



UPM 2026

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026



gemeente
Haarlemmermeer

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

Adam Zuyderwijk

mei 2025

Inhoudsopgave

1. Leeswijzer	4
2. Inleiding	6
Uitvoeringsprogramma in de beleids- en begrotingscyclus	6
Coalitieakkoord Toekomstbestendig groeien	6
Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026	7
Financieel	8
Vervolg	8
3. Wonen	9
Beleid	9
Projecten	9
Reguliere Projecten	9
Programma Strategische Aanpak Mobiliteit (Projecten BOMIRT)	10
4. Verkeersveiligheid	12
Projecten	12
5. Netwerken op orde	14
Beleid	14
Projecten	14
Fiets	14
Openbaar Vervoer	15
Knooppunten en hubs	15
P+R Station Nieuw Vennep	15
6. Duurzame mobiliteit	16
7. Vergroten Leefbaarheid	17
8. Financiële consequenties	18
9. Gevolgen investeringsagenda	22

1. Leeswijzer

In dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) kijken we vooruit naar het jaar 2026. Het UPM geeft jaarlijks inzicht in de uit te voeren projecten. In het voorliggend UPM zijn de projecten voor 2026 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 die 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 onderstaande doelen die in de tabellen aangegeven worden met de aangegeven icoontjes.

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.

Het is belangrijk 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 onzekerheidsmarge. In de Initiatiefase en wenselijkheidsfase houden we rekening met een onzekerheidsmarge van 30% en tijdens de haalbaarheidsfase en de kaderstellende fase 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.

¹ RKC Opvolgonderzoek Bereikbaarheidsbeleid (7955141)

2. 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 en medio 2024 is hiervoor de definitieve toekenningsbeschikking ontvangen. 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 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 (7644588) (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.

Coalitieakkoord Toekomstbestendig groeien

In het coalitieakkoord zijn vier ambities opgenomen die leidend zijn voor de investeringen in mobiliteit.

- Iedereen veilig, snel en comfortabel binnen 20 minuten van en naar school, werk of winkels.
- We werken vanuit een integrale benadering om voldoende ruimte te bieden aan alle vormen van verkeer en vervoer.
- Voldoende parkeermogelijkheden voor fiets en auto, ruimte voor oplaadvoorzieningen.
- Besluitvorming realisatie doortrekking naar Hoofddorp in deze collegeperiode.

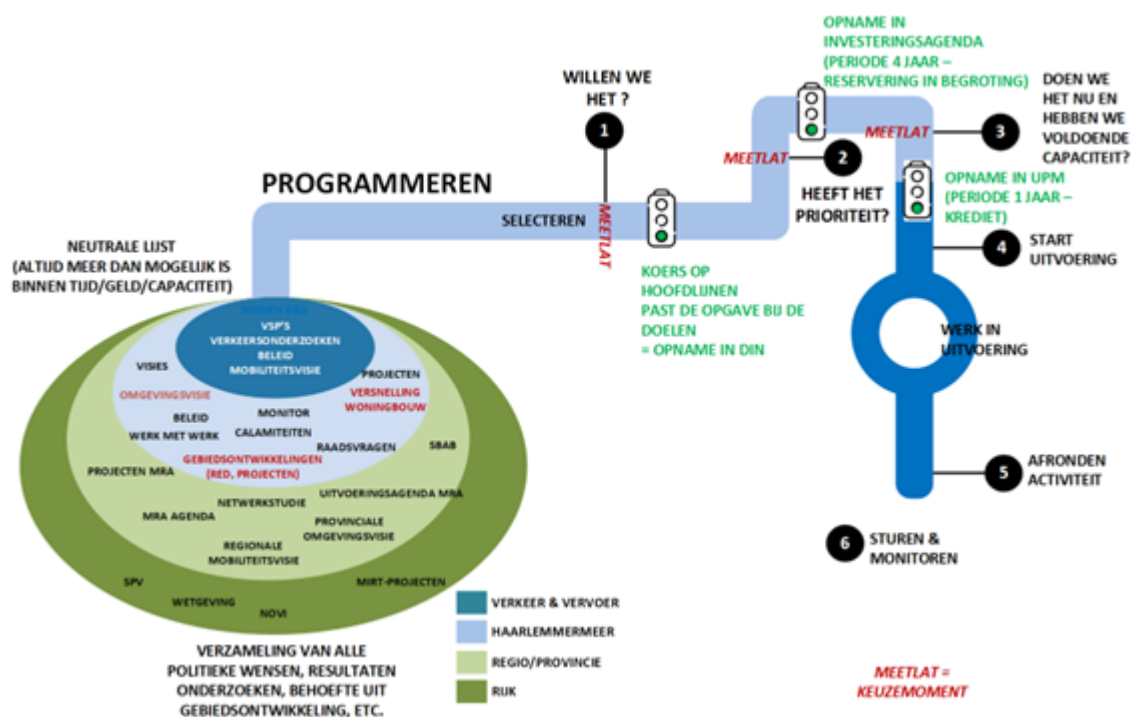
In de afgelopen jaren vanaf 2020 was het UPM de input voor de voorjaarsrapportage en werd daarbij de dekking aangevraagd voor de maatregelen. Hier is verandering in gekomen met het vaststellen van het coalitieakkoord 2022 - 2026 Toekomstbestendig groeien. Daarbij is besloten jaarlijks vier miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het UPM. Dit is dan ook een harde randvoorwaarde voor het voorliggende UPM.

