN ten opzichte van het OViN op verschillende punten in belangrijke mate is gewijzigd is een trendbreuk ontstaan. Daarom vergelijken we de huidige cijfers niet met cijfers uit de 0-meting, maar met cijfers van 2019 uit het ODiN.

In 2020 werd er minder gereisd. Zowel het aantal verplaatsingen per dag, de gemiddelde afgelegde afstand en de gemiddelde reisduur nam voor af, voor vrijwel alle vervoerswijzen maar vooral voor de auto en het openbaar vervoer. Wel werd er meer gewandeld. De cijfers ondersteunen de conclusies uit andere onderzoeken: tijdens de Covid-19 restricties en maatregelen is men meer gaan wandelen. Veruit de meeste verplaatsingen en langste afstanden worden nog steeds met de auto (als bestuurder) gedaan.

De tabellen waarin we inzoomen op de verplaatsingen op verschillende afstanden (0 tot 7,5 km, 7,5 tot 15 km en 15 tot 30 km) laten zien er vooral minder met de bus/tram/metro werd gereisd. Zowel het gemiddeld aantal verplaatsingen als de gemiddelde reisduur is met zo'n 50% afgenomen. Voor de trein waren op afstanden tot 15 km te weinig waarnemingen. Voor de afstand van 15 tot 30 km zien we dat het gemiddeld aantal verplaatsingen afnam met 50% en de gemiddelde

reisduur afnam met 61%. De tijd dat men aan het wandelen was nam toe met zo'n 50%. Op grotere

afstanden (15 tot 30 km) nam de tijd dat men aan het fietsen was toe met 28%.

Tabel 10: Gemiddeld aantal verplaatsingen, gereisde afstand en reisduur per vervoerswijze in Haarlemmermeer 2019 en 2020 (bron: CBS)

	Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag		Gemiddelde afstand in km per persoon per dag		Gemiddelde reisduur in minuten per persoon per dag	
	2019 (#)	2020 (#)	2019 (km)	2020 (km)	2019 (min)	2020 (min)
Totaal	2,74	2,37	36,08	24,69	74,2	61,67
Personenauto (bestuurder)	0,96	0,8	18,04	13,22	24,82	18,88
Personenauto (passagier)	0,33	0,25	6,83	4,27	9,83	6,75
Trein	0,09	0,04	4,45	1,83	6,85	2,93
Bus/tram/metro	0,06	0,03	0,92	0,4	2,66	1,2
Fiets	0,77	0,63	2,95	2,43	15,86	13,88
Lopen	0,42	0,54	0,89	1,15	10,8	15,56
Overige vervoerswijze	0,11	0,08	1,99	1,37	3,38	2,48

Tabel 11: Verplaatsingen over een afstand van 0 tot 7,5 km (2019 en 2020) (bron: CBS).

	Verplaatsingen		Reisduur	
	2019 (#)	2020 (#)	2019 (min)	2020 (min)
Totaal	1,85	1,72	27,58	28,53
Personenauto (bestuurder)	0,47	0,43	5,35	4,62
Personenauto (passagier)	0,18	0,14	2,17	1,65
Trein
Bus/tram/metro	0,02	0,01	0,55	0,27
Fiets	0,7	0,57	9,66	7,86
Lopen	0,42	0,53	8,87	13,26
Overige vervoerswijze	0,06	0,06	0,88	0,77

Tabel 12: Verplaatsingen over een afstand van 7,5 tot 15 km (2019 en 2020) (bron: CBS).

	Verplaatsingen		Reisduur	
	2019 (#)	2020 (#)	2019 (min)	2020 (min)
Totaal	0,29	0,24	9,58	8,47
Personenauto (bestuurder)	0,15	0,12	3,15	2,6
Personenauto (passagier)	0,05	0,04	1,15	1
Trein	0,01	.	0,24	.
Bus/tram/metro	0,02	0,01	0,79	0,33
Fiets	0,05	0,04	2,59	2,24
Lopen	0,01	0,02	1,23	1,87
Overige vervoerwijze	0,02	0,01	0,43	0,34

Tabel 13: Verplaatsingen over een afstand van 15 tot 30 km (2019 en 2020) (bron: CBS).

	Verplaatsingen		Reisduur	
	2019 (#)	2020 (#)	2019 (min)	2020 (min)
Totaal	0,26	0,19	10,6	8,49
Personenauto (bestuurder)	0,14	0,12	4,51	3,66
Personenauto (passagier)	0,05	0,03	1,52	1,09
Trein	0,02	0,01	1,06	0,41
Bus/tram/metro	0,01	0,01	0,74	0,38
Fiets	0,02	0,02	1,69	2,17
Lopen
Overige vervoerwijze	0,02	0,01	0,62	0,39

Als we kijken naar het reismotief, valt vooral de toename in reizen voor ontspanningsdoeleinden (toeren, wandelen) op. De toename is waargenomen voor de vervoerwijzen personenauto (bestuurder en passagier), fiets en lopen. Er werd veel minder in de auto gereden voor uitgaan, sport en hobby en hiervoor juist meer gewandeld. Verder is te zien dat er flink minder werd gereisd voor werk, onderwijs, cursus en kinderopvang.

Tabel 14: Toe- of afname (tussen 2019 en 2020) in gereisde afstand per vervoermiddel, naar reismotief (bron: CBS).

	Personenauto (bestuurder) (%)	Personenauto (passagier) (%)	Trein (%)	Bus/tram/metro (%)	Fiets (%)	Lopen (%)
Totaal	-27	-37	-59	-57	-18	29
Van en naar het werk	-27	-38	-59	-55	-38	-57
Zakelijk, beroepsmatig	-50	.	.	.	0	.
Diensten, persoonlijke verzorging	15	-40	.	.	-29	0
Winkelen, boodschappen doen	-9	-22	.	-50	-11	0
Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang	-44	-58	-71	-57	-31	-50
Visite, logeren	-26	-35	-49	.	-21	-25
Uitgaan, sport, hobby	-40	-48	.	.	-23	19
Toeren, wandelen	31	.	.	.	21	69
Overige reismotieven	-9	.	.	.	0	33

Tabel 15: Toe- of afname (tussen 2019 en 2020) in reisduur per vervoermiddel, naar reismotief (bron: CBS).

	Personenauto (bestuurder) (%)	Personenauto (passagier) (%)	Trein (%)	Bus/tram/metro (%)	Fiets (%)	Lopen (%)
Totaal	-24	-31	-57	-55	-12	44
Van en naar het werk	-30	-27	-55	-52	-34	-46
Zakelijk, beroepsmatig	-46	.	.	.	-5	.
Diensten, persoonlijke verzorging	2	-37	.	.	-31	56
Winkelen, boodschappen doen	-4	-17	.	-41	-10	2
Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang	-48	-40	-65	-67	-31	-16
Visite, logeren	-25	-31	-45	.	-15	-3
Uitgaan, sport, hobby	-35	-49	.	.	-13	32
Toeren, wandelen	19	24	.	.	11	74
Overige reismotieven	-13	.	.	.	2	14

3. Verkeersveiligheid

Haarlemmermeer zet in op het verder verbeteren van verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen. Daartoe zijn er drie pijlers: een veilige inrichting van de infrastructuur, verkeerseducatie en handhaving.

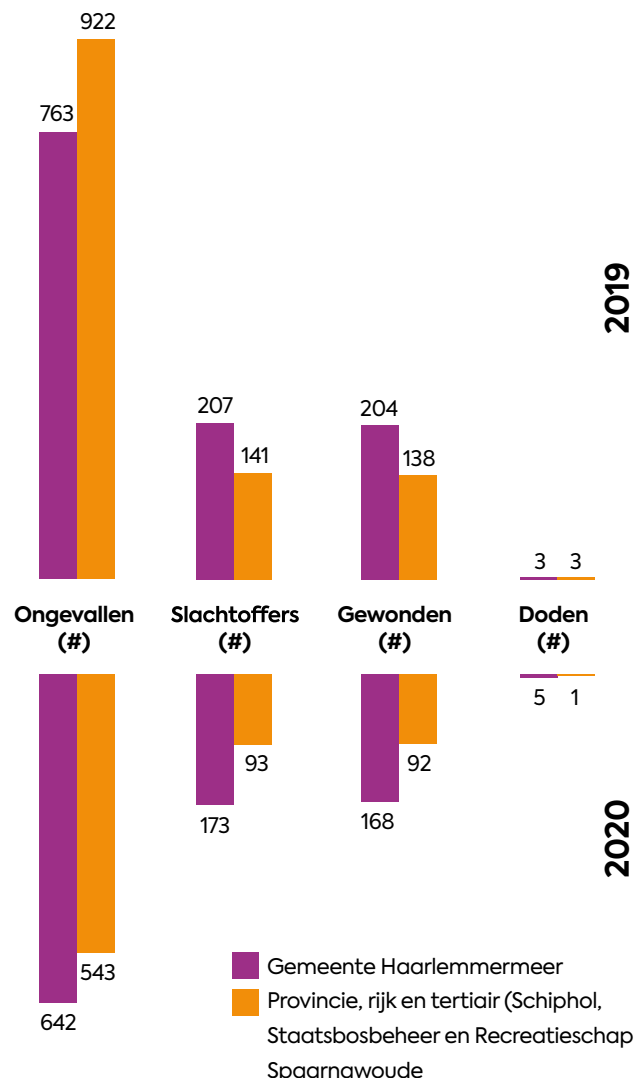
3.1 Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig houdt in dat het verkeer zó wordt ingericht dat ernstige ongevallen worden voorkomen en waar tóch een ongeval plaatsvindt, de ernst van de afloop beperkt blijft. Het wegennet moet hiervoor zo zijn opgebouwd, dat een weg slechts één functie heeft. We zijn bezig om in kaart te brengen welke wegen hieraan voldoen. Zodra dit afgerond is zullen we de gegevens hier presenteren.

3.2 Verkeersongevallen en -slachtoffers

De staafdiagrammen hiernaast tonen het aantal verkeersongevallen en daarbij gevallen doden en ernstig gewonden. We onderscheiden gemeentelijke van niet-gemeentelijke wegen in Haarlemmermeer. Op zowel gemeentelijke als niet-gemeentelijke wegen is, ten opzichte van 2019, het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers afgenomen. Helaas is juist op gemeentelijke wegen wel het aantal doden gestegen van drie naar vijf (bron: VIAstat).

Grafiek 11: Verkeersongevallen en -slachtoffers in 2019 en 2020, naar wegbeheerder (bron: VIAstat).



Net als in 2019 vielen in 2020 de meeste slachtoffers onder fietsers (29%) en bromfietzers (35%). Het aantal slachtoffers nam bij vrijwel alle vervoerswijzen af, behalve bij motoren en in de categorie 'overige'.

Tabel 16: Verkeersslachtoffers naar vervoerswijze in 2019 en 2020 (bron: VIAstat).

Vervoerswijze	Jaar	Gewonden (#)	Doden (#)	Totaal aantal slachtoffers (#)
Bestel-auto	2019	4	0	4
	2020	1	0	1
Bromfiets (+)	2019	72	2	74
	2020	59	1	60
E-bike	2019	7	0	7
	2020	7	0	7
Fiets	2019	64	0	64
	2020	50	1	51
Motor	2019	12	0	12
	2020	15	0	15
Overige	2019	2	0	2
	2020	6	0	6
Personen-auto	2019	35	1	36
	2020	23	3	26
Voetganger	2019	8	0	8
	2020	6	0	6
Vrachtauto	2019	0	0	0
	2020	1	0	1

3.3 Verkeersongevallenconcentratie locaties

In 2020 zijn geen van de verkeersongevallenconcentratie locaties (VOC's) uit de top-25 op gemeentelijke wegen opgelost. Dit komt deels doordat de Covid-19 restricties en maatregelen verschillende processen heeft vertraagd en deels doordat er voornamelijk werk-met-werk projecten waren gepland die door verschillende omstandigheden nog niet zijn uitgevoerd. In de tussentijd zijn er wel verschillende onderzoeken en voorbereidingswerkzaamheden gedaan, zodat we de komende jaren een inhaalslag kunnen maken in de aanpak van de VOC's.

