



Uitvoeringsprogramma

Mobiliteit 2024

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk

Gemeente Haarlemmermeer

Postbus 250

2130 AG Hoofddorp

Telefoon 0900 1852

E-mail info@haarlemmermeer.nl

Internet www.haarlemmermeer.nl

Fotografie

Martijn Sargentini

november 2023

Inhoudsopgave

1.	Leeswijzer	4
2.	Inleiding.....	6
2.1	Uitvoeringsprogramma in de beleids- en begrotingscyclus	6
2.1.1	Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027.....	6
2.1.2	Coalitieakkoord Toekomstbestendig groeien.....	7
2.2	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024	7
2.2.1	Nieuwe opgaven in het voorliggende UPM zijn:	8
3.	Wonen.....	9
3.1	Beleid.....	9
3.1.1	Tussenevaluatie Badhoevedorp	9
3.2	Projecten	10
3.2.1	Reguliere Projecten	10
3.2.2	Projecten BO-MIRT	10
4.	Verkeersveiligheid	12
4.1	Beleid.....	12
4.2	Projecten	12
5.	Netwerken op orde.....	15
5.1	Projecten	15
5.1.1	Fiets	15
5.1.2	Openbaar vervoer.....	16
5.1.3	Knooppunten en hubs	16
5.1.4	Auto	17
6.	Duurzame mobiliteit	18
6.1	Beleid.....	18
6.1.1	Verkeersmanagement	18
6.1.2	Zero-emissie stadslogistiek en taxi's op Schiphol.....	18
7.	Vergroten Leefbaarheid	19
7.1	Projecten	19
7.1.1	Afgefallen busbaan Lupinesingel	19
7.1.2	Parkeerroute Informatiesysteem	19
7.1.3	Verwijderen bebording provinciale weg Badhoevedorp	19
8.	Financiële consequenties	21
8.1.1	Rijksgelden voor woningbouw gerelateerde infrastructuurprojecten	21
8.1.2	Aanvraag exploitatiebijdrage.....	21
8.1.3	Investerings UPM 2024	22

Leeswijzer

In dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) kijken we vooruit naar het jaar 2024. Het UPM geeft jaarlijks inzicht in de uit te voeren projecten. In het voorliggend UPM zijn de projecten voor 2024 opgenomen. Op deze wijze biedt het een actueel overzicht van de mobiliteitsopgaven. De Investeringsagenda Mobiliteit 2023-2027 is de basis voor dit UPM.

De maatregelen in dit UPM zijn gecategoriseerd naar de thema's de raad met de investeringsagenda heeft vastgesteld. 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. Overeenkomstig onze toezegging na het meest recente onderzoek van de rekenkamercommissie¹, maken daarbij inzichtelijk aan welk doelen uit de mobiliteitsvisie de maatregel bijdraagt. Hierbij hanteren we de volgende doelen:

1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen
2. Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen'
3. Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst
4. Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen
5. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving
6. Veilig bewegen
7. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek met de juiste functies
8. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven
9. Faciliteren van schone en stille mobiliteit
10. Monitoring en indicatoren

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 volgen we de gemeentebreed gebruikte indeling van de kapstok:

- wenselijkheidsfase;
- haalbaarheidsfase;
- kaderstellende fase;
- uitwerkingsfase.

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

¹ RKC Opvolgonderzoek Bereikbaarheidsbeleid (7955141)

In hoofdstuk acht 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.

Inleiding

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. 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 gemeente Haarlemmermeer. Eind 2022 kende het Rijk daarom ook een forse rijksbijdrage toe. 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, mede als gevolg van geopolitieke conflicten en de coronacrisis. Dit betekent dat we scherpere keuzes moeten maken. Door in het uitvoeringsprogramma alle activiteiten, projecten en maatregelen op het gebied van mobiliteit in samenhang te presenteren maken we deze volle breedte inzichtelijk.

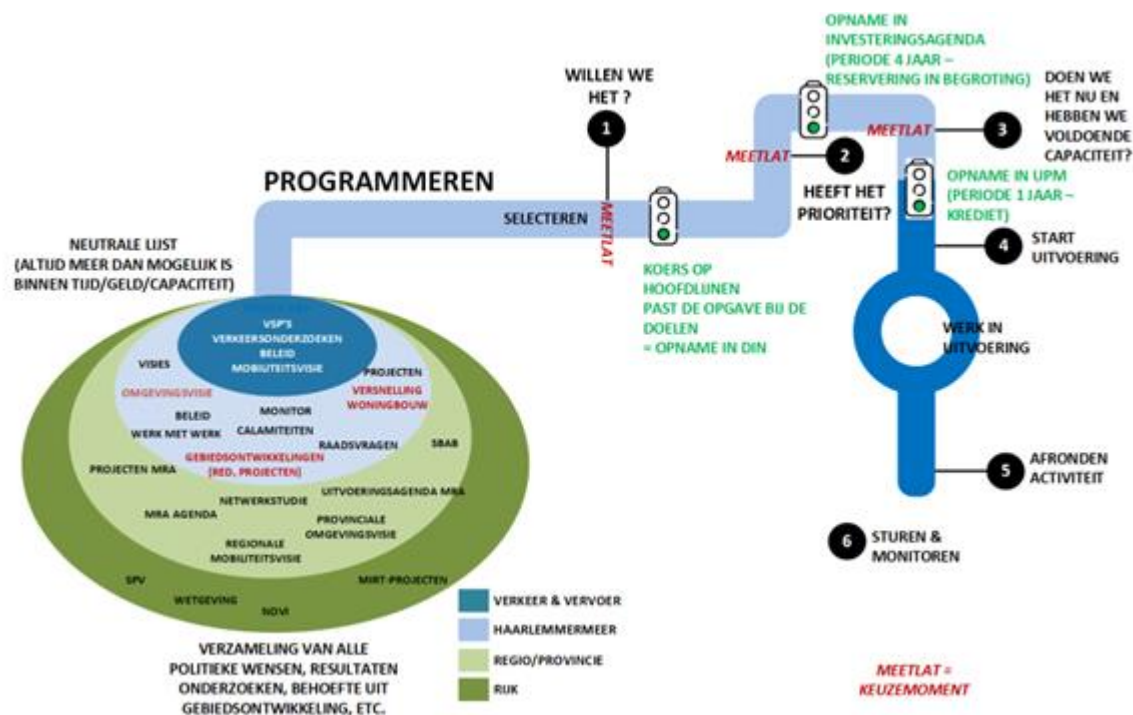
Uitvoeringsprogramma in de beleids- en begrotingscyclus