Met dit UPM doen we nog steeds een aanvraag bij de voorjaarsrapportage, alleen nu is er reeds rekening gehouden in de meerjarenbegroting met deze aanvraag.

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.



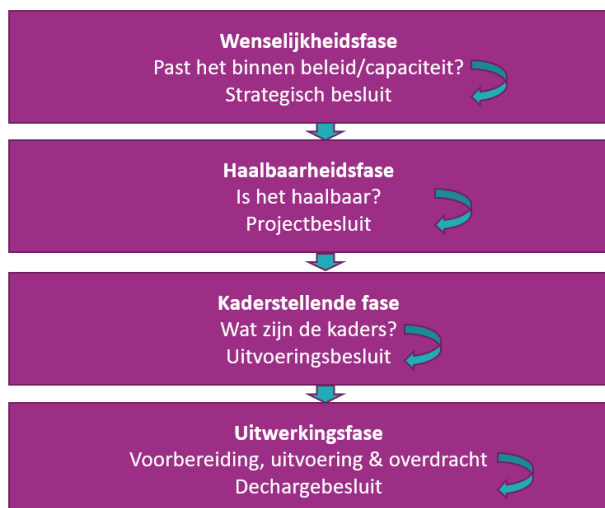
Figuur 1 Routekaart cyclus mobiliteit

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026

We bouwen voort op de kennis van de vorige uitvoeringsagenda's. Daarnaast nemen we in dit UPM 2026 het volgende op.

- De actuele stand van zaken van projecten.
- Nieuwe projecten. Deze worden in de volgende hoofdstukken toegelicht.

Op basis van de investeringsagenda en de meest recente ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen, hebben we in dit UPM de meest urgente opgaven opgenomen. Voor de indeling van de projecten volgen we de fases uit de kapstok^[OBJ].



Figuur 2 Fases Kapstok fysieke projecten

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 uitgaven voor de wenselijkheidsfase van een project niet gezien kunnen worden als een investering. Deze kosten drukken over het algemeen op het exploitatiebudget binnen de begroting van het team verkeer en vervoer. In een aantal gevallen geldt dat ook voor de haalbaarheidsfase.

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

Nieuwe opgaven in het voorliggende UPM zijn:

- Fietsroute Slotenburg-Schipholweg (Badhoevedorp)
- Uitvoering actieplan verkeersveiligheid
- Uitbreiding van de Smileys
- Vernieuwing Drispanelen
- Regionale fietsroute Nieuw-Vennep/Hoofddorp
- Fietsstraat Zwanenburgerdijk

Vervolg

De investeringsagenda 2024-2027 nadert het einde van zijn looptijd alsmede het coalitieakkoord 2022-2026 toekomstbestendig groeien. Daarmee komt een einde aan de eerste collegeperiode waarin met een investeringsagenda en een UPM gewerkt is in deze vorm.

In lijn met de netwerkstudie 2040, waarin het belang van blijvende investeringen in bereikbaarheid wordt benadrukt, is het van belang om in de nieuwe collegeperiode opnieuw een investeringsagenda en een uitvoeringsprogramma voor mobiliteit op te stellen en het benodigde budget te verwerken in de programmabegroting. Het UPM is net zoals de vernieuwing openbare ruimte (VOR) een continu proces. Structurele financiering is benodigd om beleidsmatige aanpassingen en vernieuwingen blijvend mogelijk te maken.

De investeringsagenda en het uitvoeringsprogramma moeten een integrale aanpak bieden voor de belangrijkste mobiliteitsprojecten, met duidelijke prioriteiten, financieringsbronnen en faseringen. Dit omvat onder andere de verdere ontwikkeling van hoogwaardige openbaarvervoersverbindingen, zoals de verkenning naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp, en de verbetering van fiets- en voetgangersinfrastructuur, in lijn met de doelstellingen van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer.

Daarnaast is het van belang dat het uitvoeringsprogramma mobiliteit aansluit bij regionale en nationale plannen, zoals de Meerjaren Investeringsagenda Ruimte en Transport (MIRT), en dat het bijdraagt aan de realisatie van de woningbouwopgave van 15.000 tot 25.000 woningen tot en met 2030.

