gemeente
Haarlemmermeer

# raadsvoorstel

| | |
|---|---|
| Onderwerp | Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025 en Mobiliteitsmonitor 2022-2023 |
| Portefeuillehouder | drs. Marja Ruigrok |
| Steller | Bella Pover |
| Collegevergadering | 4 juni 2024 |
| Raadsvergadering | |
| Raadsvoorstelnummer | 10994251 |

**1. Voorstel**

**Collegebesluit(en)**

Het college heeft besloten om:

1. het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025 (UPM) vast te stellen, met daarin de actuele mobiliteitsmaatregelen;
2. de Mobiliteitsmonitor 2022 - 2023 vast te stellen.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1) een krediet van € 5,407 miljoen, waarvan 2,884 miljoen gedekt door bijdragen van derden, te autoriseren bij de vaststelling van de Programmabegroting 2025-2028;
2) de kredieten voor het gemeentelijk deel van het UPM 2025, € 2,523 miljoen, als volgt van het UPM 2025 als volgt te faseren en te oormerken:
   a) € 1,947 miljoen in 2025 voor de volgende thema's en de bijbehorende maatregelen:
      i) € 0,426 miljoen voor thema wonen bestaande uit de maatregelen:
         (1) actualisatie verkeersmodel voor € 0,100 miljoen;
         (2) herinrichting Venneperweg en Helsinkilaan (Nieuw-Vennep) voor € 0,300 miljoen;
         (3) verbinding N208 – A44 (Lisserbroek) voor € 0,026 miljoen;
      ii) € 0,850 miljoen voor thema verkeersveiligheid bestaande uit de maatregelen:
         (1) beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur voor € 0,400 miljoen;
         (2) knelpuntenaanpak verkeersveiligheid voor € 0,400 miljoen;
         (3) pilot fietsveiligheid IJweg (Nieuw-Vennep) voor € 0,050 miljoen;
      iii) € 0,596 miljoen voor het thema netwerken op orde bestaande uit de maatregelen:
         (1) Kruisweg (Hoofddorp) - Kleine kortetermijnmaatregelen waaronder verkeerslichtenregelinstallatie (VRI) en kruispuntoptimalisaties voor € 0,100 miljoen;
         (2) fietsbrug A44 Hoofdvaart (Abbenes) voor € 0,117 miljoen;
         (3) doorfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer bij De Hoek (Hoofddorp) voor € 0,262 miljoen;
         (4) R-Net Metrobus / Bus Rapid Transport (BRT) Haarlem – Schiphol / Amsterdam voor € 0,067 miljoen;
         (5) toegankelijke bushaltes voor € 0,025 miljoen;
         (6) Multimodale Knoop Hoofddorp voor € 0,025 miljoen;

iv) € 0,075 miljoen voor het thema leefbaarheid voor kleine parkeermaatregelen;

b) € 0,576 miljoen in 2026 voor de volgende thema's en de bijbehorende maatregelen:
   i) € 0,326 miljoen voor thema wonen bestaande uit de maatregelen:
      (1) herinrichting Venneperweg en Helsinkilaan (Nieuw-Vennep) voor € 0,300 miljoen;
      (2) verbinding N208 – A44 (Lisserbroek) voor € 0,026 miljoen;
   ii) € 0,200 miljoen voor thema verkeersveiligheid, Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur;
   iii) 0,050 miljoen voor thema netwerken op orde bestaande uit de maatregelen:
      (1) toegankelijke bushaltes voor € 0,025 miljoen;
      (2) Multimodale Knoop Hoofddorp voor € 0,025 miljoen;