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 Investeringsagenda Mobiliteit (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.

Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027

De Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 is vastgesteld op 29 juni 2023 (7644588). De Investeringsagenda geeft inzicht in benodigde studies, initiatieven en projecten voor de komende vier jaar, met een doorkijk tot 2032. Daarmee is deze investeringsagenda bepalend voor de invulling van het UPM. Met de investeringsagenda is een indicatieve financiële bijdrage over de volgende thema's vastgesteld:

- 48,0% voor mobiliteitsmaatregelen gerelateerd aan de Schaa sprong Wonen;
- 27,7% voor verkeersveiligheid;
- 20,0% voor netwerk fiets, ov en weg;
- 0,7% voor duurzame en slimme mobiliteit;
- 3,6% voor bereikbaarheidsmaatregelen gerelateerd aan leefbaarheid.



Figuur 1 Routekaart cyclus mobiliteit

Coalitieakkoord Toekomstbestendig groeien

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 het coalitieakkoord 2022 - 2026 Toekomstbestendig groeien. Daarbij is besloten jaarlijks vier miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het UPM. Dit is dan ook een harde randvoorwaarde voor het voorliggende UPM.

Dit is ook de reden dat het UPM voorgelegd wordt in het najaar. We kunnen daarmee een actueler UPM aan de gemeenteraad voorleggen doordat deze dichter op de uitvoering wordt vastgesteld. Het vrijgeven van de kredieten wordt met de najaarsrapportage verwerkt.

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024

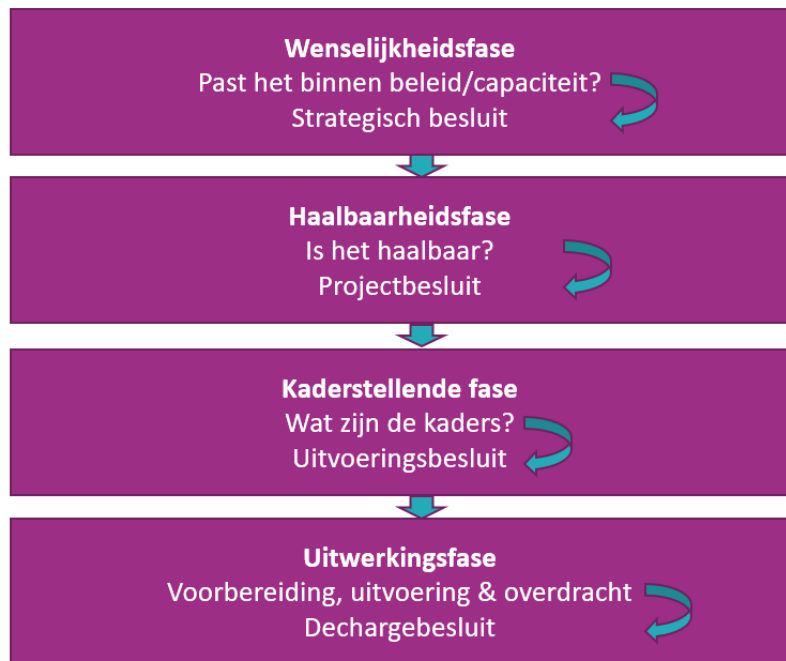
We bouwen voort op de kennis van de vorige uitvoeringsagenda's (UPM 2020/2021 en UPM 2022). Daarnaast nemen we in dit UPM 2024 op:

- de actuele stand van zaken van projecten. Wijzigingen hierin zijn overgenomen uit de Najaarsrapportage;
- nieuwe projecten op basis van de investeringsagenda. Deze worden in de volgende hoofdstukken toegelicht;
- nieuwe projecten die actueel zijn geworden na de vaststelling van de investeringsagenda.

Op basis van de 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.

Voor de indeling van de projecten volgen we de fases uit de kapstok².

² De kapstok fysieke projecten is de richtlijn waarop we in de gemeente Haarlemmermeer projecten in de fysieke buitenruimte doorlopen.



Fases Kapstok

Financieel

Niet alle maatregelen uit het UPM krijgen ook een financiële vertaling naar het budget van het UPM. Zo kan het zijn dat projecten aanspraak maken op de reserve Schaalsprong wonen, de reserve Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer (RIH), een eigen begroting hebben uit de grondexploitatie of het project. Daarnaast is binnen de gemeente Haarlemmermeer afgesproken dat de wenselijkheidsfase en de haalbaarheidsfase van een project niet gezien kunnen worden als een investering. Deze eerste twee fasen van de kapstok drukken over het algemeen op het exploitatiebudget binnen de begroting van het cluster RED.

Het UPM past binnen de begroting en verantwoording vindt plaats via het Meerjaren Perspectief Investerings (MPI) dat twee maal per jaar verschijnt met respectievelijk de voorjaars- en najaarsrapportage.