3. Wonen

Gezien onze grote woningbouwopgave en de gewenste groei van het aantal arbeidsplaatsen, is investeren in bereikbaarheid belangrijk: eerst bewegen, dan bouwen. 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 Schaa sprong Wonen en alle projecten die we realiseren met de Rijksgelden voor woningbouw gerelateerde infrastructuurprojecten. De laatste zijn apart inzichtelijk gemaakt.

Beleid

Tussen evaluatie Verkeersstructuurplan Badhoevedorp

De tussenevaluatie Verkeersstructuurplan (VSP) Badhoevedorp wordt dit jaar afgerond. Na de tussenevaluatie wordt er gekeken wat er vanuit het VSP nog wenselijk is en welke maatregelen doorgang kunnen vinden. Voor de verschillende maatregelen wordt de urgentie en impact afgewogen, waarna de studie voor de haalbaarheidsfase direct kan starten.

Tabel 1 Wonen beleid

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2026	Doel mobiliteitsvisie											
Beleid & Onderzoek	VSP Badhoevedorp	200.000	x		x	x	x	x	x	x				x

Projecten

Voor de projecten onder het onderwerp wonen nemen we de maatregelen die samenhangen met de BO-MIRT² maatregelen (alle projecten die we realiseren met de Rijksgelden voor woningbouw gerelateerde infrastructuurprojecten).

Reguliere Projecten

Dit zijn projecten ten behoeve van de woningbouw, maar die niet samenhangen met de BO-MIRT maatregelen.

Herinrichting Venneperweg en Helsinkilaan

Het fietsvriendelijker maken van de Venneperweg is één van de sleutelprojecten uit het VSP Nieuw-Vennep. De uitwerking van deze maatregel hangt samen met de inrichting van de Helsinkilaan. Voor de Helsinkilaan heeft de raad bij amendement op 8 december 2022 besloten dat hier de maximumsnelheid 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 en 2025 wordt de haalbaarheidsfase van dit project doorlopen. Eind 2025 volgt de kaderstellende fase en in 2026 zal naar verwachting de eerste uitvoering van de werkzaamheden plaatsvinden.

Als eerste zal het stuk vrijliggend fietspad worden verbeterd. Dit gaat mee door werk met werk te maken en wordt daarmee bekostigd uit het krediet dat is gereserveerd voor beleidsmatige aanpassingen uit UPM 25(zie hoofdstuk Verkeersveiligheid).

Aanpassen kruising N201 / Spieringweg (Wickevoort)

Voor een goede ontsluiting van Wickevoort moet de kruising Spieringweg/N201 aangepast worden. Doordat de werkzaamheden aan de Cruquiusbrug vertraging hebben opgelopen is het nu niet mogelijk om de kruising aan te passen. We moeten hiermee wachten tot de werkzaamheden afgerond zijn omdat anders de bereikbaarheid van het achterliggende gebied te ver achteruitgaat. Het beschikbare budget wordt daarom wederom doorgeschoven.

² Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2026	Doel mobiliteitsvisie								
											
Kaderstellend	Herinrichting Vennepweg en Helsinkilaan	600.000			x		x	x	x		
Haalbaarheid	VSP Nieuw Vennep	400.000	x	x	x	x	x	x	x		
Haalbaarheid	VSP Hoofddorp	200.000	x	x	x	x	x	x	x		
Haalbaarheid	Rotonde Operaweg / Vennepweg	414.000			x			x	x		
Haalbaarheid	Rotonde Helsinkilaan / Operaweg	500.000			x			x	x		
Haalbaarheid	Rotonde Noordelijke Randweg / Operaweg	395.000			x			x	x		
Haalbaarheid	Aanpassen kruising N201 / Spieringweg (Wickevoort)	300.000	x		x				x		

Programma Strategische Aanpak Mobiliteit (Projecten BOMIRT)

In het kader van het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) hebben we in 2022 (X.2022.07632) een voorlopige toekenning (en op 29-7-2024 de definitieve toekenning) tot rijkssubsidie ontvangen van € 86.620.420, exclusief compensabele btw (€ 99.977.575 inclusief btw). Deze subsidie is bedoeld voor een mobiliteitspakket van 13 maatregelen voor de ontsluiting van 17.700 te bouwen woningen. De mobiliteitsmaatregelen dragen bij aan de op te leveren woningen in Spoorzone en Stadscentrum Hoofddorp en Lisserbroek. Voorwaarde voor deze subsidieregeling is dat de rijksbijdrage aangevuld wordt met regionale cofinanciering om de mobiliteitsmaatregelen te kunnen realiseren. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) heeft een (indicatieve) bijdrage toegezegd en de provincie Noord-Holland draagt aan een aantal projecten ook financieel bij. De gemeentelijke bijdrage voor deze projecten wordt uit de reserve Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer (RIH) gedekt.