De tabel hiernaast toont de 25 VOC's in onze locatie. Let op, de rotonde Beursplein wordt twee keer vermeld (plaats vier en zes) omdat deze in de landelijke statistieken wordt gezien als twee aparte kruisingen. Een verschil van een of twee ongevallen ten opzichte van het voorgaande jaar kan de plek op de lijst flink doen veranderen. Daardoor zijn er ook relatief veel 'nieuwe' locaties in de top-25 gekomen; dit zijn locaties die normaliter altijd net onder de top-25 hingen.

Het totaal aantal ongevallen van de top-25 is in de periode 2018-2020 lager dan in de periode 2017-2019 (206 om 225). Dit is in lijn met het landelijke beeld dat in 2020 veel minder (geregistreerde) ongevallen plaatsvonden vanwege de Covid-19 restricties en maatregelen. Verschillende VOC's liggen op delen van de ringdijk. Deze worden meegenomen in de aanpak van het Programma Ringdijk/Ringvaart. De rotonde Beursplein blijft het grootste ongevallenknelpunt, maar het aantal ongevallen begint wel te dalen. Dit zou kunnen betekenen dat de kortetermijnmaatregelen

effect hebben. Verder is ook te zien dat locaties die in de afgelopen jaren zijn aangepakt dalen in de lijst; bijvoorbeeld de Nieuwemeerdijk tussen de Koekoekslaan en A9 waar een fietsstraat is aangelegd en de kruising Taurusavenue/Rijnlanderweg.

Daarnaast zijn er wel wat zorgpunten;

- de kruising Boslaan/Kruisweg lijkt meer ongevallen aan te trekken;
- ook de IJweg tussen de N201 en de Oostzee lijkt meer ongevallen aan te trekken. Dit terwijl deze in 2007 al volledig duurzaam veilig is ingericht.

Tabel 17: Verkeersongevallenconcentratie (VOC) locaties in Haarlemmermeer, 2018 - 2020.

			2018 t/m 2020			
	tov 2020 (#)	Kern	Locatie	Wegvak/Kruising	Ongevallen (#)	Gewonden (#)
1	+4	HFD	Boslaan/Kruisweg	Kruising	17	3
2	-1	RZB	(Parallele) Kruisweg	Tussen Rijkstreek & Beechavenue	16	7
3	-1	HFD/NVP	IJweg	Tussen Bennebroekerweg-N. Randweg	14	9
4*	-	HFD	Hoofdweg-Westzijde/ Kruisweg	Kruising (Ronde)	11	2
5	-2	HFD	Burg. Pabstlaan/Paxlaan/ Kruisweg	Kruising	10	3
6*	+5	HFD	Hoofdweg-Oostzijde/ Beursplein	Kruising (Ronde)	9	2
7	+13	HFD	IJweg	Tussen N201 & Oostzee	8	4
8	+9	BHD	Nieuwemeerdijk	Tussen Toevluchtstraat & Rijstvogelstraat	8	3
9	-1	HFW	Haarlemmerstraatweg	Tussen Polanenpark & Weerenbrug	8	2
10	-3	HFW	Haarlemmerstraatweg/ Weerenbrug	Kruising	8	2
11	+11	HFD	Taurusavenue	Tussen station & Polarisavenue	8	0
12	+1	HFD	Kruisweg	Tussen Beursplein & Paxlaan	7	5
13	-4	NVP	Händelplein	Winkelcentrum Getsewoud	7	3

	tov 2020 (#)	Kern	Locatie	Wegvak/Kruising	Ongevallen (#)	Gewonden (#)
14	NIEUW	BDP/LIB	Hillegommerdijk	Tussen Beinsdorp & Lisserbroek	7	2
15	-9	HFD	Kruisweg/Planeetbaan/ VHG-laan	Kruising	7	1
16	NIEUW	HFD	Kruisweg/VHG-laan	Kruising	7	0
17	NIEUW	HFD	VHG-laan/Altenburg/ Assumburg	Kruising	7	0
18	-6	HFD	Kruisweg	Tussen Draverslaan & Nieuweweg	7	0
19	-5	NMR	Nieuwemeerdijk	Tussen Koekoekslaan & oprit A9	6	6
20	+4	BHD	Akerdijk	Tussen Lijnderbrug & K. Onneslaan	6	3
21	NIEUW	BSL	Schipholweg	Parallelweg Boesingheliede	6	3
22	-4	HFW	Haarlemmerstraatweg	thv Sugar City	6	2
23	-13	HFD	Rijnlanderweg/ Taurusavenue	Kruising	6	1
24	NIEUW	HFD	Grote Belt/IJweg/ Mastbos	Kruising	5	4
25	NIEUW	RSH	Aalsmeerderweg/ Bennebroekerweg	Kruising	5	3

4. Klimaat en leefomgeving

Mobiliteit kan ook ongewenste effecten veroorzaken: ruimtebeslag, verminderde luchtkwaliteit en geluidhinder. Met het Klimaatakkoord hebben we in Nederland afgesproken de CO₂-uitstoot te reduceren. Wij hebben binnen de Vervoerregio Amsterdam in het beleidskader Mobiliteit een grote ambitie uitgesproken: wij streven naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem vanaf 2050. Daarvoor moet fietsen, lopen en het openbaar vervoer voor meer mensen een aantrekkelijke manier van reizen worden. En de laadinfrastructuur op strategische locaties worden aangelegd.

4.1 CO₂-uitstoot in de bebouwde kom en op buitenwegen

Om te bepalen wat de CO₂-uitstoot op gemeentelijke wegen is, is data van CO₂-uitstoot binnen de bebouwde kom het meest relevant. De meest recente data komt uit 2019. Er werd 86.341 ton CO₂ uitgestoten op wegen in de bebouwde kom. Dat staat gelijk aan bijna 700.000 retourvluchten Amsterdam-Londen (per passagier). De uitstoot op wegen in de bebouwde kom telt voor 5% mee in de totale CO₂-uitstoot van Haarlemmermeer (1.797.900 ton CO₂, hieronder valt bijvoorbeeld ook het energiegebruik van inwoners, bedrijven, industrie, etc.). Op buitenwegen (dat zijn wegen waarop 60 km/u of sneller wordt gereden) werd 9% van de totale CO₂-uitstoot veroorzaakt. Verkeer op auto(snel)wegen veroorzaakte 23% van de totale CO₂-uitstoot in de gemeente (bron: Rijkswaterstaat).

Tabel 18: CO₂-uitstoot verkeer en vervoer, 2019 (ton en %) (bron: Rijkswaterstaat).

	Ton CO ₂	% van totale uitstoot
Bebouwde kom (< 60 km/u)	86.341	5%
Buitenwegen (> 59 km/u, < 100 km/u)	153.117	9%
Auto(snel)wegen (> 99 km/u)	421.564	23%

4.2 Publieke laadpunten voor elektrische auto's

We monitoren alleen de laadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte. Semi-publieke laadpunten zijn voor iedereen toegankelijk, maar staan op private terreinen zoals parkeergarages of wegrestaurants. Snellaadpunten staan voornamelijk langs de snelweg en zorgen ervoor dat de accu binnen dertig minuten vol is, terwijl dit bij een reguliere paal twee tot vier uur kost.

In 2020 telde Haarlemmermeer 487 publieke en 840 semi-publieke laadpunten. Daarnaast telde de gemeente 75 publieke snellaadpunten en zeven semi-publieke snellaadpunten. Dit komt in totaal op 1.409 (semi)publieke (snel)laadpunten voor elektrische auto's. Dat is een toename van 20%.

Tabel 19: Aantal (semi)publieke laadpunten in 2020 (bron: Ecomovement en RVO via Rijkswaterstaat).

	2019 (#)	2020 (#)
Publieke reguliere laadpunten voor elektrische auto's	344	487
Semi-publieke reguliere laadpunten voor elektrische auto's	753	840
Publieke snellaadpunten voor elektrische auto's	78	75
Semi-publieke snellaadpunten voor elektrische auto's	4	7
Totaal (semi)publieke laadpunten voor elektrische auto's	1.179	1.409

Onderstaande tabel geeft inzicht in het gebruik van de laadpunten: de afgenomen stroom (kWh), aantal laadsessies en unieke gebruikers. We laten hier alleen het gebruik van laadpunten per kern zien. Een uitgebreider overzicht met gebruik per laadpunt is te vinden in bijlage 2. Een aantal laadpunten is pas in 2020 in gebruik gegaan. Logischerwijs hebben deze laadpunten minder stroom geleverd. Waar dit het geval is wordt explicietst aangegeven in welke maanden het laadpunt in gebruik was.

Wanneer we de cijfers van 2020 vergelijken met die van 2019, vallen een aantal zaken op. In zijn geheel werd er in 2020 meer en vaker geladen:

- 8.036 meer unieke gebruikers;
- 17.874 meer laadsessies; en
- 526.609,39 kWh meer geladen stroom (dat is meer dan een verdubbeling).

Vooral in Spaarndam maar ook in Burgerveen nam het gebruik flink toe. In Spaarndam nam de hoeveelheid afgenomen stroom toe met 558%, het aantal laadsessies met 462% en het aantal unieke gebruikers met 469%. In Spaarndam zijn in 2020 twee nieuwe laadpunten in gebruik gegaan.

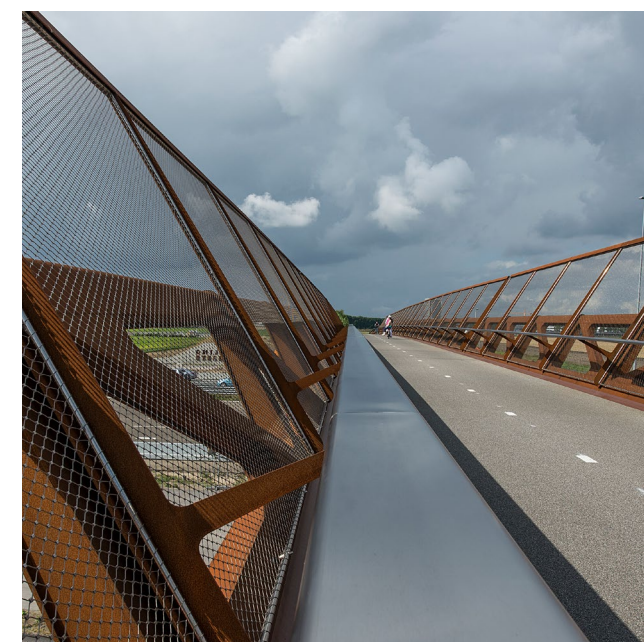
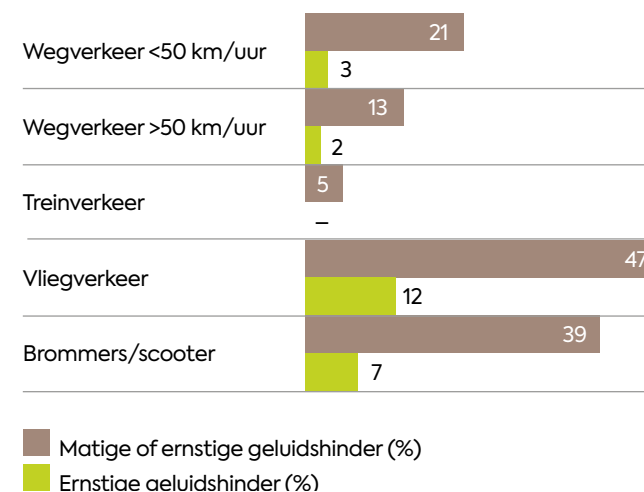
Tabel 20: Geladen kWh, laadsessies en unieke gebruikers per kern in 2020 (kWh en #)
(bron: TotalEnergies en gemeente Haarlemmermeer)

	Totaal volume (kWh)		Totaal aantal laadsessies (#)		Aantal unieke gebruikers (#)	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Badhoevedorp	68.286,76	122.942,53	4.880	6.279	1.838	2.555
Beinsdorp	7.785,72	5.358,14	301	202	110	85
Burgerveen	1.003,17	2.366,23	34	65	17	39
Cruquius	4.297,75	9.241,00	373	403	200	186
Halfweg	-	13.910,10	-	718	-	300
Hoofddorp	266.528,74	591.675,92	18.923	32.002	5.981	10.997
Lisserbroek	15.909,42	21.457,42	1.352	1.200	301	338
Nieuw-Vennep	79.659,17	171.691,74	6.227	8.943	2.200	3.534
Rijsoord	21.028,90	6.863,79	1.980	961	324	279
Schiphol-Rijk	355,79	538,42	57	16	9	8
Spaarndam	3.748,94	24.665,02	165	927	62	353
Vijfhuizen	6.253,70	10.177,94	455	550	90	171
Zwaanshoek	4.639,35	7.219,70	355	391	92	129
Zwanenburg	26.735,51	44.734,36	1.781	2.100	598	884
Totaal	506.232,92	1.032.842,31	36.883	54.757	11.822	19.858

4.3 Geluidsbelasting

Geluidsbelasting kan een grote invloed hebben op de leefomgeving. In het najaar van 2020 deden ruim 18.600 inwoners van de gemeente Haarlemmermeer mee aan een vragenlijstonderzoek van de GGD. Daaruit blijkt dat vliegverkeer de grootste veroorzaker is van geluidshinder, gevolgd door brommers en scooters. Van alle inwoners ervaart 6% ernstige, en 18% matige slaapverstoring door geluid van vliegverkeer.