3) de € 2,884 miljoen kredieten met dekking van bijdragen derden als volgt te oormerken;
   a) € 2,159 miljoen in 2025 voor de volgende thema's en de bijbehorende maatregelen:
      i) € 0,700 miljoen voor thema wonen voor herinrichting Venneperweg en Helsinkilaan (Nieuw-Vennep);
      ii) € 0,650 miljoen voor thema verkeersveiligheid bestaande en de bijbehorende maatregelen:
         (1) beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur voor € 0,200 miljoen;
         (2) duurzaam veilig 30 kilometer inrichting voor € 0,050 miljoen;
         (3) knelpuntenaanpak verkeersveiligheid voor € 0,400 miljoen;
      iii) € 0,809 miljoen voor het thema netwerken op orde voor volgende maatregelen:
         (1) Fietsbrug A44 Hoofdvaart (Abbenes) voor € 0,504 miljoen;
         (2) Bushalte SLP (Hoofddorp) voor € 0,180;
         (3) Toegankelijke bushaltes voor € 0,025 miljoen;
         (4) Multimodale Knoop Hoofddorp voor € 0,100 miljoen;
   b) € 0,725 miljoen in 2026 voor de volgende thema's en de bijbehorende maatregelen:
      i) € 0,700 miljoen voor thema wonen voor herinrichting Venneperweg en Helsinkilaan (Nieuw-Vennep);
      ii) € 0,025 miljoen voor het thema netwerken op orde voor Toegankelijke bushaltes.

## 2. Samenvatting

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025 (UPM) kijken we vooruit naar het jaar 2025. Het UPM geeft jaarlijks inzicht in de uit te voeren projecten. In het voorliggend UPM zijn de projecten voor 2025 opgenomen. Op deze wijze biedt het een actueel overzicht van de mobiliteitsopgaven. De Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 (7644588) is de basis voor dit UPM.
De investeringen van dit UPM passen binnen de investering voor mobiliteit van € 4 miljoen.

Voor de uitvoering van dit UPM wordt een krediet aangevraagd van € 5,407 miljoen. We stellen voor om de kapitaallasten van € 2,523 miljoen te dekken uit de in het investeringsplan geraamde middelen van het UPM 2025, de overige bedragen (totaal € 2,884 miljoen) worden gedekt uit subsidies en bijdragen van derden.
Van de beschikbare middelen voor het UPM 2025 wordt € 1,477 miljoen in de Programmabegroting 2025-2028 doorgeschoven naar 2026.

Voor diverse mobiliteitsopgaven die in dit UPM worden beschreven is reeds bij de voorjaarsrapportage een aanvraag gedaan voor die opgaven die worden gedekt uit de reserves. Deze maken daarom geen onderdeel uit van dit raadsvoorstel. Denk hierbij aan de verhoging van het budget voor de snelheidsverlaging op de Schipholweg in Badhoevedorp en de fietsroute Lincolnpark en Graan voor Visch in Hoofddorp. Ook bijvoorbeeld de Brede belangenafweging

ontsluiting Hoofddorp Zuid en de verkenning kruising Van Heuven Goedhartlaan / Kruisweg / N201 in Hoofddorp vallen hieronder net als enkele exploitatielasten voor 2024.

Met dit UPM wordt de Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer 2022-2023 meegestuurd.

## 3. Uitwerking

### *3.1 Wat willen we bereiken?*

Elk jaar wordt het UPM vastgesteld, om uitvoering te geven aan het mobiliteitsbeleid zoals dat is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348). In het UPM wordt gestreefd een volledig overzicht van maatregelen te geven, die gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem. Voor ligt nu het UPM 2025, dat is gebaseerd op de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 (7644588).