Nieuwe opgaven in het voorliggende UPM zijn:

Thema Verkeersveiligheid

- Knelpunten aanpak verkeersveiligheid

Thema netwerken op orde

- Fietsparkeren Station Halfweg – Zwanenburg
- Verbetering fietsroute Oude Notweg – Vinkebrug – Batterijweg
- De Haak Kamerling Onneslaan en Robert Kochstraat
- HOV Noordwijk – Schiphol in Lisserbroek
- Toegankelijke bushaltes
- Kruisweg – Korte termijn maatregelen waaronder VRI en kruispuntoptimalisaties
- Kruisweg – Koude aansluiting Aalsmeerderweg / Kruisweg
- OV Amsterdam Haarlemmermeer (metro)

Wonen

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. Maatregelen gekoppeld aan de bereikbaarheid van woningbouwlocaties van enige omvang zijn onder het thema woningbouw opgenomen. Dit gaat onder andere om maatregelen vallend onder de Schaalsprong Wonen en alle projecten die we realiseren met de Rijksgelden voor woningbouw gerelateerde infrastructuurprojecten. De laatste zijn apart inzichtelijk gemaakt.

Beleid

Tussenevaluatie Badhoevedorp

Een grote woningbouwopgave wordt gerealiseerd in Badhoevedorp. Verkeerskundig ligt het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp³ aan de basis van de ingrepen die nodig zijn om de bereikbaarheid te garanderen. De bouwwerkzaamheden zijn daar in volle gang. Na de realisatie van de wijk Quatre Bras (Badhoevedorp) is beloofd om een tussen evaluatie te doen waarbij ook de beleving van de bewoners wordt meegenomen. Deze evaluatie kan eind 2024 opgestart worden. De kosten voor deze evaluatie zijn zo hoog dat zij niet gedekt kunnen worden uit de beschikbare budgetten. Deze zullen bij de voorjaarsrapportage met een apart voorstel worden aangemeld om daar mee te nemen in de integrale afweging.

Tabel 1 Wonen beleid

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2024	Doel mobiliteitsvisie									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
0 Beleid & Onderzoek	Verkeersmonitoring	42.000										x
0 Beleid & Onderzoek	Evaluatie VSP Badhoevedorp	apart voorstel	x		x	x	x	x	x	x		x

³ Actualisatie 2020 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp (2020.0000444)

Projecten

Voor de projecten onder het onderwerp wonen maken we de maatregelen die samenhangen met de BO-MIRT⁴ maatregelen (alle projecten die we realiseren met de Rijksgelden voor woningbouw gerelateerde infrastructuurprojecten).

Reguliere Projecten

Voor de projecten die niet samenhangen met de BO-MIRT zijn in dit UPM geen nieuwe projecten opgenomen. Deze projecten lopen door uit voorgaande jaren of zijn met de najaarsrapportage reeds doorgeschoven naar 2024.

Verkeersstructuurplannen Nieuw-Vennep en Hoofddorp

Door de vele inspraakreacties op de concept verkeersstructuurplannen (vsp's) voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp en het daarmee samenhangende langere besluitvormingsproces is het niet gelukt om in 2023 alvast wat kleinere maatregelen te nemen die bijdragen aan de doelen van de vsp's. In 2024 willen we dit alsnog doen.

Tabel 2 Wonen reguliere projecten

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2024	Doel mobiliteitsvisie									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2 Haalbaarheidsfase	verkenning fietspad Hoofddorp centrum via Lincolnpark naar Park21	30.000	x		x			x			x	
3 Kaderstellende fase	VSP Nieuw Vennep	100.000	x		x	x	x	x	x			
3 Kaderstellende fase	VSP Hoofddorp	70.000	x		x	x	x	x	x			
3 Kaderstellende fase	Rotonde Operaweg / Venneperweg	425.000			x			x	x			
3 Kaderstellende fase	Rotonde Helsinkilaan / Operaweg	500.000			x			x	x			
3 Kaderstellende fase	Rotonde Noordelijke Randweg / Operaweg	425.000			x			x	x			
3 Kaderstellende fase	Hoofddorp Noord AM-locatie Infra	779.000			x							
3 Kaderstellende fase	Aansluiting N201 op Hoofdweg en Pabstlaan	460.000			x							
4 Uitwerkingsfase	Aanpassen kruising N201 / Spieringweg (Wickevoort)	300.000	x		x				x			
4 Uitwerkingsfase	aanpassen kruispunt Rijnlanderweg / Bennebroekerweg	300.000			x	x			x			
4 Uitwerkingsfase	Herinrichting Venneperweg en Helsinkilaan	100.000			x		x	x	x			

Projecten BO-MIRT

Voor de projecten die wel samenhangen met de BO-MIRT gelden hebben we in 2024 een flinke opgave. Een grote hoeveelheid aan projecten dient opgestart te worden zodat zij tijdig afgerond zijn voor de geplande woningbouw. Hiermee garanderen wij het principe van de gemeente "Tijdig bewegen dan bouwen".

Deze projecten hebben geen financiële consequenties voor het UPM maar worden gedekt uit de door het Rijk beschikbaar gestelde budgetten en de beschikbare cofinanciering.