Grafiek 12: Percentage inwoners dat matige en/of ernstige geluidshinder ervaart, 2020 (%) (bron: GGD Kennemerland).



De figuren hiernaast geven een beeld van de ervaren geluidshinder door weg- en vliegverkeer en brommers/scooters per gebied. In Haarlemmerliede wordt de meeste geluidshinder door wegverkeer en brommers/scooters ervaren. In Zwanenburg wordt de meeste geluidshinder door vliegverkeer ervaren (bron: GGD Kennemerland).

4.4 Luchtkwaliteit

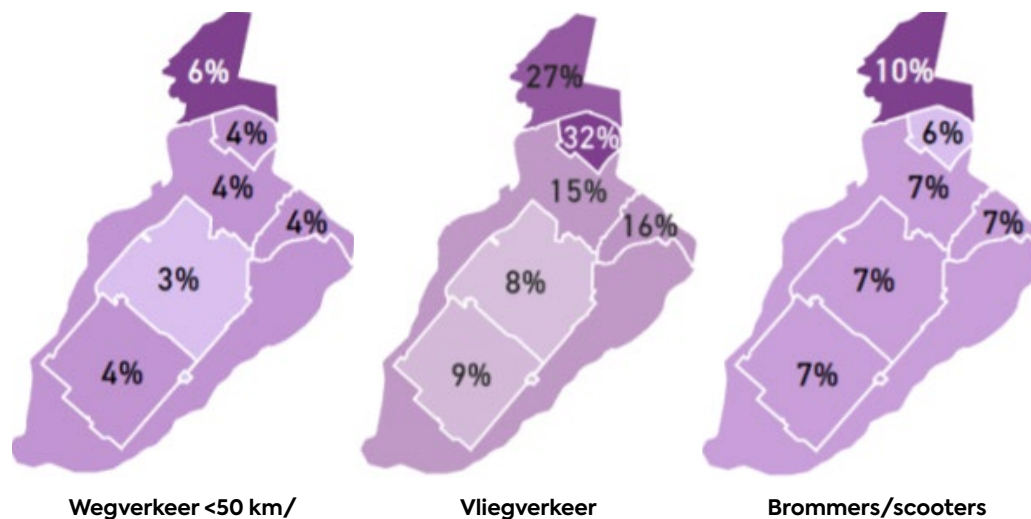
Fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) zijn belangrijke indicatoren voor blootstelling aan luchtverontreiniging die door het verkeer veroorzaakt wordt. Uit het onderzoek van GGD Kennemerland blijkt dat de meeste stof/roet/rookhinder wordt veroorzaakt door vliegverkeer.

Tabel 21: Percentage inwoners dat matige en/of ernstige stof/roet/rookhinder van wegverkeer en vliegverkeer ervaart, 2020 (%) (bron: GGD Kennemerland).

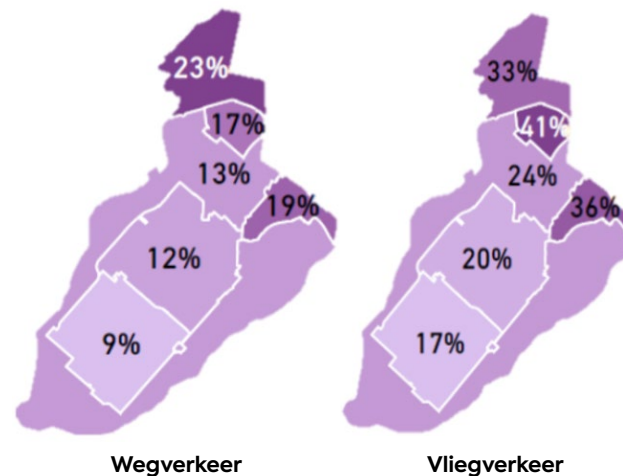
	Matige of ernstige stof/roet/rookhinder (%)	Ernstige stof/roet/rookhinder (%)
Wegverkeer	13	2
Vliegverkeer	23	6

Figuren 11 en 12 geven een beeld van de ervaren stof/roet/rookhinder door weg- en vliegverkeer per gebied. De meeste stof/roet/rookhinder door wegverkeer wordt ervaren in Haarlemmerliede, de meeste stof/roet/rookhinder door vliegverkeer wordt ervaren in Zwanenburg en Badhoevedorp.

Figuur 9: Percentage inwoners – per gebied – dat geluidshinder door weg- en vliegverkeer en brommers/scooters ervaart, 2020 (%) (bron: GGD Kennemerland).

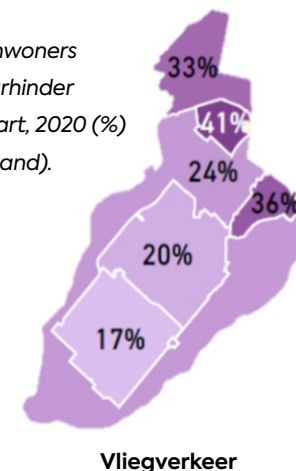


Figuur 10: Percentage inwoners – per gebied – dat stof/roet/rookhinder door weg- en vliegverkeer ervaart, 2020 (%) (bron: GGD Kennemerland).



Verder ervaart 17% van de inwoners van Haarlemmermeer geurhinder van vliegverkeer: 13% ervaart matige hinder en 4% ervaart ernstige hinder. De meeste geurhinder door vliegverkeer ervaart men in Badhoevedorp.

Figuur 11: Percentage inwoners – per gebied – dat geurhinder door vliegverkeer ervaart, 2020 (%) (bron: GGD Kennemerland).



4.5 Ervaren verkeersoverlast

In de 0-meting hebben we data uit de Veiligheidsmonitor gebruikt om iets te kunnen zeggen over de ervaren verkeersoverlast. De veiligheidsmonitor is een tweejaarlijks onderzoek. Op moment van schrijven wordt het (nieuwe) onderzoek uitgevoerd. De data komt beschikbaar in 2022. De resultaten nemen we mee in de eerstvolgende monitor.

Om in de 1-meting toch iets te kunnen zeggen over de ervaren verkeersoverlast gebruiken we dezelfde data als in de 0-meting, maar nu met een uitgebreidere gebiedsanalyse.

Tabel 22: Ervaren overlast door mobiliteit, 2019 (%) (bron: CBS).

	Ervaart overlast in de buurt (%)	Komt voor in de buurt (%)
Te hard rijden	17	68
Parkeerproblemen	16	50
Agressief gedrag in verkeer	5	25

Haarlemmermeer West

In Beinsdorp, Zwaanshoek en Cruquius wordt meer verkeersoverlast ervaren dan gemiddeld in Haarlemmermeer. Genoemd worden te hard rijden en agressief gedrag in verkeer. Te hard rijden is een probleem dat volgens de inwoners het eerst moet worden aangepakt.

Haarlemmermeer Noord

In Haarlemmermeer Noord ervaart men meer verkeersoverlast dan gemiddeld in de gemeente, vooral valt Zwanenburg hier op. Te hard rijden wordt in Zwanenburg genoemd. In Haarlemmermeer noord wordt minder dan gemiddeld in Haarlemmermeer agressie in het verkeer ervaren, en vooral in de kernen Spaarnwoude en Haarlemmerliede. Parkeeroverlast wordt in Zwanenburg meer ervaren dan gemiddeld in de gemeente.

Haarlemmermeer Zuidoost

In Haarlemmermeer Zuidoost wordt meer verkeersoverlast ervaren dan gemiddeld in Haarlemmermeer. Vooral te hard rijden wordt genoemd, maar ook agressie in het verkeer komt vaker voor dan gemiddeld in de hele gemeente. Parkeerproblemen komen wel eens voor, maar de overlast die dat meebrengt wordt ervaren zoals gemiddeld in de gemeente. Te hard rijden speelt vooral in Rijsenhout, maar wordt ook in de kleinere kernen genoemd.

Hoofddorp Centrum

Op het gebied van verkeersoverlast ervaren de inwoners van Hoofddorp-centrum evenveel als gemiddeld in de gemeente.

Hoofddorp Zuidwest

Verkeersoverlast komt in Hoofddorp Zuidwest wel voor, maar minder dan gemiddeld in Haarlemmermeer. Te hard rijden wordt daarbij genoemd, maar minder dan gemiddeld.

Nieuw-Vennep

Inwoners van Nieuw-Vennep ervaren evenveel verkeersoverlast als gemiddeld in de gemeente. In Nieuw-Vennep oude kern wordt echter aangegeven dat men meer overlast ervaart van te hard rijden. Daarentegen komen parkeerproblemen in Nieuw-Vennep oude kern minder voor dan gemiddeld in de gemeente.

Bijlage 1: Bezoekerspotentieel en ontplooiingsmogelijkheden

Toelichting									
Reistijden in de avondspits 2019									
Bezoekerspotentieel	Aantal inwoners dat naar een locatie toe kan komen binnen # aantal minuten								
Ontplooiingsmogelijkheden	Aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een locatie bereikt kan worden binnen # aantal minuten								
Auto	Bron: HERE Traffic Analytics								
	Inwoners (in duizendtallen)				Arbeidsplaatsen (in duizendtallen)				
naam	15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min	15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min	
Station Hoofddorp	231	2.421	5.116	5.679	240	1.379	2.593	2.844	
Station Nieuw Vennep	226	2.238	4.858	5.439	180	1.296	2.495	2.781	
Station Halfweg - Zwanenburg	373	2.274	4.205	4.667	245	1.327	2.187	2.465	
Station Schiphol	452	2.664	5.731	6.033	360	1.472	2.893	3.108	
Hoofddorp - Burgemeester van Stamplein	208	2.354	4.942	5.432	228	1.349	2.532	2.738	
Nieuw Vennep - Handelplein	211	1.806	4.500	5.020	136	1.031	2.351	2.606	
Badhoevedorp - Lorentzplein	436	2.382	4.904	5.339	351	1.383	2.593	2.792	
Beukenhorst Oost	346	2.583	5.387	5.877	289	1.433	2.711	3.012	
Lisserbroek	135	1.427	3.748	4.040	66	902	2.035	2.172	
Busstation Knooppunt Schiphol Noord	650	2.810	5.556	6.087	585	1.578	2.872	3.076	
Spaarne Gasthuis	260	1.943	3.853	4.406	181	1.151	2.124	2.342	
OV	Bron: GTFS								
	Inwoners (in duizendtallen)				Arbeidsplaatsen (in duizendtallen)				
naam	15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min	15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min	
Station Hoofddorp	18	177	1.116	2.357	37	231	821	1.477	
Station Nieuw Vennep	2	44	400	1.499	5	56	339	949	
Station Halfweg - Zwanenburg	4	175	929	1.751	2	126	605	1.020	
Station Schiphol	0	98	1.089	2.892	15	189	805	1.736	
Hoofddorp - Burgemeester van Stamplein	19	115	525	1.640	14	111	385	1.033	
Nieuw Vennep - Handelplein	19	90	220	830	4	74	164	602	
Badhoevedorp - Lorentzplein	10	87	529	1.185	3	60	416	830	
Beukenhorst Oost	0	60	539	1.693	25	96	440	1.099	
Lisserbroek	5	41	139	317	3	19	69	195	
Busstation Knooppunt Schiphol Noord	0	54	544	1.475	0	109	443	989	
Spaarne Gasthuis	48	212	488	1.473	20	137	355	896	