De projecten zijn (voor het doorlopen van de haalbaarheidsfase) ondergebracht bij programma Strategische Aanpak Mobiliteit (SAM). Veel van deze projecten bevinden zich nog in een vroeg stadium (haalbaarheidsfase). Dat betekent dat nog veel onzeker is en onderzocht moet worden. In 2026 werken we verder aan het opstarten c.q. verder doorlopen van de haalbaarheidsfase van deze projecten en waar mogelijk overdracht naar de kaderstellende fase van de eerste projecten. De projecten dienen tijdig te zijn afgerond in samenhang met de geplande woningbouw. Hiermee garanderen wij het principe van de gemeente "Tijdig bewegen dan bouwen".

Als onderdeel van de Spoorzone wordt de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Polarisavenue en de Kruisweg afgewaardeerd naar een stadsstraat. Dit geeft ruimte voor woningbouw. Deze maatregel past binnen het VSP Hoofddorp (736617). De eerste stap in deze ontwikkeling is een nieuw ontwerp voor de kruising Polarisavenue / Kruisweg / N201.

Fietsroute Graan voor Visch & Lincolnpark

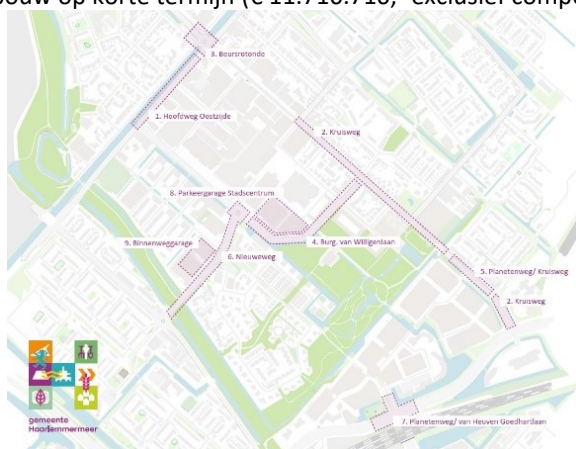
Deze fietsroute verbindt PARK21, Lincolnpark, de gebiedsontwikkeling Graan voor Visch (onderdeel van de Spoorzone) met het centrum en het station. Deze route is vanuit het bestemmingsplan Lincolnpark een noodzaak. In Graan voor Visch is de route een voorwaarde voor de gebiedsontwikkeling. Met de gebiedsontwikkeling zetten we erop in om de alternatieven voor de auto optimaal aan te bieden, waardoor de investeringen voor autoverkeer lager blijven. In 2024 zijn de eerste onderzoeken uitgevoerd voor dit project en we verwachten in 2025 over te gaan naar de kaderstellende fase. Voor de kaderstellende fase en uitvoering is geld aangevraagd in de voorjaarsrapportage.

Hoogwaardig openbaar vervoer Haarlemmermeer Zuidwest

De HOV-route Noordwijk – Schiphol bestaat uit verschillende delen. In onze gemeente liggen het deel Lisserbroek en het route deel Haarlemmermeer Zuidwest. De HOV Haarlemmermeer Zuidwest zorgt voor de ontsluiting van de gebiedsontwikkelingen Nieuw-Vennep West, De Parken in Hoofddorp Zuid, Lincolnpark en Graan voor Visch Zuid met station Hoofddorp. In 2023 is voor deze HOV-verbinding een préplanstudie gedaan. In 2025 en 2026 werken we samen met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam (VRA) verder aan een planstudie. De gemeente Haarlemmermeer is trekker van het project. Alle drie de partners dragen (in deze haalbaarheidsfase) gelijkwaardig bij aan het project.

Centrumring Hoofddorp en andere projecten in het stadscentrum

Binnen het VSP Hoofddorp krijgt de centrumring een andere functie. Doorgaand verkeer wordt gestimuleerd om zo snel mogelijk naar de randen te rijden, zodat binnen de kern en in het centrum meer ruimte komt voor verblijven, voetgangers en fietsers. Hiervoor wordt onderzoek gedaan naar zeven infraprojecten voor het stadscentrum vanuit programma Stadscentrum met toekenning van rijks subsidie ten behoeve van bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn (€ 11.716.710,- exclusief compensabele btw; € 14.177.220,- inclusief btw). Dit zijn:



Figuur 3 Projecten centrumring

1. Nieuweweg (Van Stamplein – Graan voor Visch)
2. Hoofdweg Oostzijde (Beurspleinrotonde – Van Stamplein)
3. Beurspleinrotonde
4. Kruisweg (Nieuweweg – Van Heuven Goedhartlaan)
5. Burgemeester Van Willigenlaan
6. Kruising Planetenweg / Kruisweg
7. Kruising Planetenweg/Van Heuven Goedhartlaan