Al deze projecten bevinden zich nog in een vroeg stadium van het project. Dat betekent dat nog veel onzeker is en onderzocht moet worden hoe

⁴ Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Project		Doel mobiliteitsvisie										
Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2024	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 Wenselijkheidsfase	Herinrichten Van Heuven Goedhartlaan Polarisavenue - Kruisweg	80.000			x	x	x		x	x	x	
1 Wenselijkheidsfase	Duurzaam Veilig herinrichten Hoofdweg Oostzijde	57.500	x		x	x			x	x	x	
1 Wenselijkheidsfase	Kruisweg tussen stationskwartier en Van Willigenlaan		x		x	x			x	x	x	
1 Wenselijkheidsfase	Doorfietsroute Geniedijk tussen Hoofdweg en Station Hoofddorp	50.000			x			x		x	x	
1 Wenselijkheidsfase	Doorfietsroute Heemstede -Hoofddorp – Aalsmeer via de Pabstlaan				x	x		x		x	x	
1 Wenselijkheidsfase	Fietspad Graan voor Visch	50.000	x		x	x			x	x	x	
1 Wenselijkheidsfase	HOV Hoofddorp Zuid - Hoofddorp Station	50.000		x	x	x			x	x	x	
2 Haalbaarheidsfase	Randweg Hoofddorp Zuid incl. aansluiting A4 Oost (Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg)	100.000	x		x		x		x	x		
2 Haalbaarheidsfase	Centrum(ring) Hoofddorp	80.000	x		x		x		x	x	x	
2 Haalbaarheidsfase	Fietspad Lisserbroek	170.000	x		x					x	x	
2 Haalbaarheidsfase	Maatregelen Hoofddorp Centrum autoluw	300.000	x		x		x		x	x	x	

Verkeersveiligheid

Net als de bestuurlijke aandacht voor de bereikbaarheid van de nieuwe ontwikkellocaties, staat verkeersveiligheid nog altijd hoog op de agenda. Ondanks de inzet van de gemeente stijgt het aantal verkeersongevallen, maar ligt dit nog altijd onder het niveau van vóór 2020. We zien een dalende trend in het aantal ernstig gewonden, maar het aantal verkeersdoden blijft stabiel.

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 zetten wij de komende jaren door.

Overeenkomstig het coalitieakkoord hebben we extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook bij de uitvoering van het fietsplan en de verkeersstructuurplannen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is er veel aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Beleid

Helaas laten de cijfers van 2022 over álle wegen inclusief de gemeentelijke wegen een toename zien in zowel ongevallen als verkeersslachtoffers. Haarlemmermeer zit nog wel onder het niveau van 2019. Om onze inspanningen op verkeersveiligheid meer richting te geven zullen we daarom in 2024 lokaal verkeersveiligheidsbeleid opstellen. Daarmee geven we invulling aan de Regionale Aanpak Verkeer Vervoerregio Amsterdam 2030. Deze opgave wordt opgepakt vanuit de reguliere budgetten van de afdeling.

Projecten

Het lokale verkeersveiligheidsbeleid heeft nog geen invloed op de maatregelen die we plannen voor 2024. Dat betekent echter niet dat er geen maatregelen worden uitgevoerd in tegendeel.

Veiligheidsmaatregelen risicogestuurde aanpak RAV2030

Vanuit de regionale aanpak verkeersveiligheid willen we meer risicogestuurd werken. Niet alleen wegen aanpakken waar al veel ongelukken gebeuren, maar ook wegen waarvan we verwachten dat de kans op een ongeluk groot is of – met de groei van het aantal inwoners en vervoersbewegingen – groter zal worden. Hiervoor heeft de Vervoerregio in samenwerking met kennisinstituut SWOV een studie gedaan naar de meest risicovolle 50 kilometerwegen. Hieruit zijn 18 wegen naar voren gekomen als met een verhoogd risico.

De aanpak van de Burgemeester Amersfoordtlaan wordt gecombineerd met maatregelen uit het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp. De Kruisweg in Rozenburg wordt gecombineerd aangepakt met maatregelen voortkomend uit de Kruiswegcorridorstudie.

Verder gaan wij de volgende verkeersveiligheidsknelpunten aanpakken, omdat hier de mogelijkheid ontstaat om tegelijkertijd mee te liften met projecten in de omgeving;

- Paxlaan-Noord rondom het scholencluster
- Kruisweg tussen Wilhelminalaan en Van Heuven Goedhartlaan, waaronder ook Het kruispunt Boslaan-Kruisweg

Beleidsmatige aanpassingen en Duurzaam Veilig 30 km inrichting.

Onder deze opgave wordt een tal aan maatregelen meegenomen waar we door slim werk met werk te maken de verkeersveiligheid en andere beleidsdoelen uit het mobiliteitsbeleid kunnen realiseren. Het gaat daarbij om de volgende straten en buurten:

- Dubbele buurt – Halfweg
- 30 km Spaarndam restant incl. Zijkanaal C weg – Spaarndam
- reconstructie Lageweg – Spaarndam
- Spieringweg-Noord – Vijfhuizen
- Hoofdweg hoofdrijbaan tussen Maria Tesselschadestraat en Henriëtte Roland Holststraat – Hoofddorp
- Paxlaan voet- en fietspad (tussen Gandhistraat-Steve Bikostraat) – Hoofddorp
- Dr. Heijepad (fietspad langs A44) – Abbenes
- kruispunt Hillegommerdijk-Rietkraag – Beinsdorp
- Rietkraag herinrichting – Beinsdorp
- Hoofdweg West Hoofddorp-Noorderdreef Nieuw Vennep – Nieuw-Vennep
- Goudriaanstraat – Zwaanshoek
- Wijkvernieuwing Welgelegen – Nieuw-Vennep
- Schweitzerstraat / Kelloggstraat – Hoofddorp
- Söderblomstraat – Hoofddorp
- Maria Margraretalaan – Abbenes
- Herinrichting Oranje Nassaustraat – Halfweg
- Kruispunt Altenburg / Asseburg – Hoofddorp
- Spieringweg gedeelte rotonde - Noppenstraat (30 km inrichting) – Zwaanshoek

Waarbij het op de Spieringweg-Noord gaat om de aanpassingen aan de Spieringweg tussen Wickevoort en Vijfhuizen. Dit onderwerp is al meerdere malen in de gemeenteraad aan de orde geweest. Gezien de planning van de Cruquiusbrug verwachten we in 2024 uitvoering te kunnen geven aan de snelheidsremmende maatregelen. Het Kruispunt Altenburg / Asseburg ligt in een belangrijke schoolroute en heeft daarom extra prioriteit gekregen met het vaststellen van de Verkeersstructuurplannen.