Toelichting									
Fiets	Bron: fietsersbond								
	Inwoners (in duizendtallen)					Arbeidsplaatsen (in duizendtallen)			
naam	15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min		15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min
Station Hoofddorp	46	136	452	507		68	157	286	325
Station Nieuw Vennep	34	157	277	324		16	97	200	223
Station Halfweg - Zwanenburg	14	280	748	801		23	188	516	582
Station Schiphol	1	126	559	659		42	155	413	452
Hoofddorp - Burgemeester van Stamplein	52	162	491	546		56	163	320	346
Nieuw Vennep - Handeplein	43	178	315	344		17	110	202	213
Badhoevedorp - Lorentzplein	84	334	863	929		44	264	703	753
Beukenhorst Oost	32	137	470	526		88	164	292	320
Lisserbroek	42	157	331	369		12	54	166	187
Busstation Knooppunt Schiphol Noord	30	373	850	932		35	290	714	772
Spaarne Gasthuis	75	259	466	504		30	138	279	294
Voetgangers	Bron: OpenStreetMap								
	Inwoners (in duizendtallen)					Arbeidsplaatsen (in duizendtallen)			
naam	15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min		15 min	15 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min
Station Hoofddorp	2	14	29	31		25	42	49	50
Station Nieuw Vennep	0	8	19	23		3	12	14	14
Station Halfweg - Zwanenburg	2	10	10	13		1	5	10	10
Station Schiphol	0	0	0	0		10	16	18	18
Hoofddorp - Burgemeester van Stamplein	7	24	40	42		7	35	53	54
Nieuw Vennep - Handeplein	12	31	32	32		2	6	15	15
Badhoevedorp - Lorentzplein	9	13	50	56		2	9	14	16
Beukenhorst Oost	0	6	17	17		17	37	47	49
Lisserbroek	5	10	22	22		1	4	8	9
Busstation Knooppunt Schiphol Noord	0	0	1	3		0	1	6	7
Spaarne Gasthuis	3	17	41	45		8	10	17	17

Bijlage 2: Geladen kWh, laadsessies en unieke gebruikers per laadpaal

(bron: TotalEnergies en gemeente Haarlemmermeer)

	Volume (kWh)		Laadsessies (#)		Unieke gebruikers (#)	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Badhoevedorp	68286,75998	122942,53	4.880	6.279	1.838	2.555
Orchideelaan 186	5421,619998	7101,359982	374	380	107	142
Dellaertlaan 24	9791,370003	11962,40997	464	396	163	160
Egelantierstraat 60	4996,740006	7383,650006	487	538	110	155
Plesmanlaan 1	7380,339966	7736,450013	294	421	168	122
Sloterweg 87	8197,240016	8565,760011	572	528	289	295
Zwaluwstraat 28	4169,359994	10868,35999	286	590	111	239
Snelliuslaan 1	8158,619991	8091,989982	1.091	595	502	285
Pa Verkuijllaan 57	7598,309997	13300,96004	489	539	143	263
Newtonstraat 2	4664,820006	8253,50998	380	365	106	171
Irislaan 113	4214,609998	13244,91001	279	829	44	196
Groenezoom 4	3693,730006	13649,31999	164	392	95	222
Beinsdorp	7785,719999	5358,140007	301	202	110	85
Rietkraag 14	7785,719999	5358,140007	301	202	110	85
Burgerveen	1003,169988	2366,230006	34	65	17	39
Oude Venneperweg 24	1003,169988	2366,230006	34	65	17	39
Zeemanlaan 7		5114,340005		338		198
Pascalstraat 56		2932,640012		183		35
Havikstraat 28		2198,459996		84		32
Meidoornweg 274		1164,120006		48		23
Lupinesingel 25		1374,289994		53		17
Cruquius	4297,749987	9240,999984	373	403	200	186
Oude Spaarneweg 75	2136,579996	6619,459992	96	211	43	86
Spaarneweg 35	2161,169992	2621,539992	277	192	157	100
Halfweg		13910,09996		718		300
Houtrijkstraat 40		7837,129975		314		126
Dokter Baumannplein 19		632,1699983		44		25
Haarlemmermeerstraat 15		5440,799987		360		149

	Volume (kWh)		Laadsessies (#)		Unieke gebruikers (#)	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Hoofddorp	266528,74	591675,9201	18.923	32.002	5.981	10.997
Kranenhout 16	3726,120006	5072,159996	349	319	83	105
Graan voor Visch 17201	2240,749999	5027,060008	266	295	73	132
Nijverheidsstraat 17	7441,199997	8086,070003	599	645	278	325
Boschplaat 18	5650,520002	12318,98002	384	539	84	134
Bolstralaan 1	4532,040015	9203,279988	289	520	76	183
Corversbos 235	8737,769995	3573,489998	560	214	98	74
Skagerrak 109	6783,909992	10917,48002	291	516	136	161
Wieger Bruinlaan 78	1505,700002	6676,559993	185	669	86	141
Cor van de Meerstraat 29	7666,279986	13783,2	476	557	203	274
Doornburg 50	3209,700004	4243,77001	179	211	54	63
Grote Belt 302	12476,09999	7934,769993	460	400	85	136
Schelphoek 1	1601,729997	6864,149983	132	532	76	124
Stoholm 4	7369,10999	7769,659992	368	333	101	116
Colijnstraat 2	6053,699988	11065,57001	329	429	117	163
Dassenbos 87	2752,79	9942,990014	158	472	85	146
Leeghwaterstraat 59	7383,960001	12146,29003	806	836	208	261
De Slufter 56	5088,040007	4527,219998	322	246	114	121
Bernard Zweershof 1	4495,400001	6623,859984	566	355	86	107
Brandaris 1	6389,829999	11066,68	535	750	138	229
Arnolduspark 13	4663,990002	5611,310005	721	566	433	331
Westhove 46	6639,230007	14111,85001	662	667	148	181
Ridderburgpark 5	3596,039997	5768,140002	287	202	48	63
Landlust 1	18648,00002	17406,67998	1.302	1455	258	352
Anne Franklaan 20	8773,449972	14492,11	460	697	143	218
Belvedere 106	792,6499997	4730,04002	79	221	35	69
Sonderholm 147	3548,69001	5097,849994	423	237	83	76
Willemsbos 220	6128,619992	7670,329993	385	494	83	100
Ridderburgpark 137	3908,970002	3766,799993	393	308	78	77
Achtermeerstraat 66	13147,40001	29582,86002	727	1.154	183	369
Van den Berghlaan 259	1897,589994	4548,98001	125	226	36	68
Lemenburg 69	2960,170004	3012,67999	175	139	34	76

	Volume (kWh)		Laadsessies (#)		Unieke gebruikers (#)	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Carry Pothuisstraat 68	4886,600008	6081,390002	227	237	63	101
Tolheksbos 77	1875,859993	4403,709985	95	212	48	98
Bennebroekerweg 800	5377,369993	6209,71999	460	442	231	273
Hermitage 148-196	1457,720004	6525,019989	92	361	43	84
Judith Leysterstraat 1	1269,430002	9685,459992	64	509	24	144
Redenburgsingel 14	2686,529995	6368,749984	119	269	50	119
Vliehors 46	2985,850013	6775,519996	135	264	56	114
Atletiekstraat 34	1741,82	7753,730001	77	372	34	102
Sparresholm 32	321,3900004	6277,160012	17	219	11	78
Markenburg 113	704,7600025	13181,98002	56	571	42	263
Etty Hillesumplantsoen 43	5435,44999	5066,349995	244	334	40	80
Aalburgplein 57	2882,79	14502,49	250	1.058	121	492
Mathilde Wibautstraat 23	2170,630002	4919,950005	60	138	31	75
Robijnlaan 4	3479,060004	3634,94	370	331	86	72
Anna Blamanstraat 82	3208,489995	4234,160007	272	319	45	71
Femina Mullerstraat 92	4204,960008	2107,749992	136	78	61	33
Hendrik Andriessenlaan 1	1858,740002	6336,289998	103	199	39	64
Jadelaan 157	3417,850005	3996,680003	159	194	89	77
Klaas van Reeuwijkstraat 60	2703,290012	3114,390003	138	168	58	64
Kruisweg 1023	1581,480005	3934,840006	216	192	101	108
Markenburg 143	6950,929996	6314,199995	805	694	223	290
Raadhuislaan 1	4804,410011	6984,689999	332	423	214	213
Saffierlaan 4	5845,399997	6668,809991	479	493	183	173
Saturnusstraat 25	1934,64001	2575,639993	179	129	107	68
Sonderholm 164	478,0000042	2742,340004	39	139	35	57
Landleeuw 5	395,0299964	7461,650009	16	232	6	95
Lindholm 17	455,2499981	4859,089999	36	429	13	108
Banckspolder 7	897,1300005	5171,090008	91	169	25	76
Ard Schenkstraat 26	2947,229998	6297,340008	166	447	54	94
Engelsholm 140	4428,309998	12403,39999	254	548	31	174
Waddenweg 293	2223,960008	8552,350004	148	370	49	173
Savelsbos 67	856,4100024	7741,090001	68	363	20	147

	Volume (kWh)		Laadsessies (#)		Unieke gebruikers (#)	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Nijenburg 81	252,5200033	8259,230004	27	321	5	112
Catharina Parraan 9		16918,45999		502		255
Söderblomstraat 261		6116,589996		248		52
Henri Didonweg 76		8104,580005		652		98
Betje Wolffstraat 2		11077,07		418		108
Corversbos 39		9325,760016		420		83
Hammarskjöldstraat 224		2751,200005		125		33
Grote Belt 68		5580,139993		224		56
Oosterschelde 34		3484,450002		189		61
John Deelaan 7		6075,060024		335		54
Rosenholm 191		526,0899987		50		21
Kelloggstraat 155		1332,409995		105		26
Koningin Maximalaan 59		5202,079995		250		116
Laan van Norfolk 10		7234,750007		372		119
Grote Belt 182		3220,080006		366		88
Rosa Spierstraat 3		2246,460014		187		42
Weerdenburg 31		1705,609997		125		31
Oranjestraat 14		3305,770008		105		42
Albergerbos 3		1466,610003		52		24
Bervoetsbos 3		646,2300024		25		16
Stanislas 27		3653,710001		104		50
Kruisweg 969		2538,330005		309		182
Martin Luther Kingstraat 45		648,3599955		38		18
Birkholm 220		533,3700025		59		16
Wallebos 102		676,1700039		25		7
Elisa van Calcarstraat 23		921,99		33		15
De Vleyen 38		680,5099986		41		18
Jacobus Spijkerdreef 4		70,26000047		7		6
Bandholm 46		888,8200039		113		20
De Muy 387		346,1000035		13		4
Edelenburg 1		118,9200014		14		3
Rijksweg		495,9100003		68		66

	Volume (kWh)		Laadsessies (#)		Unieke gebruikers (#)	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Lisserbroek	15909,42	21457,41995	1352	1.200	301	338
Muntstraat 78	6898,02	8669,019994	750	388	159	171
Wolgrasstraat 2	6309,339997	5349,039983	351	298	102	89
Muntstraat 149	2449,730005	7362,949974	237	509	29	73
Waterlelieplantsoen 30	252,3300011	76,4100008	14	5	11	5
Nieuw-Vennep	79659,17003	171691,74	6227	8.943	2.200	3.534
Sarabande 1	6757,600003	6239,669995	774	403	166	166
Schubertlaan 44	6559,159985	12642,07999	432	450	123	195
Sandestein 42	10815,72002	18875,90001	543	816	234	341
Griseldalaan 52	9930,149982	14963,53001	643	853	153	241
Strausslaan 57	7085,589987	15968,83995	743	793	464	437
Ridderspoorstraat 22	3252,289997	3806,560005	425	272	219	144
Velperpoort 43	4667,599999	6056,220003	349	300	112	122
Beurtschipper 69	2798,709999	3910,159995	350	418	79	104
Jive 5	5351,980017	11241,71001	542	538	126	167
Regulierspoort 41	9791,920043	16218,62	386	620	127	230
Händelplein 3	1026,169998	4587,389998	210	643	98	325
Sint Anthoniusstraat 5	553,929997	8375,94998	40	556	25	242
Beethovenlaan 81	2382,819998	8900,309993	230	550	45	163
Van Bemmelenstraat 4	1680,13001	3179,370001	92	182	32	73
Laan van Loevestein 20	1962,920002	15842,05999	128	562	45	227
Zuilensteinsingel 70	338,7900014	5002,509996	19	193	13	93
Elemastraat 93	3461,44999	8726,990024	198	272	96	107
Nachtschadestraat 16	1242,240002	1001,700007	123	107	43	58
Stepelerveld 59		4571,540002		295		74
Winterpark 60		128,6099985		17		3
Dijkpoort 15		1452,020004		103		22
Rijsenhout	21028,9	6863,789993	1980	961	324	279
Tjalkplein 2	12912,72001	4525,399991	1555	712	253	184
Rijshornplein 30	8116,179996	2060,110001	425	229	71	77
Werf 15		278,2800011		20		18