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

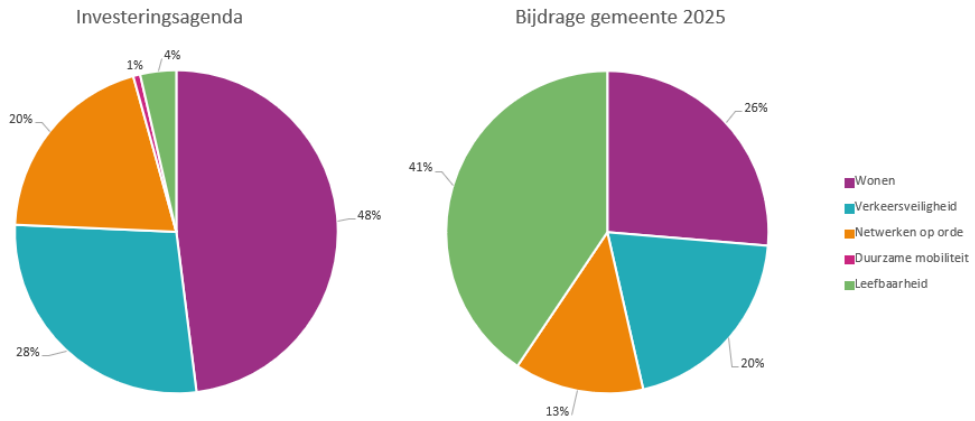
<u>Investeringsagenda</u>

Meerjarig is inzichtelijk gemaakt hoe de middelen besteed worden in de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027. Bij de bespreking van de Investeringsagenda Mobiliteit 2024 op 29 juni 2023 heeft de raad een procentuele verdeling van de middelen over de thema's vastgesteld. Hiermee heeft de gemeenteraad de kaders gegeven voor het uitvoeringsprogramma. De opgaven in het UPM zijn voor het jaar 2025 daarom ook opgebouwd volgens dezelfde thema's als de Investeringsagenda.

In onderstaande figuur is een vergelijking gemaakt tussen het kader in de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 (7644588) (linker cirkeldiagram) en de 'bijdrage gemeente' die in het UPM 2025 zit (rechter cirkeldiagram). De bijdrage gemeente is meer dan de aanvraag bij raadsvoorstel alleen. Opgaven die worden gerealiseerd uit andere budgetten zijn hier ook in opgenomen, denk aan de maatregelen die worden gerealiseerd in de gebiedsontwikkelingen, of die ten laste komen van de reserves voor woningbouw. Daar is voor gekozen omdat in de Investeringsagenda ook deze budgetten zijn meegenomen bij het opstellen van de procentuele verdeling.

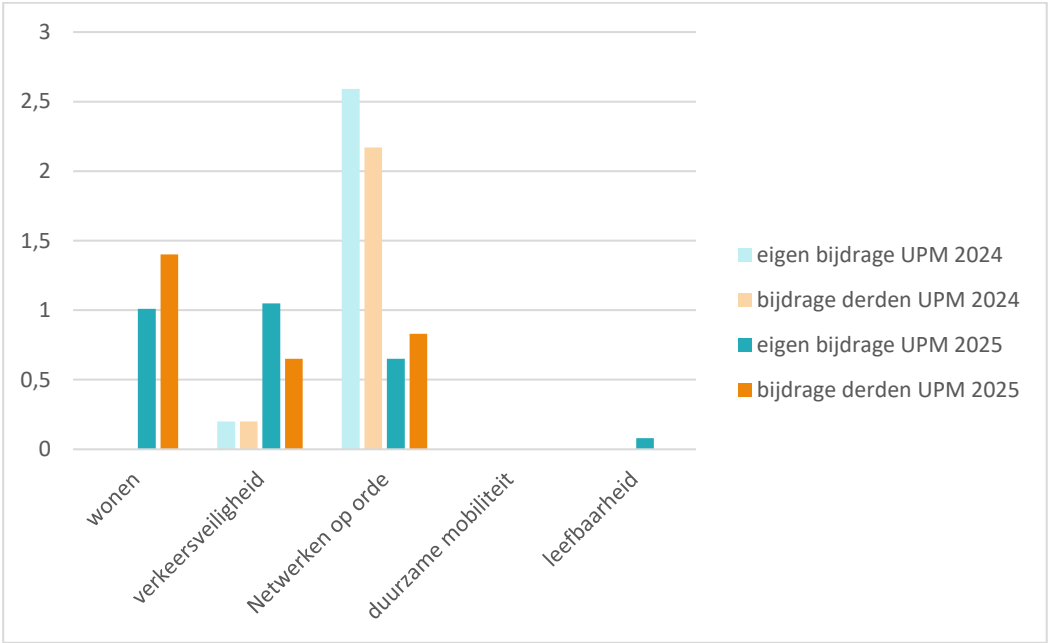
Voor 2025 zien we dat de verdeling voor de gemeentelijke middelen anders uitvalt.
De verhoging van het budget voor de herinrichting van de Schipholweg in Badhoevedorp veroorzaakt deze procentuele verschuiving. Deze herinrichting is ondergebracht in het thema Leefbaarheid, waar we in de investeringsagenda slechts 4% voor het hele thema hadden gereserveerd. Dit heeft grote impact op de totale verdeling. De Schipholweg is overigens geen onderdeel van voorliggend voorstel. De verhoging van het budget wordt gedekt uit de Reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH) als voortzetting van het eerdere budget.