Naast deze projecten is er een aantal projecten vanuit de subsidie BO MIRT die samenhangen/deels overlappen met bovenstaande het stadscentrum Hoofddorp. Dit zijn:

- Aanleg fietsoversteek van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van de kruising met de Hoofdvaart Westzijde
- Afwaarderen Hoofdweg Oost; ged. Van Heuven Goedhartlaan – Graan voor Visch naar erftoegangsweg
- Verbreding fietsstroken Hoofdweg Oost tussen ged. Achterweg – Van Stamplein
- Afwaarderen Kruisweg tussen stationskwartier en Van der Willigenlaan naar erftoegangsweg
- Autoluw maken centrumring Hoofddorp

Een nadere verkeersstudie (uitvoering in 2025) moet eerste input geven voor de haalbaarheid van deze projecten.

Tabel 3 Wonen projecten BO-MIRT

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2026	Doel mobiliteitsvisie									
Haalbaarheid	Herinrichten Van Heuven Goedhartlaan Polarisavenue - Kruisweg (onderdeel kruising Polarisav / Kruisweg / N201)	25.000			x	x	x		x	x	x	
Haalbaarheid	Fietspad Lincolnpark / Graan voor Visch	235.000	x		x	x			x	x	x	
Haalbaarheid	HOV Haarlemmermeer Zuidwest (vh HOV Hoofddorp Zuid - Hoofddorp Station)	200.000	x	x	x	x			x	x	x	
Haalbaarheid	Centrum(ring) Hoofddorp	aparte aanvraag	x		x			x	x	x	x	

4. Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid blijft een belangrijke focus binnen onze mobiliteitsaanpak. In lijn met het landelijk beeld stijgen bij ons zowel het aantal ongevallen als het aantal verkeersslachtoffers. Dat betekent dat wij moeten blijven investeren in het veilig maken en houden van onze infrastructuur.

Het in februari 2025 vastgestelde Actieplan Verkeersveiligheid 'Prettig bewegen, Veilig onderweg' (11778009) geeft ons daarbij richting. Wij blijven ons inzetten om middels werk-met-werk maken onze wegen te laten voldoen aan de meest recente veiligheidseisen (kijken door de voorruit). Locaties waar geen combinatie met onderhoud mogelijk zijn, maar wel noodzaakt tot verbeteren pakken we als zelfstandige projecten op (kijken door de achterraut). Daarnaast pakken wij ook kleine verkeersveiligheidsknelpunten aan die ons door inwoners en ondernemers worden aangereikt (kijken door de zijruiten).

Overeenkomstig het coalitieakkoord hebben we daarbij extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Projecten

Fietsverbinding en verkeersveiligheid Burgemeester Amersfordtlaan Badhoevedorp

Vanuit het budget van verkeersveiligheid is, zoals is UPM 2025 beschreven, de haalbaarheidsfase gestart. Doordat de tussenevaluatie van het VSP Badhoevedorp nog niet afgerond is kon deze studie niet in volledigheid starten. De scope is nu aangepast naar een veilige fietsvoorziening tussen de Sloterbrug en Schipholweg. Om deze studie af te ronden is aanvullend budget benodigd, zodat er voldoende budget overblijft voor Burgemeester Amersfordtlaan.

Uitvoering Actieplan Verkeersveiligheid

Na de vaststelling van het actieplan verkeersveiligheid in februari 2025 worden er verschillende openstaande acties uitgevoerd.

- Fietsroute Sloterbrug-Schiphol weg: het creëren van een vrij liggend fietspad.
- Flankerende maatregelen Beinsdorp: verbeteren inrichting rondom de brug.
- Onderzoeken fietsstraten Hoofdweg Westzijde: een fietsstraat realiseren over gehele Hoofdweg Westzijde.

Voor deze projecten is er al deels geld beschikbaar uit een eerder UPM, maar om het actieplan verder uit te werken is er extra budget aangevraagd.

Smileys

In het actieplan verkeersveiligheid is er budget aangevraagd voor het plaatsen van elf aanvullende smileys om goed gedrag op de wegen te stimuleren. Dit verzoek wordt in dit UPM gehonoreerd.

Beleidsmatige aanpassingen

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:











- Zijkanaal C-weg in Spaarndam
- Hoofdweg West in Hoofddorp (Maria Tesselschadestraat en Henriëtte Roland Holsstraat)
- Oranje Nassaustraat in Halfweg
- Zwaanshoek Spieringweg (Bennebroekerweg – Noppenstraat)

Dit is een continu proces, waarbij er gekeken wordt naar koppelkansen met de geplande werkzaamheden van Beheer en Onderhoud.