	Volume (kWh)		Laadsessies (#)		Unieke gebruikers (#)	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Schiphol-Rijk	355,7900004	538,4199933	57	16	9	8
Capronilaan 46	355,7900004	538,4199933	57	16	9	8
Spaarndam	3748,940011	24665,01998	165	927	62	353
Rijnland 45	3748,940011	19128,64999	165	732	62	276
Molenwerf 47		5129,509987		165		68
Spaarnekade 20		406,8600012		30		9
Vijfhuizen	6253,700012	10177,94001	455	550	90	171
Arsenaal 11	1979,189999	3379,730009	262	270	38	54
Zijweer 11	4274,510013	4596,100011	193	157	52	53
Jack Sharp Park 31		662,7499969		36		25
D'yserinckweg 1		1119,629993		63		32
Floriadepark 40		419,7299972		24		7
Zwaanshoek	4639,350013	7219,69999	355	391	92	129
Waltmanstraat 12	4639,350013	2607,239986	355	124	92	91
Waterschaplaan		4612,460004		267		38
Zwanenburg	26735,50995	44734,35998	1781	2.100	598	884
Populierenlaan 44	8615,469984	8291,229995	798	511	197	216
Amestelle 27	3548,339989	3651,510006	117	150	56	83
Kuyperlaan 30	5393,249984	9091,820004	311	359	106	154
Domineeslaan 6	9178,449997	15315,80998	555	624	239	271
Essenlaan 64		469,7199996		38		15
Kinheim 196		926,8199962		52		34
Hoekenes 17		2424,619997		96		30
Wilgenlaan 3		4562,83001		270		81
Totaal		1032842,31		54.757		19.858



**gemeente
Haarlemmermeer**



Monitor maatregelen

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2021



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Leeswijzer	5
2	Woningbouw	5
	Lisserbroek - ontsluiting op N205/N207	6
	HFD Noord AM-locatie Infra	6
	Fietspad Hoofddorp centrum via Lincolnpark naar Park21	7
	Fiets- en voetverbinding Lisse-Lisserbroek aan HOV-verbinding	7
	Aanpassen kruispunt Rijnlanderweg / Bennebroekerweg	7
	Ontsluiting Zuidrand Hoofddorp auto	7
3	Langzaam verkeer	7
	Fietsveiligheid Sloterbrug	8
	Snelfietsroute Haarlem – Amsterdam (F200)	9
	Fietspad Schipholdijk	9
	Onderliggend wegennet, fietsverbinding door knooppunt A4/A9	9
	Snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer bij de Hoek	9
	Perenlaantje	9
4	Openbaar vervoer	10
	HOV Bosrandweg – Fokkerweg	10
	HOVASZ	10
	HOV SOOMR	11
5	Netwerken verknopen	11
	P+R Nieuw-Vennep	11
6	Auto	11
	Bewegwijzering	12
	Capaciteit rotonde Deltaweg / Bennebroekerweg	12
	Flankerende maatregelen	12
	S106 doortrekking (De Haak) bij Badhoevedorp	13
	Aansluiting A4 oost inclusief rotonde Tijnweg	13
	S106 kruispunt	13
	Afwaarderen Schipholweg Badhoevedorp	13
7	Parkeren	13

8	Verkeersveiligheid	14
	Lokaal Verkeersveiligheidsplan	15
	Afwaardering Hoofdweg-Oostzijde Hoofddorp-Lijnden	15
	30 km herinrichting R. Kochlaan en K. Onneslaan	15
	Toekomstbestendig maken Spaarndammerdijk	15
	Ringdijk en Ringvaart.....	16
	Aalsmeerderweg / Beechavenue	16
	Herinrichten Parkslaan / Draverslaan	16
	Parkeren schoolzone Liedeweg.....	16
	Rotonde Beursplein.....	16
	Kruiswegcorridor	16
9	Conclusie	17
	Financieel.....	18

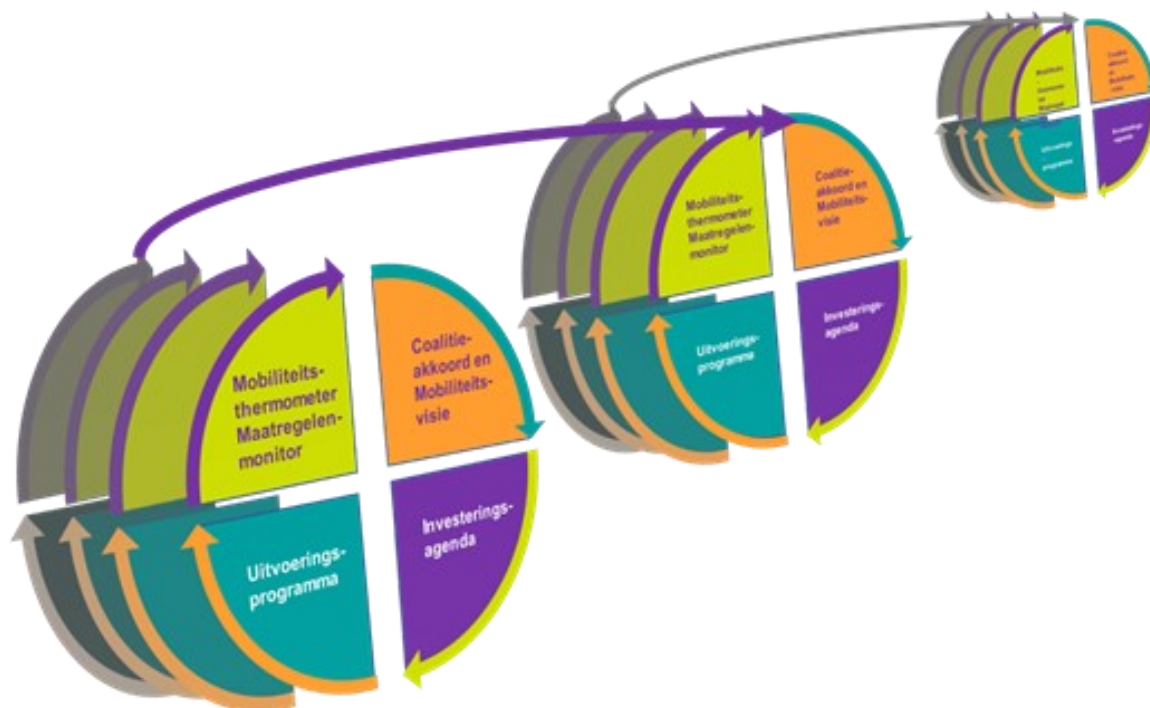
1 Inleiding

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) geeft jaarlijks inzicht in de projecten die worden uitgevoerd. 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 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2020/2021 is het eerste uitvoeringsprogramma. En op dit programma blikken we in deze tweede rapportage ook terug.

Op 7 april 2020 heeft het college het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2020/2021 (2020.0000840) vastgesteld. Het nieuwere Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 is nog niet in uitvoering en daarop zal ook niet teruggekeken worden.

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 UPM. 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 het komende jaar.



Figuur 1 Illustratie van het weerkerende proces in de vierjaarcyclus

Ieder jaar wordt het uitvoeringsprogramma in een iteratief proces geactualiseerd. 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 de opgaven 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 thema's die ook in het UPM 2022 worden gehanteerd en wijken daarmee af van de categorieën uit de vorige monitor. Gehanteerd worden:

- Woningbouw
- Netwerken verknopen
- Auto
- Openbaar vervoer
- Langzaam verkeer
- Verkeersveiligheid
- Parkeren

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

Financiën:

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 / draaivlak:

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

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.

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
Opstellen Fietsplan				-	-
Verkeersmonitoring				-	
Lisserbroek - ontsluiting op N205/N207	Ruit Lisserbroek (- Lisse) randweg /ontsluiting				
HFD Noord AM-locatie Infra	Vorbereiding aansluiting N201, Maatregelen Hoofdweg, Aanpassen kruising Pabstlaan				
Fietsverbindingen ontwikkellocaties	verkenning fietspad Hoofddorp centrum via Lincolnpark naar Park21				
Fiets- en voetverbinding Lisse-Lisserbroek aan HOV-verbinding	Fietsdeel aan HOV brug maakt deel uit van HOV Noordwijk – Schiphol. Haarlemmermeer draagt bij aan fietsdeel brug.				
aanpassen kruispunt Rijnlanderweg / Bennebroekerweg	Verbeteren bereikbaarheid westkant Haarlemmermeer, tussentijdse maatregelen				
opwaarderen (Nieuwe) Bennebroekerweg					
Ontsluiting Zuidrand Hoofddorp auto	afwaarderen N520				

Lisserbroek - ontsluiting op N205/N207

De ontsluiting van Lisserbroek op de N205 en/of de N207 is onderdeel van de aanvraag die is gedaan voor de woningbouwimpuls. De toekenning van deze impuls is nodig voor een haalbaar plan. In de aanvraag voor de woningbouwimpuls is de verlengde Poelweg niet meegenomen. De realisatie van de een zuidelijke ontsluiting tussen Lisse, langs Lisserbroek naar de A44 blijft wel de ambitie van de gemeente.

Hoofddorp Noord AM-locatie Infra

Dit project betreft de infrastructurele ingrepen die benodigd zijn voor de woningbouwontwikkeling Hoofddorp Noord (Het Nieuwe Noord). In de eerste helft van 2021 zijn de informatieavonden gehouden. Er is draagvlak voor de plannen in de omgeving. Bereikbaarheid en milieuruimte bestaande bedrijven is een risico maar dit is adequaat onderzocht en uitgewerkt. Draagvlak zal blijken tijdens procedure bestemmingsplan.

Bij de Najaarsrapportage is aanvullend krediet beschikbaar gesteld ter hoogte van € 100.000. Bij vaststelling van de anterieure overeenkomst zal dit project worden gebruikt als investeringsproject voor de kosten die nodig zijn voor de verder begeleiding en uitvoering van de infrastructurele maatregelen. Bij het aangaan van de Anterieure Overeenkomst zal

gelijktijdig een krediet worden aangevraagd. De dekking van de niet-verhaalbare kosten vindt plaats via de Reserve Schaalsprong.

Fietspad Hoofddorp centrum via Lincolnpark naar Park21

De verkenning naar de fietsverbinding van Hoofddorp centrum via Lincolnpark naar Park21. Is niet in 2021 gestart. In het verlengde van het fietsplan wordt dit project alsnog in 2022 opgepakt.

Fiets- en voetverbinding Lisse-Lisserbroek aan HOV-verbinding

Dit project heeft veel vertraging opgelopen als gevolg van onduidelijkheid over de afhechting van het project Duinpolderweg ook tussen de provincies. Daarnaast zijn er aanpassingen aan de ontwerpuitgangspunten, op basis van nieuwe richtlijnen. Dient de brug breder te worden. De provincie heeft een voorkeurstraject vastgesteld en is hierover in gesprek met belanghebbenden.

Aanpassen kruispunt Rijnlanderweg / Bennebroekerweg

Het project korte termijn maatregelen kruising Bennebroekerweg / Rijnlanderweg heeft als doel om extra verkeerscapaciteit (met name in de spitsen) op de Bennebroekerweg tussen Spoorlaan en Nelson Mandeladreef te creëren. Dit om de bouw van verschillende (woning)bouwplannen mogelijk te maken in de periode totdat de nieuwe Bennebroekerweg (2029) gereed is. Door vaststelling van een verkeersbesluit van de korte termijn maatregelen kunnen de verkeersparagrafen van de bestemmingsplannen van de woningbouwprojecten worden gecompliceerd en gestart worden met de bouw. Het betreft hier woningbouwprojecten zoals de Bols/Pionier, Rooseveltpark, Lincolnpark en Park 21.