Sinds 2022 is het niet gelukt alle geplande maatregelen uit te voeren. Daarom zijn veel maatregelen doorgeschoven naar 2024. Omdat voorbereiding van veel maatregelen reeds in een vergevorderd stadium is verwachten we in 2024 deze maatregelen wel uit te voeren. Het nieuwe budget voor dit onderwerp is verlaagd zodat met de doorgeschoven middelen uit de najaarsrapportage samen er nog steeds 800.000 voor zowel beleidsmatige aanpassingen als duurzaam veilig beschikbaar is.

De flankerende maatregelen en de maatregel Verkeersveiligheid Zwaanshoek / Beinsdorp waren niet opgenomen in de Investeringsagenda, maar worden doorgeschoven vanuit 2023. Dit is gemeld bij de najaarsrapportage.

Tabel 4 Verkeersveiligheid projecten

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2024	Doel mobiliteitsvisie									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 Wenselijkheidsfase	Fietsverbinding en verkeersveiligheid Burg. Amersfoordtlaan	500.000				x	x	x				
3 Kaderstellende fase	Verkeersveiligheidsmaatregelen risicogestuurde aanpak RAV2030	666.560				x	x	x				
3/4 kaderstellende / uitwerkingsfase	Beleidsmatige aanpassingen verkeersveiligheid en fiets bestaande infrastructuur	800.000				x	x	x				

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2024	Doel mobiliteitsvisie									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3/4 kaderstellende / uitwerkingsfase	Duurzaam Veilig 30km inrichting	800.000				x	x	x				
3/4 kaderstellende / uitwerkingsfase	Ringdijk en Ringvaart en vervolg Badhoevedorp (wordt nog verdeeld over de clusters)	977.000				x	x	x				
4 Uitwerkingsfase	Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid	200.000				x	x	x				
4 Uitwerkingsfase	Fietsonderdoorgang Cruquiusbrug	23.200				x	x	x				
4 Uitwerkingsfase	Flankerende maatregelen	194.400				x	x	x				
4 Uitwerkingsfase	Verkeersveiligheid Zwaanshoek / Beinsdorp	393.000				x	x	x				

Netwerken op orde

Door de enorme groei die de gemeente doormaakt neemt de druk op de openbare ruimte en de mobiliteitssystemen toe. Dit betekent dat we door de hele gemeente oog moeten hebben voor uitbreiding om te kunnen blijven bewegen. Dit betreft vooral het realiseren van nieuwe HOV-routes, knooppunten en verbeteren of realiseren van doorfietsroutes.

In dit thema staan een aantal maatregelen met bijdragen vanuit de Rijksgelden voor woningbouwgerelateerde infrastructuurprojecten. Dit zijn projecten die nodig voor een goede verbinding van de nieuwbouwprojecten en de verbinding met de omliggende wijken en verder. Wij laten ze ook zien in het thema netwerken op orde, maar de kasritmes staan in het thema wonen. Dit om dubbeltellingen te voorkomen.

Projecten

Fiets

Maatregelen Fietsplan

Eind 2023 wordt het fietsplan vastgesteld. Direct daarna zal worden gestart met de uitvoering van een aantal quick wins. Bij de besluitvorming over het fietsplan zal worden aangegeven welke maatregelen dat zijn.

Verbetering fietsroute Oude Notweg-Vinkebrug-Batterijweg

De G200 is de groene variant van de doorfietsroute F200. De G200 licht ten noorden van het N200 en vormt een veel gebruikte verbinding tussen Haarlem en Amsterdam. In 2023 ontstond er een kans om het eerste deel van deze route in Haarlemmermeer op te knappen door de werkzaamheden van TenneT. Nu wordt de rest van de route totaan Halfweg opgepakt. Andere delen worden aangepakt door de gemeente Haarlem, gemeente Amsterdam en het recreatieschap Spaarnwoude. De fietsroute wordt verbreed en van verlichting voorzien.

Tabel 5 Netwerken projecten fiets

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2024	Doel mobiliteitsvisie									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2/3 haalbaarheidsfase / kaderstellende fase	Uitvoering maatregelen Fietsplan	100.000	x		x			x		x	x	
3 Kaderstellende fase	S106 kruispunt + MRA Doorfietsroute	124.100	x		x					x	x	
4 Uitwerkingsfase	Fietspad Schipholdijk (deel Bosrandweg)	386.000			x	x	x	x		x	x	
4 Uitwerkingsfase	MRA doorfietsroute Haarlem - Amsterdam (F200)	350.000	x		x			x		x	x	
4 Uitwerkingsfase	Snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer bij de Hoek	166.666	x		x			x		x	x	
4 Uitwerkingsfase	Verbetering fietsroute Oude Notweg-Vinkebrug-Batterijweg	304.000			x	x		x		x	x	

Openbaar vervoer

Uitbreiding HOV ten behoeve van schaa sprong wonen (Lisserbroek – Hoofddorp)

In 2023 is een pré-planstudie uitgevoerd voor het deel Lisserbroek – Hoofddorp van de hoogwaardig openbaar vervoerverbinding Noordwijk – Schiphol. In 2024 zullen we deze studie verder uitwerken met onze partners (VRA en provincie) naar een planstudie. Het benodigde exploitatiegeld hiervoor zal worden aangevraagd bij de Voorjaarsrapportage.