Knelpuntenaanpak

Voor de knelpuntenaanpak wordt er een afweging gemaakt tussen de grote opgave, zoals beleidsmatige aanpassingen, en knelpunten. De afgelopen UPM's is er geld vrijgemaakt voor de knelpuntenaanpak, maar dit is het eerste UPM waarbij er ook vanuit het actieplan verkeersveiligheid knelpunten geïdentificeerd zijn. Hierdoor is er minder budget voor de knelpuntenaanpak, maar wordt het totaalbudget hoger in combinatie met het actieplan verkeersveiligheid.

Tabel 4 Verkeersveiligheid projecten

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2026	Doel mobiliteitsvisie									
												
Haalbaarheid	Fietsverbinding en verkeersveiligheid Burg. Amersfoordtlaan	183.000					x	x	x			
Kaderstellend	Uitvoering Actieplan Verkeersveiligheid	365.000					x	x	x			
Kaderstellend / uitwerking	Smileys	60.000					x	x	x			
Kaderstellend / uitwerking	Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur	600.000					x	x	x			
Uitwerking	Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid	300.000					x	x	x			
Uitwerking	Educatieve Verkeersmaatregelen						x	x	x			

5. 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 routes voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), knooppunten en verbeteren of realiseren van doorfietsroutes.

Een aantal belangrijke maatregelen die bijdragen aan het netwerken op orde krijgen en houden zijn reeds eerder besproken in het hoofdstuk Wonen. Deze komen hier niet opnieuw aan de orde.

Beleid

Onderzoek regionale fietsroute Nieuw-Vennep naar Hoofddorp

Voor een verbeterde fietsroute tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp wordt een studie gestart. Er wordt gekeken naar een robuuste en veilige route tussen de twee kernen als onderdeel van de route Lisse-Hoofddorp-Schiphol. Dit valt buiten de scope van de verschillende projecten die deze doorfietsroute al raakt waardoor er een apart budget aangevraagd is voor deze studie.

Projecten

In onderstaande paragrafen wordt onderscheid gemaakt naar fiets, openbaar vervoer en hubs en knooppunten, de meeste projecten voor auto zijn opgenomen in het hoofdstuk Wonen. Voor combinatieprojecten, zoals de ontsluiting van PARK21 of de Kruiswegcorridor verliezen we dan het overzicht.

Kruiswegcorridor

De Kruiswegcorridor is in 2025 overgegaan naar de kaderstellende fase. De kortetermijnmaatregelen zijn komen te vervallen door een aanpassing vanuit beheer en onderhoud. De financiën van deze maatregelen zijn met de voorjaarsrapportage doorgeschoven naar de kaderstellende fase. Het benodigde restantbudget voor deze fase wordt meegenomen in dit UPM.

Schipholweg

De Schipholweg is in de afgelopen UPM's al meerdere malen belicht. De werkzaamheden vielen onder de leefbaarheid doordat de weg aangepast wordt van een provinciale naar een gemeentelijke weg.

De fietsroute (F232) langs de Schipholweg is onderdeel van de MRA-doorfietsroutes en wordt met de huidige werkzaamheden aan de Schipholweg meegenomen. Hiervoor is een extra investering benodigd welke vanuit het UPM bekostigd wordt met daarbij een subsidie van de VRA.

Fiets

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.

Er is voor de financiering gebruik gemaakt van restkredieten van eerdere projecten, bijdragen van derden en eerdere UPM's. De aanvullende kosten voor het plaatsen van deze brug en de aansluiting op de omgeving vallen hoger uit dan geprognostiseerd, waardoor er een extra bedrag vanuit dit UPM benodigd is.

In het UPM 25 is er vanuit het UPM en restkredieten een budget van € 216.000 beschikbaar gesteld. Vanuit de VRA en het rijk is er een subsidie van € 527.000 om de fietsbrug te realiseren. Met de eerste ramingen was dit voldoende, maar in de kaderstellende fase is er een verbeterde raming gekomen met een totale kostenpost van € 1.100.000, waardoor er aanvullend budget benodigd is voor de realisatie van de fietsbrug.

Tabel 5 Netwerken op orde fiets projecten

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2026	Doel mobiliteitsvisie											
Wenselijkheid/Haalbaarheids fase	Regionale fietsroute Nieuw-Vennep - Hoofddorp	100.000	x		x	x		x						
Haalbaarheids fase	Fietsroute Burgemeester Pabstlaan	30.000	x		x	x		x						
Kaderstellend	Kruiswegcorridor	120.000					x		x		x	x		
Uitvoerend	Schipholweg	250.000	x		x						x	x		
Kaderstellend	Fietsbrug A44 Hoofdvaart (Abbenes)	360.000	x		x	x		x		x	x	x		

Openbaar Vervoer

DRIS-panelen

Voor Station Hoofddorp staat er een vervangingsopgave van het dynamisch reizigersinformatiesysteem (DRIS). De huidige systemen draaien nog op een 2G netwerk wat binnenkort niet meer beschikbaar is. Om de reizigers te blijven voorzien van de actuele reisinformatie worden de DRIS-panelen vervangen voor een modernere versie waarbij ook aan de toegankelijkheid wordt gedacht middels een spraakfunctie. Deze vervanging gaat gepaard met een onderhoudscomponent voor de levensduur van het paneel.