Binnen de voorgestelde maatregelen is het van belang om toestemming en medewerking te krijgen van Schiphol Area Development Company (SADC). Het kruispunt Imagination Avenue – Rijnlanderweg valt onder Schiphol Trade Park (STP). De aanpassingen en de impact van het extra verkeer zijn echter gering. Het gaat om enkele meters grond om bijvoorbeeld een bocht te kunnen maken.

Voor de zomer is het plan besproken met SADC, bewonersvereniging Rijnlanderweg en Land- en Tuinbouworganisatie (LTO). Het plan werd door alle partijen niet enthousiast onthaald. Dit zorgt voor vertraging in het proces, maar leidt vooralsnog niet tot aanpassing van het plan.

Ontsluiting Zuidrand Hoofddorp auto

De overdracht van de N520 loopt vertraging op doordat het overleg met de provincie nog niet tot resultaat heeft geleid. Het kombesluit voor een lagere maximale snelheid is wel al genomen waardoor er 50 km/uur ingevoerd kan worden. Deze nieuwe maximumsnelheid is belangrijk voor het woningbouwprogramma van Lincolnpark. Dit loopt hierdoor geen vertraging op. Het genoemde budget is bedoeld voor wegaanpassing na afwaardering. Waarvan de uitvoering plaatsvindt in 2022 of 2023.

3 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.

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
Fietsveiligheid Sloterbrug	Samen met Amsterdam de verkeersveiligheid en doorstroming van de Sloterbrug tussen Badhoevedorp en Amsterdam verbeteren. Het wordt verkeersveiliger voor langzaam verkeer de doorstroming verbetert voor de automobilist en het OV.	-			-
Fietsonderdoorgang N201 bij Cruquiusbrug	gemeente draagt bij aan project vd provincie NH voor de Fietsonderdoorgang N201 bij project Cruquiusbrug				
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. Tweede fase t.b.v. alternatieve routes al dan niet met nieuw kunstwerk over Ringvaart				
Fietspad Schipholdijk	Werk-met-werk maken HOV Fokkerweg				
Onderliggend wegennet, fietsverbinding door knooppunt A4/A9	Met het verleggen van de A9 is er ruimte om een fietsverbinding te realiseren tussen Badhoevedorp en de Nieuwe Meer. Met de aanleg van deze verbinding wordt een belangrijke ontbrekende schakel in het regionale fietsnetwerk gerealiseerd. De fietsroute vanaf het Lint wordt verbonden met het nieuwe fietspad langs de golfbaan bij Nieuwemeerdijk via de vrijkomende ruimte onder de A4 en een nieuwe onderdoorgang in de lus van de knoop A4/A9.				
S106 fietspad	Sluit aan op de kruising		-		
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.				
Perenlaantje (ten noorden en zuiden van Lisserweg)	Een fietsroute langs de Nieuwekerkertocht van Getsewoud naar Lisserbroek ter hoogte van de Olmenhorst				

Fietsveiligheid Sloterbrug

Het project vervanging Sloterbrug is een gezamenlijk project van de gemeente Amsterdam en Haarlemmermeer. De brug moet vervangen worden, omdat deze einde levensduur is. De nieuwe brug wordt breder om de verkeersveiligheid van met name de fietser en de voetganger en de doorstroming

van het autoverkeer en OV te verbeteren. Ook wordt de nieuwe doorvaarthoogte van de brug hoger, zodat de brug minder vaak open hoeft, en het verkeer minder vaak en lang hoeft te wachten op het scheepvaartverkeer. Binnen het project wordt nu de Nota van Uitgangspunten (NvU) opgesteld. Deze zal binnenkort door de gemeenteraden van Amsterdam en Haarlemmermeer worden vastgesteld. Binnen het project wordt nu de Nota van Uitgangspunten (NvU) opgesteld deze wordt rond de jaarwisseling door de gemeenteraden van Amsterdam en Haarlemmermeer vastgesteld.

De inspraak over de NvU voor de vervanging van de Sloterbrug leidde tot veel reacties over de Sloterweg in Amsterdam. De wethouders van beide gemeenten hebben daarop besloten om de vaststelling van de NvU stil te leggen om eerst te werken aan een oplossing voor de situatie op de Sloterweg. Er is nu zicht op de oplossing voor de Sloterweg en daarom is het project Sloterbrug in maart/april 2021 weer opgestart. Momenteel werken we aan de actualisering van de kostenraming. Omdat het projectteam grotendeels van samenstelling is veranderd sinds begin 2021, duurt de vaststelling van de NvU iets langer dan voorzien. Er wordt nu voorzien voor een vaststelling eind 2021 of januari 2022.

Voor de verbreding van de Sloterbrug leidt tot aanhoudende vragen en ontevredenheid bij een deel van de inwoners van Badhoevedorp en Amsterdam Nieuw-West. Het is nu aan het bestuur van Haarlemmermeer en Amsterdam om een knoop door te hakken. Daarna volgt de in de gemeenteraden.

Snelfietsroute Haarlem – Amsterdam (F200)

De uitvoering van de fietsstraat van de Haarlemmerstraatweg in Halfweg tussen de oostelijke- en westelijke ontsluiting van Sugar City/Outlet Center is aangehouden vanwege onvoorziene ramingsverschillen. De aanbesteding van het werk tussen de Westelijke ontsluiting (Outlet Center - Halfweg), langs de Weerenbrug tot aan de Zoete Inval (Haarlem) is ook afhankelijk van de bij te stellen ramingen en het dekkingsbesluit. Hierover is nog afstemming met onze partners.

Voor de corridorstudie en de inventarisatie van de fietsroute aan de noordzijde van het spoor langs de N200 zijn met de VRA gesprekken gevoerd over subsidie. Een raming voor het schetsontwerp wordt opgesteld. Ook een route langs de zuidzijde van de Ringvaart is onderdeel van de Corridorstudie..

Fietspad Schipholdijk

Dit is een project onder leiding van de provincie Noord-Holland. Er is geen contact geweest met de provincie.

Onderliggend wegennet, fietsverbinding door knooppunt A4/A9

Door de ontvangen subsidies en de dekking in het UPM is er naar verwachting meer dekking dan gemaakte kosten. Dit zal na afronding van het project worden verwerkt.

De uitvoering is gestart in oktober 2021. De verwachting is dat het fietspad in maart 2022 opgeleverd wordt en in gebruik genomen kan worden. Onder het kunstwerk in de A4 worden ondiepe waterbassins aangelegd omdat bij het fietspad de verlichting spiegelt in het water en zorgt voor een mooi effect en een veilig gevoel. Tevens voorkomen van bijvoorbeeld graffiti.

Snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer bij de Hoek

De planning verschuift door vertraging in subsidieaanvraag.

Perenlaantje

Het Perenlaantje (een fietsroute ten noorden en ten zuiden van Lisserweg) zal worden meegenomen in de planning van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek.

4 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.

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
HOV Bosrandweg-Fokkerweg	Multimodale studie waarin de toekomstige knelpunten op het knooppunt N231/N232 en aansluitende wegen wordt geïnventariseerd. Doel is het in beeld brengen van mogelijke oplossingen om de knelpunten op te lossen, inclusief aandacht voor de HOV verbinding via de Fokkerweg tussen het knooppunt en de N201.				
HOV SOOMR	HOV Schipholring compleet maken en daarmee de bereikbaarheid van Schiphol-Rijk en Oude Meer te verbeteren en de doorstroming, snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer tussen Schiphol Oost en knooppunt Schiphol Zuid optimaliseren. Ook wordt de doorstroming voor het overige verkeer in Schiphol-Rijk en Oude Meer verbeterd	-		-	-
HOVASZ	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer - Schiphol Zuid				

HOV Bosrandweg – Fokkerweg

Onder de projectleiding van de provincie Noord-Holland is in 2021 is de Verkenning Bosrandweg / Fokkerweg afgerond en is een adaptief multimodaal programma met maatregelen en nadere onderzoeken vastgesteld, namelijk het programma Bereikbaarheid Bosrandweg/Fokkerweg. Daarmee is de planning voor het UPM gehaald.

De provincie was van plan om nog in 2021 een start te maken met de voorbereidingen van uitvoering van korte termijn maatregelen. Helaas is sprake van capaciteitsgebrek bij de provincie waardoor de voorbereidingen stil is komen te liggen. Het is niet bekend wanneer capaciteit beschikbaar komt om de uitvoering van het programma op te starten.

HOVASZ

Dit project is in uitvoering. Er is extra financiering nodig van € 8.000 voor een droogloopvoorziening tussen de halteplaatsen Fokkerweg. Deze overschrijding kan binnen het project worden opgevangen.

Daarnaast loopt er een discussie tussen aannemer en provincie Noord-Holland wegens als opdrachtgever over extra kosten die worden gemaakt door corona en als gevolg van de discussie rondom stikstof. Dit kan tot extra kosten lijden. Hier komen we eventueel later op terug.

HOV SOOMR



De provincie Noord-Holland is de trekker van dit project. Er is momenteel geen afstemming tussen partijen voor de planvorming. Het team dat bij de provincie zich met het project bezig houdt heeft haar focus tot nu toe liggen bij het project HOV Aalsmeer – Schiphol-Zuid. Wij hebben de provincie gevraagd het project weer conform afspraak te continueren.

5 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.

P+R Nieuw-Vennep

De opstart van het project heeft vertraging opgelopen. Hiervan hebben we gebruik gemaakt om de scope van het project te vergroten door een voorgesteld parkeerdek te combineren met een zonnedak (zonnepanelen). Op dit moment wordt gewerkt aan een VO en aanbesteding.

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
P+R Nieuw-Vennep	uitbreiden bestaand P+R terrein met 300 pp in gebouwde oplossing incl. zonnedak				

6 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.

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
VSP Hoofddorp en Nieuw-Vennep	Een verkeersstructuurplan voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep om de verwachte verkeersdrukke als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen het hoofd te kunnen bieden	😊	😊	😊	😊
Bewegwijzering	Actualiseren van de hoofdbewegwijzering gemeentebreed om in lijn te brengen met de Routevisie	-	😞	-	-
Capaciteit rotonde Deltaweg-Bennebroekerweg	Eventueel de verkeerssituatie van de rotondes Deltaweg/Nieuwe Bennebroekerweg aanpassen, na monitoring wanneer de nieuwe woningen gerealiseerd en bewoond zijn	😊	😞	😊	-
Flankerende maatregelen	vervolg op initiatiefvoorstel gemeenteraad	😟	😊	😊	😊
S106 doortrekking (De Haak) bij Badhoevedorp	Doortrekking van de S106 vanaf de afrit Badhoevedorp A9 richting Tweeduizend El / Hoofdweg-Oostzijde.		😞		
Aansluiting A4 oost inclusief rotonde Tijnweg	Onderdeel van project Aansluiting A4-afslag Hoofddorp Zuid, Korte termijn maatregelen	😞	😞	😊	😊
S106 kruispunt		😟	-	😟	😟
Afwaarden Schipholweg Badhoevedorp	Afwaarden van doorgaande provinciale weg naar gebiedsontsluitingsweg van het dorp	😊	-	😊	😟

Bewegwijzering

Het project is door capaciteitsgebrek bij de Nationale Bewegwijzeringdienst ernstig uit de tijd gelopen. Daarnaast bleek het in het afgelopen jaar moeilijk om met de wegbeheerders in de omgeving af te stemmen door de coronacrisis.

Capaciteit rotonde Deltaweg / Bennebroekerweg

Door de coronacrisis was het niet mogelijk om representatief onderzoek te doen naar de verkeersafwikkeling op deze plek. Onderzocht wordt dit knelpunt mee te nemen in het traject Nieuwe Bennebroekerweg. In 2022 zullen we uitzoeken of er daarnaast nog problemen zijn.

Flankerende maatregelen

Met het UPM is er budget gekomen voor een aantal kleinere maatregelen. Concreet heeft dit tot nu toe geleid tot nudging in de vorm van een bijdrage aan vlaggen en stickers in Beinsdorp en het aankopen van een aantal smileys die exclusief in Beinsdorp en Zwaanshoek gaan rouleren. Vertegenwoordigers van de beide dorpen hebben gevraagd om grotere maatregelen die het dorpse karakter versterken en daar mee de naleving van de maximumsnelheid. Deze maatregelen worden in een volgend UPM opgenomen.