De verhoging van het krediet voor de Schipholweg is nodig omdat het budget voor het laatst was vastgesteld bij het Deltaplan Bereikbaarheid in 2012. Destijds was er nog geen ontwerp op basis waarvan een raming gemaakt kon worden.




De mogelijkheden om vanuit de middelen voor het UPM te sturen op de totale gemeentelijke uitgave is beperkt. De dekking uit de middelen voor het UPM bedragen minder dan 20% van de gemeentelijke investeringen die in voorliggend UPM worden beschreven.

Bij de vaststelling van de investeringsagenda heeft de gemeenteraad extra aandacht willen geven aan de thema's verkeersveiligheid en netwerken op orde. Aan het thema netwerken op orde is in UPM 2024 extra aandacht besteed. Aan verkeersveiligheid wordt in het voorliggende UPM juist extra aandacht besteed. Zie hiervoor onderstaande figuur.



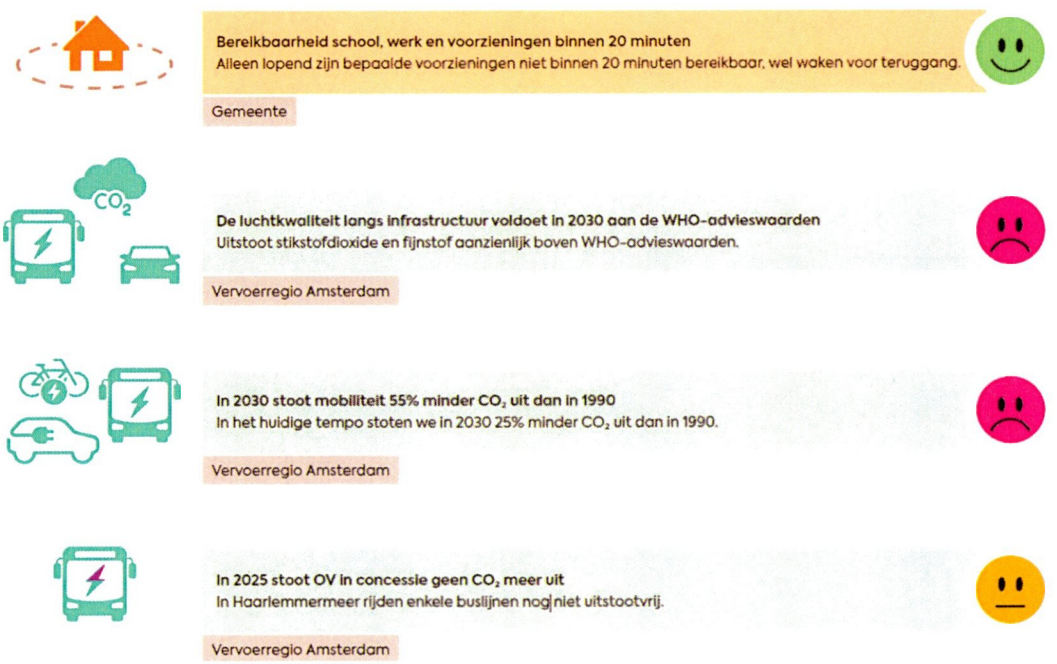

*Figuur 1 bestedingen budget UPM in de jaren 2024 en 2025*

<u>Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer 2022-2023</u>

Hoe onze inspanningen bijdragen aan de ambities en hoe de voortgang is van de uitvoering van maatregelen, wordt jaarlijks bijgehouden in de Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer. Op het gebied van verkeer en vervoer is er veel informatie beschikbaar. Om ervoor te zorgen dat de monitor een coherent geheel blijft zijn keuzes gemaakt welke informatie wordt opgenomen.

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

Hieronder de belangrijkste conclusies uit het rapport.
De effecten van de coronacrisis op verkeer en vervoer zijn ook in 2022 en 2023 merkbaar. In vergelijking met de periode vóór corona werken Haarlemmermeerders nu vaker thuis.