Er zal een financiële bijdrage zijn vanuit de VRA, maar deze is nog onbekend en wordt aan het einde van deze fase bekend.

Toegankelijke bushaltes

Voor het toegankelijk maken van de bushaltes was het budget opgehoogd. We hebben daarbij ook gebruik gemaakt van de Bikkergelden³ om onze middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Vanuit het UPM 2025 is er nog een restbedrag voor 2026 opgenomen om extra haltes aan te passen.

Tabel 6 Netwerken op orde openbaar vervoer projecten

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2026	Doel mobiliteitsvisie											
Haalbaarheid	Busbanen Hoofdvaart Kruisweg	250.000	x		x		x		x		x			
Kaderstellende	DRIS-panelen	260.000	x	x	x						x	x		
Uitwerking	Toegankelijke bushaltes		x		x									

Knooppunten en hubs

P+R Station Nieuw Vennep

Voor de P+R Station Nieuw Vennep is er geld doorgeschoven in de voorjaarsrapportage 2025 naar 2027. Door de toekomstige ontwikkelingen in Nieuw-Vennep en de visie op P+R vanuit Amsterdam wordt er gekeken naar de functie van P+R Station Nieuw Vennep en hoe deze toekomstbestendig kan worden. Doordat er dit jaar geen geld vanuit het UPM naar de P+R gaat komt deze niet terug in het totaaloverzicht.

Multimodale Knoop Hoofddorp

De gebiedsontwikkeling van de Spoorzone vergt een aanpassing aan het Station Hoofddorp tot multimodale knoop, waar de metro, bus, trein, fietsen wandelverkeer goed op elkaar aansluiten. Onderzoek hierna voeren wij uit in samenwerking met provincie Noord-Holland en de VRA. In 2025 en 2026 voeren wij voorbereidende activiteiten voor de planstudie uit. Het budget van UPM 2025 is verdeeld over de jaren 2025 en 2026.

Tabel 7 Netwerken op orde knooppunten en hubs projecten

Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2026	Doel mobiliteitsvisie											
Wenselijkheid	P+R Station Nieuw Vennep		x		x						x	x		
Haalbaarheid	Multimodale Knoop Hoofddorp		x		x						x	x	x	

³ Landelijk zijn als gevolg van de motie Bikker gelden beschikbaar om verschraving van het ov voorkomen.

6. Duurzame mobiliteit

De financiële bijdrage die de gemeente doet aan 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 rekening 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

Zero-emissie stadslogistiek en taxi's op Schiphol

We streven naar de invoering van een zero emissie zone (ZE-zone) op Schiphol voor bevoorradingsverkeer op 1 januari 2026. De Tweede Kamer heeft aangegeven dat er geen wetswijziging komt die ook een ZE-zone voor taxi's mogelijk maakt. In samenwerking met Schiphol worden deze maatregelen in 2025 voorbereid, zoals het voorbereiden van de bebording en de aanschaf van de camera's, zodat het in 2026 ingevoerd kan worden.

De kosten worden gedragen door Schiphol en het rijk.

Laadpalen

De gemeente heeft zich gecommitteerd aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). Het doel van het SLA is om gezamenlijk de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Deelnemende partijen nemen maatregelen om de luchtverontreiniging van binnenlandse bronnen te beperken. Elektrisch rijden is één van de maatregelen die bijdraagt aan minder uitstoot. Wij zetten er daarom op in om het aantal laadpunten te verdubbelen. We zijn daarom bezig met een inhaalslag op de gewone laadpalen, hebben in de afgelopen jaren laden over de stoep toegestaan (verlengde private aansluiting) en de eerste publieke snelladers zijn geplaatst.

7. 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

Fietsstraat Zwanenburgerdijk

Als onderdeel van de Visie Ringdijk en Ringvaart is voor de Zwanenburgerdijk een fietsstraat gepland. Om deze fietsstraat te realiseren is er een aanvraag gedaan bij het Rijk met de investering impuls verkeersveiligheid, welke ook is toegezegd. De aanpassing zou met de werkzaamheden van beheer en onderhoud gerealiseerd worden, maar tijdens een inspectie bleek dat het wegdek nog niet aan vervanging toe was.

De subsidie is echter tijdelijk geldig, waardoor er gekozen is om de fietsstraat vanuit beleidsoverwegingen te realiseren.