S106 doortrekking (De Haak) bij Badhoevedorp

Dit was een project van de provincie Noord-Holland. De Provincie heeft besloten deze maatregel niet als een project op te pakken en uit te voeren. Dit project zal ook van de lijst van het UPM afgevoerd worden.

Aansluiting A4 oost inclusief rotonde Tijmweg

De planstudie is nog niet gestart. Met het vaststellen van de voorkeursvariant voor de Nieuwe Bennebroekerweg wordt duidelijkheid of de oostelijke aansluiting A4 onderdeel moet zijn van de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. Dit project kan los van de planning van NBBW worden gerealiseerd, oplevering zou wellicht iets later in de tijd worden dan 2024. Daarvoor wordt het budget doorgeschoven.

Naast de verlichting van het kruispunt Nelson Mandelaweg / Nieuwe Bennebroekerweg blijft het oorspronkelijke doel namelijk de ontsluiting van de gebiedsontwikkeling rondom Rijsenhout een belangrijk uitgangspunt.

S106 kruispunt

Dit project is opgestart om de verkeersafwikkeling vanuit Amsterdam te verbeteren en de ontsluiting van het aangelegen bedrijventerrein ook in de toekomst te kunnen borgen. De meest wenselijke inrichting van het kruispunt met de Londenstraat lijkt op basis van de reeds uitgevoerde onderzoeken een VRI-kruising (kruising met verkeerslichten) te zijn, daar waar het nu nog een rotonde is.

Gemeente Amsterdam heeft bij monde van onder andere de wethouder toegezegd de kosten te dragen. Op dit moment lopen er gesprekken met de gemeente Amsterdam om een reeds opgestelde samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen, waarmee de benodigde kostendekking wordt geregeld. Verder heeft gemeente Amsterdam toegezegd de kosten van de vernieuwde kruising op te nemen in de begroting van de jaren 2023 en 2024.

Op dit moment worden de bomen op de huidige rotonde bewoont door lepelaars en blauwe reigers. Onderzocht wordt in hoeverre (mitigerende) maatregelen nodig zijn om significant negatieve effecten op deze Europees beschermde soorten te voorkomen, bij de aanleg van de nieuwe kruising.

Afwaarderen Schipholweg Badhoevedorp

Op dit moment is een extern bureau gevraagd om varianten te ontwerpen voor de toekomstige Schipholweg als 50km/u weg. Deze varianten leiden tot een uiteindelijk voorkeursontwerp. Dit voorkeursontwerp zal vervolgens als basis dienen voor de gesprekken met de huidige eigenaar van de weg – Provincie Noord-Holland – over de overdracht van de weg van provincie naar gemeente.

Op het moment dat er een afgestemd plan ligt en de kosten hiervan bekend zijn zullen wij de bij de raad komen met een aparte kredietaanvraag voor dit project.

7 Parkeren

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 van Nieuw-Vennep zijn ook belangrijk voor het parkeren. Deze worden echter in hoofdstuk 5 Verknopen netwerken behandeld.

8 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.

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
Lokaal verkeersveiligheidsplan	Uitwerking nav regionaal plan van de VRA.	😊	😞	😊	😐
Educatieve Verkeersmaatregelen	Verkeersveiligheid verbeteren door lokale campagnes en acties te organiseren.	😊	😊	😊	😊
Afwaardering Hoofdweg-Oostzijde Hoofddorp-Lijnden 30 km herinrichting R. Kochlaan en K. Onneslaan	Afwaardering Hoofdweg Oostzijde nabij Badhoevedorp. ICM 545 doortrekken S106 (De Haak) Als gevolg van verplaatsing A9. Aangekondigd in raadsbesluit VSP Badhoevedorp	😊	😞	😐	
Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur	Het verwerken van de uitgangspunten Mobiliteitsvisie bij werk-met-werk in de VOR- en Taakveld-projecten	😊	😊	😊	😊
30 km inrichting Osdorperweg	Als gevolg van nieuwbouw Mientekade				
Toekomstbestendig maken Spaarndammerdijk Ringdijk en Ringvaart	Herinrichting met o.a. fietsstroken inclusief groot onderhoud van de technische staat van de dijk Voor de gehele Ringdijk wordt autoverkeer teruggedrongen, zodat een aantrekkelijk leefklimaat met verblijfkwiteit ontstaat.	😊	😊	😊	😊
30 km inrichting Spaarndam	Lage weg, gedeelte Spaarndammerdijk en gedeelte Zijkanaal C weg	😊	😊	😊	😊
Aalsmeerderweg / Beechavenue	De kruising van de Beechavenue met de Aalsmeerderweg in Rozenburg is één van de belangrijkste blackspots binnen de gemeente. De	😞	😞	😊	

Projectnaam	Korte omschrijving	Verkeerslichten			
		financiën	planning	communicatie en draagvlak	kwaliteit
	gereden snelheden is één van de vermoedelijke oorzaken				
Herinrichten Parkslaan / Draverslaan	verbeteren duurzaam veilige inrichting		😊		
Kleine verkeersveiligheidsmaatregelen	Knelpunten uit de participatie versneld oplossen	😊	😊	😊	😊
Parkeren + Schoolzone Liedeweg			😞		
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.	😊	😊	😊	😊
30 km inrichting Haarlemmerstraatweg	Nabij servicecentrum Halfweg i.c.m. F200				
Kruiswegcorridorstudie	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.	😊	😊	😊	😊

Lokaal Verkeersveiligheidsplan

Het regionaal actieplan was ietwat vertraagd opgeleverd. Hierdoor is ook ons lokaal verkeersveiligheidsplan geschoven in de tijd. Daarnaast is er gebrek aan ambtelijke capaciteit. Voor de maatregelen die uit het actieplan zullen zal later dekking gevonden moeten worden. In het UPM 2023 worden wel een aantal verkeersveiligheidsknelpunten opgenomen. De tweede tranche van de Rijksbijdragen is uitgesteld tot minimaal 2022 de vertraging van het regionale en lokale plan heeft hier daarom geen gevolgen voor.

Afwaardering Hoofdweg-Oostzijde Hoofddorp-Lijnden

Dit project was nodig als gevolg van de doortrekking van de S106 (De Haak) nu de provincie dat project heeft gestaakt wordt ook de afwaardering van de Hoofdweg overbodig.

30 km herinrichting R. Kochlaan en K. Onneslaan

Het definitief ontwerp voor de herinrichting van de R. Kochlaan en K. Onneslaan is bijna gereed en kan dan richting aanbesteding en uitvoering. De planning is daarmee iets vertraagd, de ingewikkelde afstemming ligt hieraan ten grondslag.

Toekomstbestendig maken Spaarndammerdijk

Het project is aanbesteed en de uitvoering is medio november begonnen.

Ringdijk en Ringvaart

Op de Ringdijk en langs de Ringvaart worden veel verschillende deelprojecten uitgevoerd als onderdeel van dit traject. In het MPI wordt hier uitvoerig over terug gemeld. Daarom melden we hier alleen dat gestart is met een evaluatie voor de uitgevoerde maatregelen op de Ringdijk en te kijken in hoeverre de doelstellingen van het programma zijn behaald. Daaruit volgen mogelijk plekken waar de situatie nog niet voldoet aan onze eisen en welke kansen er zijn om de ringdijk en ringvaart nog leefbaarder, aantrekkelijker en verkeersveiliger te maken.

Aalsmeerderweg / Beechavenue

Geraamde kosten zijn inmiddels gestegen. De voorbereidingskosten zullen hoger zijn dan geraamd door onder andere vertragingen. Deze vertragingen worden veroorzaakt door samenhang met andere projecten waaronder HOVASZ. De uiteindelijke uitvoeringskosten worden nog geraamd, ook deze zullen hoger uitvallen omdat het bestaande profiel van de weg en omgeving niet toereikend is. Er moet een verbreding worden gerealiseerd.

Herinrichten Parkslaan / Draverslaan

Parkslaan/Draverslaan, staat op punt om te worden aanbesteed. Hierover is gerapporteerd in het Meerjaren Perspectief Investerings. Daarom wordt hier niet verder op ingegaan.

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 nog.

Rotonde Beursplein

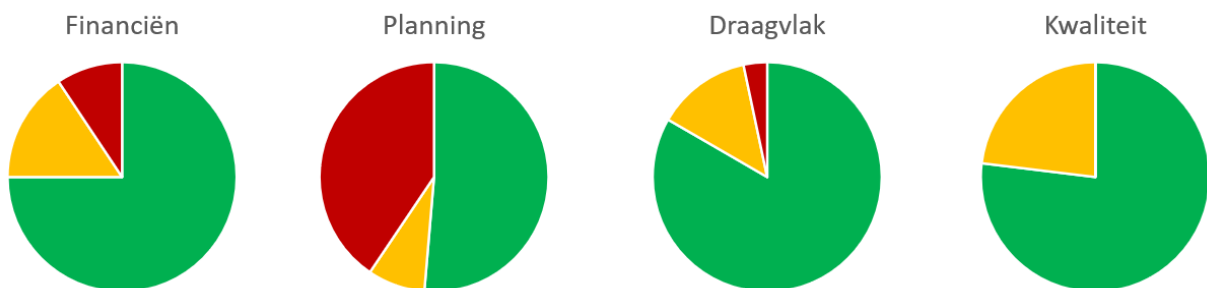
Voor de geraamde eigen bijdrage is rekening gehouden met een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) van € 300.000. Hier is nog geen beschikking voor, maar deze staat wel opgenomen in de Investeringsagenda van de VRA. Hier is nog geen beschikking voor. Bij de voorbereiding heeft het fietsersbond zijn inbreng gehad. Deze zijn in de plannen zo veel mogelijk uitgewerkt.

Kruiswegcorridor

De studie naar de Kruiswegcorridor is afgerond. Totale pakket aan maatregelen kost € 114 miljoen. Het is in deze fase nog niet duidelijk welke kosten voor welke partij zijn. Het onderzoek is uitgevoerd door de provincie Noord-Holland. Geen van de partijen hebben op het moment de financiën hiervoor. De omgeving wil de maatregelen graag wel snel gerealiseerd hebben. De maatregelen worden meegenomen in de Adaptieve agenda van de Netwerkstrategie en verwerkt in een toekomstig UPM.

9 Conclusie

Projecten binnen het Uitvoeringsprogramma mobiliteit kennen verschillende doorlooptijden en soms grote afhankelijkheden. De verschillende fases van een project brengen andere zekerheidsmarges met zich mee. 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.



Figuur 2 Totaal score op financiën, planning, draagvlak en kwaliteit

Voor bijna 90% de projecten hebben we gegevens ontvangen waar we deze monitor op kunnen baseren. We zien dat van de projecten waar de gegevens voor deze monitor op gebaseerd zijn, het halen van de planning het zwakste punt is van de gemonitorde aspecten. Draagvlak scoort het best. In bovenstaande figuur lijkt ook kwaliteit goed te scoren echter dit is de minst ingevulde indicator, voor iets meer dan de helft van de projecten. De overige indicatoren zijn voor tenminste twee derden van de opgaven ingevuld. Dit najaar zijn veel projecten van projectleider verandert, een opvolger was nog niet altijd bekend of de opvolger was nog niet voldoende bekend met het project om de gegevens te kunnen verstrekken. Daarbij is het voor sommige projecten moeilijk om iets over draagvlak of kwaliteit te zeggen als de planning uitloopt, of het project nog in een te vroeg stadium is om hier iets over te zeggen.

Samenhang met andere trajecten en prioriteiten bij andere overheden spelen ook dit jaar een belangrijke rol bij de vertraging van projecten. Zo hangt de Sloterbrug samen met de besluitvorming over de verkeersafwikkeling in Amsterdam en is uitvoering van het fietspad Perenlaantje gekoppeld aan het traject voor de woningbouw van Lisserbroek.

Daarnaast zien we ook dat de provincie Noord-Holland te weinig capaciteit heeft om alle afgesproken projecten in uitvoer te brengen en ook andere prioriteiten stelt. Doordat laatste is de doortrekking van de haak bij Badhoevedorp komen te vervallen

Verder zien we ook dat Corona een rol speelt. Metingen kunnen niet verricht worden en inspraak verloopt moeizamer.