**Verdubbeling aantal openbare laadvoorzieningen in 2026 t.o.v. 2022**
In het huidige tempo is in 2027 het aantal laadvoorzieningen verdubbeld.

Gemeente



**Het aantal ongevallen neemt jaarlijks af**
Er zijn iets minder ongevallen dan vóór corona.

Gemeente



**In 2050 zijn er zo min mogelijk verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden**
Het aantal ernstige verkeersslachtoffers ligt lager dan vóór corona.

Vervoerregio Amsterdam



**Het aandeel lopen / fiets / publieke mobiliteit neemt toe**
Het gezamenlijke aandeel stijgt, maar de auto blijft het voornaamste vervoermiddel.

Vervoerregio Amsterdam

Op het verbeteren van de luchtkwaliteit hebben wij beperkt invloed. Echter op veel verschillende manieren dragen we bij aan deze doelstellingen. Denk aan goede voorzieningen voor fiets en speed pedelec door de realisatie van (door-)fietspaden, voldoende oplaadmogelijkheden voor elektrisch vervoer en de aantrekkelijkheid van openbaar vervoer te vergroten door in te zetten op knooppunten, hubs en openbaar vervoerverbindingen. Deze maken onderdeel uit van het voorliggende UPM.

Binnen het UPM zijn projecten voor (door-)fietsroutes opgenomen. Deze kunnen de toename van het aandeel lopen, fietsen en publieke mobiliteit opvangen én de afstand voor fietsers verkorten waardoor de bereikbaarheid toeneemt. We zien uit de cijfers dat het aandeel stijgt, maar om dit in de toekomst te kunnen blijven opvangen is uitbreiding noodzakelijk. Ook zien we dat de nabijheid van voorzieningen onder druk staat mede door nieuwe woningbouw die verder van voorzieningen is gelegen.

Ook voor verkeersveiligheid is blijvende aandacht en investering nodig. Immers de dalende trend willen we vasthouden. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid wordt het komende jaar een aantal projecten gestart op plekken die voorkomen op de lijst met verkeersongevallenconcentraties. Het wordt echter steeds belangrijker om wegen preventief verkeersveilig in te richten, we zien namelijk dat het belang van de concentraties steeds verder afneemt en ongevallen dus verspreider voorkomen. Ook hier moeten de fietsroutes, de beleidsmatige aanpassingen, de maatregelen duurzaam veilig 30 km/uur in woonbuurten en de knelpuntenaanpak een bijdrage aan leveren.

In het coalitieakkoord staat het streven om het aantal openbare laadvoorzieningen te verdubbelen. In het tempo van de afgelopen twee jaar hebben wij in 2026 ongeveer duizend publieke laadpunten. Dit is een groei van 76% ten opzichte van 2022. In de praktijk komt dit percentage waarschijnlijk hoger te liggen, aangezien in 2023 procesverbeteringen binnen onze gemeente zijn doorgevoerd voor het plaatsen van laadpunten.

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

### *3.2 Wat gaan we daarvoor doen?*
In het UPM wordt gestreefd een volledig overzicht van maatregelen te geven, welke gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem.

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

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

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

Met dit UPM worden kredieten aangevraagd voor de projecten in onderstaande tabel.
De kolom 'Krediet' laat de totale kosten zien die nodig zijn voor onze gemeente om het project te realiseren (eventueel eerdere kredieten zijn in mindering gebracht). De kolom 'Bijdrage derden' laat de verwachte bijdragen van derden zien. Over het algemeen zijn dit bedragen onder voorbehoud van de definitieve beschikking. De kolommen 'Fasering bijdrage UPM' laten zien hoe de gemeentelijke bijdrage die met dit UPM wordt aangevraagd gefaseerd over de jaren worden uitgegeven. Dit laatste is om tot een realistische investeringsplanning te komen, die rekening houdt met de realisatiemogelijkheden. Kredieten voor projecten die nu moeten worden aanbesteed, moet nu wel al volledig geautoriseerd te worden, maar worden over meerdere jaren uitgevoerd.