HOV Amsterdam – Haarlemmermeer

De Hoogwaardig openbaar vervoerverbinding HOV Amsterdam – Haarlemmermeer was in het UPM 2023 opgenomen als doortrekking metro Noord/Zuidlijn. In de investeringsagenda was ruim 3 ton opgenomen voor dit project in 2024. Dit budget is nog steeds nodig, om in deze coalitieperiode 1 miljoen te kunnen bijdragen aan dit project. Om financiële redenen wordt dit echter pas in 2027 geraamd. Daarom is er in deze jaarschijf geen budget opgenomen voor dit project.

Tabel 6 Netwerken projecten openbaar vervoer

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2024	Doel mobiliteitsvisie									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 Wenselijkheidsfase	Uitbreiding HOV tbv schaa sprong wonen (deel Lisserbroek tot Hoofddorp Zuid)	80.000	x		x					x	x	
3 Kaderstellende fase	HOV Schiphol Rijk - Schiphol Oost zuidelijk deel (SOOMR)	150.000	x		x					x	x	
4 Uitwerkingsfase	HOV Noordwijk Schiphol in Lisserbroek	200.000										
4 Uitwerkingsfase	HOV Westtangent - Oude Haagsebrug	533.400	x		x	x				x	x	

Knooppunten en hubs

Multimodale knoop Hoofddorp

Met de mogelijke komst van de metro en de ontwikkelingen in de Spoorzone zal het station van Hoofddorp en de directe omgeving moeten veranderen. Samen met onze partners zullen wij de mogelijkheden en wenselijkheden onderzoeken. Het benodigde exploitatiegeld hiervoor zal worden aangevraagd bij de Voorjaarsrapportage.

Tabel 7 Netwerken projecten knooppunten en hubs

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2024	Doel mobiliteitsvisie									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3 Kaderstellende fase	P+R Station Nieuw Vennepe	150.000	x		x					x	x	
4 Uitwerkingsfase	P+R & fietsparkeren Station Halfweg-Zwanenburg	200.000	x		x					x	x	
4 Uitwerkingsfase	Fietsparkeren bij R-nethaltes	50.000	x		x				x	x	x	
4 Uitwerkingsfase	Toegankelijke bushaltes	50.000			x							
4 Uitwerkingsfase	12 extra haltes Haarlemmerliede en Badhoevedorp tbv MeerOV	20.000	x		x				x	x	x	

Auto

Brede belangenafweging zuidelijke ontsluiting Hoofddorp

Met het vaststellen van het VSP Hoofddorp heeft de raad ingestemd met het starten van een brede belangenafweging naar de autoverkeerroutes tussen de zuidkant van Hoofddorp en de randweg Nieuwe Bennebroekerweg. In deze afweging worden de effectiviteit en impact op bijvoorbeeld groen, recreatie, veiligheid, et cetera van meerdere routeopties onderling tegen elkaar afgewogen, om de impact van de groei van Hoofddorp en de autonome groei van verkeer op de verschillende ontsluitingswegen richting de randweg Nieuwe Bennebroekerweg op meerdere aspecten af te wegen. Dit onderzoek doen we met participatie van de directe omgeving.

Herinrichting Robert Kochstraat – Kamerlingh Onneslaan (De Haak)

Het grootste deel van de Robert Kochstraat (Badhoevedorp) is inmiddels heringericht en afgewaardeerd naar 30 km/u. Dit is vanuit de gebiedsontwikkeling gebeurd. Een deel van de straat bestaat nog uit asfalt en de snelheid is hier 50 km/u.

De herinrichting van de Robert Kochstraat en de Kamerlingh Onneslaan is praktisch gezien een voorwaardelijk project voor de gebiedsontwikkeling; er zijn meer mensen in het dorp komen wonen en dat aantal zal nog toenemen. Om verdere verkeersoverlast te voorkomen en de wegen inderdaad beloopbaar en befietsbaar te maken willen wij het resterende deel van de Robert Kochstraat afwaarderen, de straat hetzelfde profiel als de rest van de straat geven, de snelheid uit de aansluiting met de Kamerlingh Onneslaan halen en de tijdelijke inrichting van de Kamerlingh Onneslaan vervangen zodat ook dit deel aansluit op het profiel van de rest van de Kamerlingh Onneslaan. Dit project is een verdere uitwerking van de kamstructuur uit de Actualisatie 2020 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp (2020.0000444) en sluit daarmee aan bij het doel om verkeer zo snel mogelijk uit de wijken te krijgen.

De snelheid op de Robert Kochstraat is een blijvend onderwerp van discussie in het dorp en in de gemeenteraad.

Bovendien melden bewoners geluidsoverlast op de Kamerlingh Onneslaan door de tijdelijke klinkers.

Tabel 8 Netwerken projecten auto

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2024	Doel mobiliteitsvisie									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 Wenselijkheidsfase	Brede belangenafweging zuidelijke ontsluiting Hoofddorp	50.000	x		x				x	x	x	
1 Wenselijkheidsfase	Studie Regionale Bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek & Haarlemmermeer-Randstructuur Lisse/Lisserbroek	30.000	x	x	x	x		x			x	
4 Uitwerkingsfase	Kamerling Onneslaan en Robert Kochstraat	1.185.000				x		x		x	x	

Duurzame mobiliteit

De financiële bijdrage die de gemeente doet in duurzame mobiliteitsprojecten is van beperkte omvang. Zo worden laadpalen in de openbare ruimte gefinancierd door de leverancier. Alleen personele inzet voor het zoeken naar de juiste locaties en de besluitvorming zijn voor kosten van de gemeente. Snellaadstations en waterstofstations zijn net als deelvervoer over het algemeen investeringen van de markt. Daarnaast zijn duurzaamheidsmaatregelen vaak bedoeld om materiaal of energie te besparen. Deze maatregelen worden daarom vaak vanuit de Vernieuwing Openbare Ruimte (VOR) doorgevoerd, zoals ledverlichting.