Uitspraken doen over de verschillende thema's is lastig omdat door de kleine aantallen het effect van één project soms heel groot kan zijn. Het thema Verkeersveiligheid lijkt het op alle onderwerpen goed te doen. Het betreft hier ook relatief vaak overzichtelijke projecten met een duidelijke scope. Het thema auto scoort het minst positief. Dit laatste wordt voornamelijk veroorzaakt door de rotonde Deltaweg en de aansluiting Tijnweg. Beide vertragen onder andere omdat de relatie met de opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg belangrijker blijkt dan gedacht.

Financieel

Bij het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023 worden de verschuivingen financieel vertaald naar het voorstel voor de voorjaarsrapportage 2023.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Gemeente Haarlemmermeer
t.a.v. Remco de Goederen
Postbus 250
2130 AG HOOFFDORP

Uw contactpersoon

Karin Bodewes

Telefoonnummer 06 48137623
karin.bodewes@noord-holland.nl

1 | 5

Betreft: Afspraken rondom doorfietsroute Haarlem-Haarlemmermeer-Amsterdam (F200)

Verzenddatum

14 maart 2022

Kenmerk

1801276/1785365

Geachte Remco de Goederen,

Uw kenmerk

Met deze brief geef ik invulling aan uw verzoek om in een brief een overzicht te geven van het belang, de context en een aantal relevante zaken rondom de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam, die voor een groot deel over het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer gaat.

Belang en context

De fietsroute tussen Haarlem en Amsterdam, via Halfweg, loopt parallel aan de zuidzijde van de N200. De eerste plannen voor het realiseren van deze route dateren van 2010. De route is onderdeel van het MRA doorfietsroutenetwerk. In 2018 hebben alle MRA-gemeenten, provincie en vervoerregio een intentieovereenkomst getekend om dit netwerk te realiseren, met als doel de regionale bereikbaarheid op een duurzame manier te verbeteren.

De gemeenten Haarlem en Amsterdam hebben de tracédelen op hun grondgebied sindsdien kwalitatief op het niveau van een doorfietsroute gebracht. Het tracédeel op grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer is nog niet aangepakt. Het betreft hier het grondgebied van de voormalige gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude.

Door enkele majeure en lang lopende ruimtelijke projecten, zoals de bouw van station Halfweg-Zwanenburg, de reconstructie van de N200 en de ontwikkelingen rondom de outlet bij Sugarcity, werd de realisatie van de doorfietsroute geconfronteerd met een extra inpassings- en daarmee financieringsopgave.

Inmiddels zijn deze ruimtelijke projecten gerealiseerd en is de gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude samengevoegd met de gemeente Haarlemmermeer. De nieuwe gemeente Haarlemmermeer heeft de verplichtingen met betrekking tot de F200 overgenomen. Sinds 2019 is door de gemeente Haarlemmermeer, in samenwerking met

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

provincie en vervoerregio, een herstart gemaakt met de voorbereiding van de realisatie van het resterende tracédeel van de F200.

Betrokkenheid van de provincie bij het project

De plannen voor de F200 maken deel uit van een eerste tranche aan te realiseren doorfietsroutes in Nederland (project 'Fiets filevrij!'). Hiervoor is in 2015 door de gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude een Rijkssubsidie aangevraagd van € 684.882. Deze is door het Rijk beschikt. De afhandeling van de subsidie liep via de BDU-regeling en daarmee via de provincie. Vanwege de eerdere betrokkenheid en het belang van de route in het regionale fietsnetwerk heeft de provincie in 2019 besloten een extra subsidie van maximaal €1 miljoen te reserveren voor het tracé als tegemoetkoming voor het oplossen van de eerder genoemde inpassings- en financieringsopgave.

Hoewel de voormalige gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude nu als gemeente Haarlemmermeer onderdeel uitmaakt van de Vervoerregio Amsterdam, is de provincie vanuit het verleden nog verantwoordelijk voor een goede afwikkeling van de subsidie en zodoende betrokken bij het project. De provincie is (voorlopig) ook bereid de extra beschikte subsidie voor Haarlemmermeer beschikbaar te houden, mits voortvarend aan de slag wordt gegaan met de uitvoering.

Financiële afspraken

Voor de gehele doorfietsroute F200 is een Rijkssubsidie van circa € 1,3 miljoen ter beschikking gesteld. Ongeveer de helft hiervan (€ 684.882) is gelabeld aan het tracé binnen de gemeente Haarlemmermeer. Daarvan is in 2015 €379.583 aangevraagd en beschikt aan de gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude en voor 80% uitgekeerd als voorschot (€304.000). Over de eigen bijdragen van de betrokken gemeenten zijn met het ministerie afspraken gemaakt.

Tegenover de 'Fiets filevrij' subsidie van €684.882 dient een eigen gemeentelijke bijdrage te staan van €380.299 (=ca.35% van het totaal¹). Voor de provinciale subsidie is de vereiste eigen bijdrage vanuit de gemeente 30% (=maximaal €428.571). Om in aanmerking te komen voor het volledige subsidiebedrag dat is gereserveerd dient de gemeente Haarlemmermeer hier tegenover een eigen bijdrage te doen van in ieder geval € 808.870,-. Het bedrag van de eigen bijdrage is afhankelijk van de mate waarin daadwerkelijk een beroep wordt gedaan op de gereserveerde subsidies. Wanneer het voor de uitvoeringskosten niet nodig is om aanspraak te maken op de volledige subsidie, kan er voor een lager bedrag worden aangevraagd en is er ook een lagere eigen bijdrage nodig vanuit de gemeente. De procentuele eigen bijdrage blijft wel gelijk.

Wij hebben van de gemeente begrepen dat voor een deel van de eigen bijdrage nog een procedure via de Gemeenteraad moet plaatsvinden.

¹ Voor de totale doorfietsroute is de eigen bijdrage 50%. Voor de gemeente Haarlemmermeer ligt dit percentage relatief lager (35%), omdat de gemeente Haarlem een relatief hogere eigen bijdrage dan 50% heeft betaald voor het tracé op Haarlems grondgebied. Dit is destijds afgesproken, zodat de gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude eerder aan de slag zou kunnen.

Zodra deze eigen bijdrage geregeld is, kan de gemeente de nog te beschikken provinciale subsidies aanvragen. In onderstaande tabel een samenvatting van de financiële afspraken.

Omschrijving	Jaartal	Partij	Bedrag	Opmerking
Gereserveerd				
Fiets Filevrij subsidie	2015	Rijk	€ 684.882	Deze is deels (door)beschikt aan gemeente
Subsidie buiten uitvoeringsregeling (BUVR)	2019	Provincie	€1.000.000	Deze is nog niet beschikt aan gemeente
<i>Totaal</i>			<i>€1.684.882</i>	
Beschikt				
Fietsfilevrij subsidie	2015	Rijk	€379.583	Totale bedrag is beschikt aan provincie; provincie beschikt in delen door aan gemeente en verantwoord richting Rijk
<i>Restant Fietsfilevrij (nog te beschikken)</i>			<i>€305.299</i>	
Uitgekeerd aan gemeente				
Fietsfilevrij subsidie	2015	Rijk	€304.000	= 80% van het beschikte bedrag
Benodigde minimale eigen bijdrage gemeente Haarlemmermeer				
Fietsfilevrij subsidie Rijk		Gemeente	€380.299	(±35% eigen bijdrage)
Subsidie BUVR provincie		Gemeente	€428.571	(30% eigen bijdrage)
<i>Totaal</i>			<i>€808.870</i>	

Huidige stand van zaken

De gemeente Haarlemmermeer heeft in 2021 een plan ontwikkeld om het tracé op korte termijn op een kwalitatief acceptabel niveau voor een doorfietsroute te brengen. Het plan is afgestemd met de provincie, de Vervoerregio en de Fietsersbond en op inhoud is hiermee akkoord gegaan. Op basis van de destijds door de gemeente Haarlemmermeer begrote projectkosten heeft de provincie, in aanvulling op de al eerder beschikte €379.583,- een bijdrage uit de hierboven genoemde beschikbare middelen toegezegd van €305.299 (=restant fietsfilevrij) en €871.000 (=deel uit provinciale subsidie BUVR). In totaal dus €1.555.882. Basis hiervoor zijn de afspraken en verantwoordelijkheden uit het verleden, zoals o.a. hierboven geschetst.

Na het beschikbaar komen van de eigen gemeentelijke bijdrage kan de gemeente de nog te beschikken provinciale subsidies aanvragen en de werkzaamheden starten. Inmiddels is, door het nog te moeten regelen van een deel van de eigen bijdrage, voortschrijdend inzicht in de uitwerking van de plannen en door personele mutaties in uw projectorganisatie, vertraging ontstaan. Dit heeft begin 2022 geleid tot de melding dat het investeringsbedrag hoger uitvalt. Mits hier een

goede onderbouwing voor is, kan de bijdrage vanuit de provincie, binnen de speelruimte van de subsidie BUVR, worden verhoogd van € 871.000 naar maximaal 1 miljoen euro. Daarmee komt het totaal van de subsidiebijdrage vanuit Rijk/provincie aan het project op €1.684.882. Indien dit nodig is, dan horen wij dit graag zo spoedig mogelijk.

Aandachtspunten

Tenslotte een aantal zaken om specifiek onder de aandacht te brengen, zodat u deze bij de nadere besluitvorming binnen uw gemeente kunt betrekken.

Als ondertekenaar van de intentieverklaring Metropolitane Fietsroutes (7 februari 2018) heeft uw gemeente de intentie uitgesproken zich in te spannen om het MRA fietsroutenetwerk kwalitatief op niveau te brengen. De doorfietsroute maakt ook deel uit van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en het Regionaal Toekomstbeeld Fiets, wat onlangs is vastgesteld in de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam. Het belang van deze fietsroute is groot. De F200 is de meest directe fietsverbinding tussen de twee grootste gemeenten van Noord-Holland en maakt onderdeel uit van het (door)fietsnetwerk rond Schiphol. Zowel vanuit mobiliteitsoogpunt, alsmede vanuit gezondheids- en klimaat-/stikstofoverwegingen is, zeker in dit gebied, een switch van de auto naar de fiets gewenst. Dit moet gefaciliteerd worden door goede fietsinfrastructuur.

Zowel het Rijk als de provincie hebben de bereidheid getoond hierin te investeren. De gedeputeerde Olthof heeft in 2020 in de provinciale Statencommissie nog zijn vertrouwen uitgesproken voor wat betreft een goede afronding van dit project en in 2019 heeft de voormalige minister, naar aanleiding van Kamervragen, dat ook gedaan. De provincie vindt het belangrijk dat in 2022 daadwerkelijk een start wordt gemaakt met de realisatie. Wij hebben begrip voor de opgelopen vertraging in het verleden, maar vinden het nu echt tijd om door te pakken. Wij geven u mee dat u bij het (nog) verder vooruitschuiven in de tijd van dit project het risico loopt dat de bij de provincie gereserveerde subsidiebedragen komen te vervallen. In dat geval dient u voor het nakomen van de afspraken uit de intentieovereenkomst de volledige projectkosten zelf te financieren en/of te zoeken naar andere subsidiemogelijkheden. Verder brengen we onder de aandacht dat wanneer het definitieve ontwerp wijzigt t.o.v. het eerder geaccordeerde ontwerp van 2021 er opnieuw een beoordeling dient plaats te vinden of sprake is van een acceptabel kwalitatief niveau voor een doorfietsroute, alvorens een besluit kan worden genomen over de subsidie. Daarnaast is het goed om te weten dat wanneer de route niet wordt gerealiseerd, het eerder voorgeschoten bedrag uit de Fietsfilevrij subsidie van €304.000 dient te worden terugbetaald aan de provincie. En, eigenlijk het allerbelangrijkste, zolang het tracé niet is aangepakt, kunnen u en wij allen ook niet profiteren van de grote maatschappelijke baten van dit project.

Uiteraard hopen wij dat het zover niet hoeft te komen. Wij spreken in navolging van de gedeputeerde en de minister het vertrouwen uit dat de gemeente Haarlemmermeer het belang van de regionale fietsroute

onderschrijft en gebruik maakt van de subsidiekansen die er nu nog zijn om hier voortvarend mee aan de slag te gaan.

Hoogachtend,

Sectormanager Mobiliteit
dhr. drs. F.J. van der Linden

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.