| Projectnaam | Totale investering | Fasering bijdrage UPM | | | Bijdrage derden | Toelichting Bijdrage derden |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Totaal UPM | *2025* | *2026* | | |
| **Thema Wonen** | | | | | | |
| Actualisatie Verkeersmodel | 100.000 | 100.000 | *100.000* | | | |
| Herinrichting Venneperweg en Helsinkilaan | 2.000.000 | 600.000 | *300.000* | *300.000* | 1.400.000 | circa 70% VRA |
| Verbinding N208 – A44 | 52.000 | 52.000 | *26.000* | *26.000* | | |
| **Totaal Wonen** | **2.152.000** | **752.000** | ***426.000*** | ***326.000*** | **1.400.000** | |
| **Thema Verkeersveiligheid** | | | | | | |
| Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur | 800.000 | 600.000 | *400.000* | *200.000* | 200.000 | circa € 200.000 |
| Duurzaam Veilig 30km inrichting | 50.000 | 0 | *0* | *0* | 50.000 | VRA |
| Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid | 800.000 | 400.000 | *400.000* | | 400.000 | VRA + mogelijk 3e tranche Strategisch Plan Verkeersveiligheid rijksbijdrage |
| | 0 | 0 | | | | |
| Pilot fietsveiligheid IJweg | 50.000 | 50.000 | *50.000* | | pm | pm |
| **Totaal Verkeersveiligheid** | **1.700.000** | **1.050.000** | ***850.000*** | ***200.000*** | **650.000** | |
| **Thema Netwerken op orde** | | | | | | |
| **Fiets** | | | | | | |
| Kleine korte termijn maatregelen waaronder VRI en kruispuntoptimalisaties (Kruiswegcorridor) | 100.000 | 100.000 | *100.000* | | | |
| Fietsbrug A44 Hoofdvaart (Abbenes) | 621.000 | 117.000 | *117.000* | | 504.000 | € 504k VRA |
| Doorfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer bij de Hoek | 262.000 | 262.000 | *262.000* | | | |
| **Openbaar vervoer** | 0 | 0 | | | | |
| Bushalte SLP West | 180.000 | 0 | *0* | | 180.000 | |
| R-Net Metrobus / BRT Haarlem – Schiphol / Amsterdam | 66.700 | 66.700 | *66.700* | | | € 1 miljoen Rijk, € 1 miljoen regio |
| **Knooppunten en hubs** | 0 | 0 | | | | |
| Toegankelijke bushaltes | 100.000 | 50.000 | *25.000* | *25.000* | 50.000 | VRA |
| Multimodale Knoop Hoofddorp voorbereiden planstudie | 150.000 | 50.000 | *25.000* | *25.000* | 100.000 | Gelijke verdeling met provincie en VRA |
| **Totaal Netwerken op orde** | **1.479.700** | **645.700** | ***595.700*** | ***50.000*** | **834.000** | |
| **Leefbaarheid** | | | | | | |
| Kleine parkeermaatregelen | 75.000 | 75.000 | *75.000* | | | |
| **Totaal** | **5.406.700** | **2.522.700** | *1.946.700* | *576.000* | **2.884.000** | |

Actualisatie verkeersmodel
Wij participeren in het Noord-Holland Zuid (NHZ) verkeersmodel. Dit is het model van de gemeenten Amstelveen, Aalsmeer, Haarlemmermeer, Haarlem, Bloemendaal, Heemstede, Uithoorn, De Ronde Venen, Ouder-Amstel en Zandvoort. Het verkeersmodel helpt bij het maken van beslissingen over verkeerscirculatie en het berekenen van de gevolgen van nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast is het verkeersmodel input voor (milieu-)berekeningen. Het huidige dient deze geactualiseerd te worden.

Herinrichting Venneperweg en Helsinkilaan
Het fietsvriendelijker maken van de Venneperweg is één van de sleutelprojecten uit het Verkeersstructuurplan (VSP) Nieuw-Vennep (7366817). De uitwerking van deze maatregel hangt samen met de inrichting van de Helsinkilaan. Van de Helsinkilaan heeft de raad bij amendement op 8 december 2022 heeft besloten dat hier de maximum snelheid van 30 km/uur moet gaan gelden. De Venneperweg, Lucas Bolstraat en de Helsinkilaan zijn communicerende vaten als het om de afwikkeling van het verkeer gaat, een goede afstemming is daarom noodzakelijk.
In 2024 wordt de haalbaarheidsfase van dit project doorlopen. In 2025 volgen de kaderstellende en mogelijk het eerste deel van de uitvoeringsfase.