Beleid

Verkeersmanagement

Het starten van een onderzoek naar Verkeersmanagement Haarlemmermeer is één van de drie onderzoeken die we opstarten als uitvoering van het VSP Nieuw-Vennep. Echter de scope van het onderzoek is breder. Het geeft naast de verbetering van de doorstroming op de dreven in Nieuw-Vennep ook een praktische invulling van het STOMP⁵-principe, en het principe van verkeer naar de randen voor de verkeerslichtenregelingen in de hele Haarlemmermeer. De kosten voor het opstellen van dit beleid worden gedekt uit het reguliere budget van de afdeling.

Zero-emissie stadslogistiek en taxi's op Schiphol

We streven naar de invoering van een zero emissie zone op Schiphol voor bevoorradingsverkeer en taxi's op 1 januari 2026. Samen met Schiphol worden deze maatregelen voorbereid. In 2024 verwachten we dat de ambtelijke kosten voor de voorbereiding gedekt kunnen worden uit een bijdrage van het Rijk.

⁵ STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Maas (deelmobiliteit) en Privé auto.

Vergroten Leefbaarheid

Veel van de maatregelen die de leefbaarheid vergroten zijn ook goed voor de verkeersveiligheid. Denk bijvoorbeeld aan de 30 km/uur inrichting van straten. Deze maatregelen zijn daarom allemaal onder het kopje verkeersveiligheid opgenomen.

Projecten

Busbaan Lupinesingel afgevalen

Naast de Lupinesingel in Quatrebras (Badhoevedorp) ligt een kort stukje busbaan met daarin twee busluizen, op elke rijstrook één. Deze weg is uitsluitend bedoeld voor het reguliere busverkeer en in noodgevallen voor de hulp- en nooddiensten. Echter wordt de weg ondanks verschillende verkeersborden en markeringen door overig verkeer gebruikt als sluiproute. Vanuit het project zijn verschillende wijzigingen aangebracht om de situatie te verbeteren. Wij hebben een haag met gladdraad langs de zijkant aangebracht om te voorkomen dat automobilisten via het gras de bussluis omzeilen en wij hebben extra borden geplaatst die verder verduidelijken dat het om een weg voor lijnbussen gaat. Desalniettemin zeggen de bewoners nog overlast te ervaren.

De politie geeft aan dit als overlast te zien en niet als verkeersonveiligheid en daardoor de beperkte capaciteit prioriteit aan andere locaties te geven.

Als enige overgebleven oplossing zien wij het plaatsen van verzinkbare palen. Echter de kosten voor een dergelijke oplossing zijn groot en niet in verhouding tot de ervaren overlast. Deze maatregel wordt daarom niet opgenomen in de projecten van het UPM.

Parkeerroute Informatiesysteem

In het centrumgebied van Hoofddorp zetten we in op het beter benutten van bestaande en nieuwe mogelijkheden voor ondergronds parkeren. De realisatie van een goed functionerend routesysteem draagt hieraan bij en voorkomt overlast door files en luchtvervuiling. In het coalitieakkoord is budget vrijgemaakt voor de aanschaf en het beheer van een dergelijk systeem. Begin 2024 besluit de raad over de integrale aanpak parkeren voor het centrum. Wanneer hier duidelijkheid over is, kan het project op een Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS) op te zetten opgepakt worden.

Aanpassing bebording provinciale weg Badhoevedorp

Met de ontwikkeling van Badhoevedorp en de wijziging van de hoofdverkeersstructuur in het dorp moet ook de bebording aangepast worden. Bewegwijzering is een exclusieve taak van de Nationale Bewegwijzeringsdienst, echter komende kosten ten laste van de lokale wegbeheerder.

De huidige bewegwijzering volgt nog de oude hoofdroutes in het dorp. Deze moeten aangepast worden naar de nieuwe situatie, vooruitlopend op de definitieve overdracht van de Schipholweg.

Tabel 9 Leefbaarheid projecten

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2024	Doel mobiliteitsvisie									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 Wenselijkheidsfase	RouteSysteem Parkeren (PRIS)	200.000	x		x		x		x			x
3 Kaderstellende fase	Herinrichten Schipholweg Badhoevedorp	300.000				x	x	x		x		
4 Uitwerkingsfase	verwijderen bebording prov. weg Badhoevedorp (2024)	50.000										
4 Uitwerkingsfase	Kleine parkeermaatregelen	75.000	x			x						

Financiële consequenties

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 het coalitieakkoord 2022 -2026 Toekomstbestendig groeien. Daarbij is besloten jaarlijks, tot en met 2026, vier miljoen investeringsbudget te ramen voor de uitvoering van het UPM. Dit is dan ook een harde randvoorwaarde voor het voorliggende UPM. De gemeenteraad geeft echter nog steeds jaarlijks de kredieten vrij om het UPM te kunnen uitvoeren.

Investerings 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.

Rijksgelden voor woningbouw gerelateerde infrastructuurprojecten

In paragraaf 0 zijn veel projecten opgenomen die een cofinanciering hebben in vanuit de rijksgelden voor woningbouw. Voor het centrum bedraagt de rijksbijdrage € 11.176.441 (excl. BTW). Hier staat een cofinanciering tegenover van de gemeente van € 6.018.084 (excl. BTW).

Deze bedragen zijn reeds gedekt en hebben daarom geen financiële consequenties voor het UPM.