Verbinding N208 – A44
In de (noordelijke) Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer werken negen overheden samen om fietspaden en openbaar vervoer te verbeteren. Ook vinden er studies plaats naar nieuwe wegen ten zuiden van Lisse en Lisserbroek en ten zuiden van Hillegom. Hiervoor is de mobiliteitsaanpak in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer afgesproken. De samenwerkende partijen zijn de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen, de provincies Noord- en Zuid-Holland en de samenwerkingsverbanden Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam.
In het kader van deze aanpak wordt in 2024 de wenselijkheidsfase doorlopen van een nieuwe verbinding tussen de N208 en de A44. Deze maatregel past binnen de gebiedskaart Lisserbroek waar uitgegaan wordt van een ruit om Lisserbroek heen. In 2025 wordt gestart met de haalbaarheidsfase.
Wij doen een bijdrage aan dit project van de Zuid-Hollandse partijen. Deze Zuid-Hollandse partijen dragen 60% van de kosten. De provincie Noord-Holland, VRA en onze gemeente verdelen de resterende kosten gelijkwaardig.

Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur en Duurzaam Veilig 30km inrichting
De verzamelposten Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur en Duurzaam Veilig 30km inrichting woonbuurten stellen ons in staat om werk-met-werk te maken bij onderhoudsprojecten. Hierdoor kunnen we gewenste aanpassingen die voortkomen uit onder andere veranderde landelijke richtlijnen, het fietsplan, de VSP's en de wegcategorisering op kosten efficiënte manier uitvoeren.

Knelpunten aanpak verkeersveiligheid
Jaarlijks wordt een aantal knelpunten opgepakt die door onze bewoners zijn aangedragen bij het opstellen van de mobiliteitsvisie, de VSP, het fietsplan en via de gebiedsmanagers. Hiermee verbeteren we zichtbaar de verkeersveiligheid. Voor 2025 wordt dit bedrag verdubbeld ten opzichte van voorgaande jaren, we verwachten daarbij dan ook dat op dit onderwerp meer subsidies kunnen worden verkregen. Per jaar zal een afweging gemaakt worden of de verkeersveiligheid het meest gediend is met een hoger bedrag voor knelpunten of voor de beleidsmatige aanpak, omdat bij de beleidsmatige aanpak grotere / ingewikkelder knelpunten kunnen worden aangepakt.

Pilot fietsveiligheid IJweg
De IJweg tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp is één van de verkeersongevallenconcentraties in Haarlemmermeer. Door bromfietsers gebruik te laten maken van de rijbaan ontstaat er op het fietspad meer ruimte voor de vele fietsers. Deze pilot past binnen de wens van de raad om extra aandacht te hebben voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Kleine korte termijn maatregelen waaronder VRI en kruispuntoptimalisaties (Kruiswegcorridor)
Dit project gaat naar de kaderstellende fase, daarom is verhoging van het krediet noodzakelijk.

Fietsbrug A44 Hoofdvaart
Op de bestaande brug over de Hoofdvaart bij Abbenes maken fietsers samen met auto's gebruik van de rijbaan om de Hoofdvaart te kruisen. Deze bestaande brug zal door de werkzaamheden aan de A44 tijdelijk komen te vervallen. In de scope van de werkzaamheden van de A44 zit geen nieuwe extra fietsverbinding. Voor de veiligheid van de fietser is echter een aparte fietsbrug gewenst.
Door hergebruik van een bestaande brug blijven de kosten relatief laag en zetten we in op meer circulariteit.
Een deel van de dekking (€ 99.000) van dit project wordt gehaald uit herprioritering vanuit eerdere UPM's van afgeronde projecten. Het resterende krediet van € 621.000 wordt met dit voorstel aangevraagd. Hiervan wordt € 504.000 gedekt door een bijdrage van de VRA.

Doorfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer bij de Hoek
De doorfietsroute Hoofddorp – Schiphol – Aalsmeer bij De Hoek is in uitvoering. Gedurende de uitvoering is een aantal onvoorziene omstandigheden opgetreden met substantiële meerkosten tot gevolg. De extra kosten kunnen deels uit de begroting van riolering (PRSW) worden opgevangen, dit is reeds verwerkt met het Strategisch Perspectief Investeringen (SPI) van dit voorjaar. Voorgesteld wordt om de resterende extra kosten te dekken uit dit UPM.

Bushalte SLP West
Op verzoek van de Schiphol Logistics Park (SLP) en Connexxion wordt een nieuwe bushalte gerealiseerd bij het laatste ontwikkeldeel van SLP die ook Aalsmeerderbrug en Rijsenhout bedient. Deze halte vervangt de halte bij de Naritaweg. De gemeentelijke bijdrage in de kosten wordt aangevraagd uit het infrafonds SLP.
De kosten voor deze halte bedragen € 316.000. Hiervan wordt € 24.000 gedragen door de provincie Noord-Holland, € 272.000 voor de VRA. De gemeentelijke bijdrage van € 180.000 wordt gedekt uit het Infrafonds SLP. Met dit voorstel is het echter wel noodzakelijk om het krediet voor het gemeentelijk deel aan te vragen.

R-Net Metrobus / BRT Haarlem-Schiphol/Amsterdam versnellingsmaatregelen A9
Vanuit de Actieagenda BRT heeft het Rijk budget beschikbaar om pilots voor de R-Net Metrobus / BRT te organiseren. In deze regio zetten wij in op maatregelen om de bus op de A9 te versnellen tussen Haarlem en knooppunt Badhoevedorp.
Het Rijk heeft € 1 miljoen beschikbaar voor deze pilot. De regio dient hier ook € 1 miljoen tegenover te stellen. Haarlemmermeer draagt hier € 66.700 aan bij.

### *3.3 Wat mag het kosten?*
Voor de uitvoering van dit UPM wordt een krediet aangevraagd van € 5,407 miljoen. De kapitaallasten van een bedrag van € 2,523 miljoen worden gedekt uit de in de programmabegroting geraamde middelen 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.

In verband met een realistische investeringsplanning wordt het krediet over twee jaar verdeeld.

- 2025: € 4,106 miljoen
- 2026: € 1,301 miljoen

Van de in het investeringsplan geraamde krediet voor 2025 wordt in de Programmabegroting 2025-2028 wordt € 1,477 miljoen doorgeschoven naar 2026.

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

***Wat zijn de financiële risico's?***

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

1. van een aantal projecten zijn nog niet alle gegevens beschikbaar. Zo gaan we bij projecten in een vroeg stadium uit van kengetallen die later worden ingevuld met onderzoek. Ook kunnen ontwikkelingen, zoals nieuwe wet- en regelgeving of inspraak, in de loop van het jaar tot aanpassingen leiden;
2. we zien dat we nog onvoldoende invulling weten te geven aan de ambities vanuit de vorige UPM's als gevolg van een lage realisatiegraad;
3. de recente ontwikkelingen met betrekkingen tot grondstofprijzen ook onzekerheden;
4. de aandeelhoudersvergadering van SLP moet akkoord gaan met de onttrekking van de bijdrage aan de bushalte.

Om de kans dat deze risico's zich voordoen te ondervangen, worden in dit UPM de aanvragen gesplitst. Tot en met de haalbaarheidsfase wordt alleen het benodigde budget door die specifieke fase opgenomen. Voor projecten die zich al in de kaderstellende of uitwerkingsfase bevinden kunnen beide fases opgenomen worden. Van deze projecten staat de haalbaarheid al vast. Hierdoor zijn projecten verder uitgewerkt voordat ze in het UPM opgenomen worden, de risico's zijn daarom kleiner.

### *3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?*

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

### *3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?*

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

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

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

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

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

## 4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris, de burgemeester,

Cees Vermeer Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):

- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025
- Mobiliteitsmonitor 2022-2023