Aanvraag exploitatiebijdrage

Naast investeringsgeld is er binnen de programmabegroting budget beschikbaar voor het uitvoeren van de reguliere werkzaamheden binnen de ambtelijke organisatie. Een aantal projecten die in dit UPM zijn opgenomen vergen echter een dusdanige grote exploitatiebijdrage dat deze niet zijn op te vangen binnen de reguliere budgetten. Bij de Voorjaarsrapportage zullen deze ten laste te brengen worden gebracht van de Reserve Schaalsprong, onder voorbehoud van toetsing aan de geldende criteria voor deze reserve. Hieronder is een samenvatting gegeven van deze projecten.

Projectnaam	Aanvraag voorjaarsrapportage
Uitbreiding HOV tbv schaalsprong wonen (deel Lisserbroek tot Hoofddorp Zuid)	80.000
Brede belangenafweging zuidelijke ontsluiting Hoofddorp	50.000
Multimodale knoop Hoofddorp	30.000
Totaal	160.000

Investerings UPM 2024

De uitvoering van deze investeringsagenda kost naar schatting rond de € 7 miljoen. Een deel van deze kosten zijn reeds gedekt vanuit de grondexploitatie van de gebiedsontwikkeling, reserve Schaalsprong, RIH of doordat projecten uit eerdere UPM's door zijn geschoven naar 2024. Voor dit UPM zijn er € 2,8 miljoen nodig aan extra investeringen uit eigen middelen en € 2,4 miljoen aan bijdragen derden. In Tabel 11 zijn de nieuwe investeringen voor de verschillende projecten uit dit UPM inzichtelijk gemaakt.

Tabel 11 Investerings UPM 2024

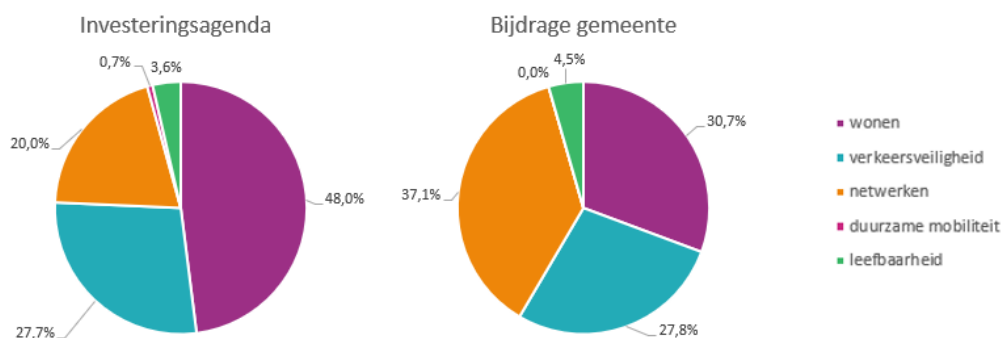
Projectnaam	Krediet	Bijdrage derden	Fasering bijdrage UPM				Totaal UPM	Toelichting Bijdrage derden
			2024	2025	2026	2027		
Thema Verkeersveiligheid								
Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid	400.000	200.000	200.000				200.000	VRA + mogelijk 3e tranche SPV ⁶ rijksbijdrage
Totaal Verkeersveiligheid	400.000	200.000	200.000				200.000	
Thema netwerken op orde								
P+R & fietsparkeren Station Halfweg-Zwanenburg	300.000	100.000	100.000	100.000			200.000	VRA
Verbetering fietsroute Oude Notweg-Vinkebrug-Batterijweg	1.825.231	1.521.231	304.000				304.000	VRA
De Haak Kamerling Onneslaan en Robert Kochstraat	1.180.000		1.180.000				1.180.000	Nog geen indicatie
HOV Noordwijk – Schiphol in Lisserbroek	797.000	550.000			458.000	339.000	797.000	VRA
Toegankelijke bushaltes	50.000		50.000				50.000	
Kruisweg - Korte termijn maatregelen waaronder VRI en kruispuntoptimalisaties	100.000		50.000	50.000			100.000	Geen bijdrage in deze fase
Kruisweg – Koude aansluiting Aalsmeerderweg / Kruisweg	250.000						-	
Totaal netwerken op orde	4.802.231	2.171.231	1.684.000	150.000	458.000	339.000	1.631.000	
Totaal	5.202.231	2.371.231	1.884.000	150.000	458.000	339.000	2.831.000	

Relatie Investeringsagenda

De Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 is uitgangspunt voor dit UPM. Met het vaststellen van de investeringsagenda heeft de raad een verdeling over de thema's meegegeven als kader. In onderstaande tabel is een vergelijking gemaakt tussen het kader in de investeringsagenda (linker diagram) en de bijdrage van de gemeente (rechter diagram) die in voorliggend UPM zit. Voor de bijdrage gemeente is breder gekeken dan alleen de bijdrage uit het UPM. In de investeringsagenda is ook breder gekeken dan alleen de bijdragen uit het UPM.

⁶ Investeringsimpuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Doordat veel projecten al eerder zijn opgestart, zien we het effect van eerdere besluiten nog naijlen. Met dit UPM wordt er meer dan voorzien geïnvesteerd in netwerken. De extra kredietaanvraag voor met name het project Kamerling Onneslaan – Robert Kochstraat (€ 1,18 miljoen) is hiervoor verantwoordelijk. Voor de investeringen in verkeersveiligheid lopen de geraamde investeringen in de pas met de opgave van de raad.



Figuur 2vergelijkin percentages amendement Investeringsagenda en bijdrage gemeente

In het UPM wordt ook rekening gehouden met een incidentele aanvraag van het exploitatiebudget (onderzoeken). Dit wordt meegenomen bij de Voorjaarsrapportage 2024 en onder voorbehoud van toetsing aan de geldende criteria, ten laste worden gebracht van de Reserve Schaalsprong. Daarnaast hebben zij geen structureel karakter en zijn te hoog om uit het reguliere exploitatie budget te voldoen. Het gaat dan om onderzoeken naar:

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