Tabel 8 Leefbaarheid projecten

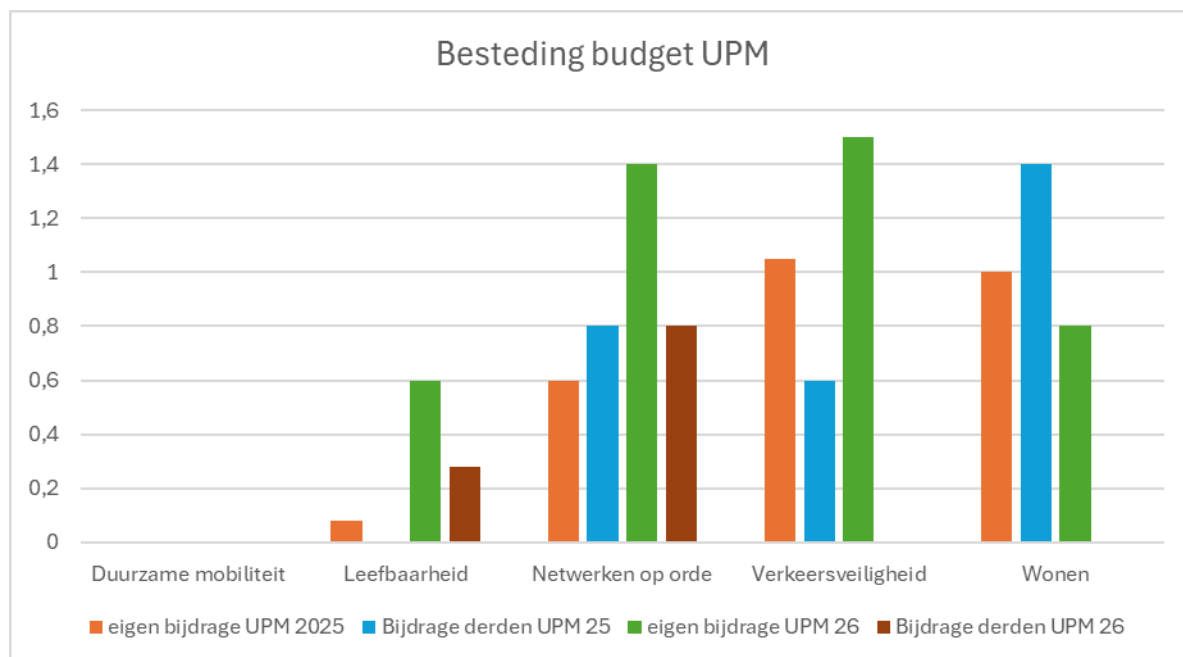
Projectfase	Projectnaam	Eigen bijdrage gemeente 2026	Doel mobiliteitsvisie									
												
Uitwerking	Fietsstraat en knip Zwanenburgerdijk	820.000	x				x	x	x			

8. Financiële consequenties

Voor de uitvoering van het UPM is jaarlijks, tot en met 2026, vier miljoen investeringsbudget geraamd. Dit is dan ook een harde randvoorwaarde voor het voorliggende UPM. Daarnaast is er binnen verschillende projecten budget beschikbaar om de bijbehorende mobiliteitsmaatregelen te realiseren. Ook maken wij optimaal gebruik van de financieringsmogelijkheden van het Rijk en subsidies van provincie Noord-Holland en VRA.

Investerings in mobiliteit worden vaak gedekt vanuit meerdere bronnen. Soms zijn de bronnen extern, zoals ontwikkelaars, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Bij projecten van andere overheden wordt daarnaast vaak een bijdrage gevraagd van de gemeente. Er zijn ook investeringen die de gemeente volledig 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.

Bij de vaststelling van de investeringsagenda heeft de gemeenteraad extra aandacht willen geven aan de thema's verkeersveiligheid en netwerken op orde. De andere verdeling van de middelen gaat hier niet ten koste van. Aan het thema verkeersveiligheid is in UPM 2025 extra aandacht besteed. In UPM 2026 ligt de aandacht bij verkeersveiligheid en netwerken op orde.



Figuur 4 bestedingen budget UPM in de jaren 2025 en 2026

Rijks gelden voor woningbouw gerelateerde infrastructuurprojecten

In het hoofdstuk Wonen zijn veel projecten opgenomen die een cofinanciering hebben vanuit de rijks gelden 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). De kredietaanvragen voor deze maatregelen worden gedaan via het programma Stadscentrum en hebben daarom geen financiële consequenties voor het UPM.

De gemeentelijke cofinanciering voor de BO MIRT projecten wordt gedekt uit de reserve RIH. Kredietaanvragen voor deze mobiliteitsmaatregelen worden aangevraagd via de voorjaarsrapportage. In dit UPM wordt het hele bedrag aangemerkt als bijdrage gemeente, terwijl een deel van de dekking ook bestaat uit rijks subsidie en cofinanciering vanuit de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en provincie Noord-Holland. Dit is in wezen een overschatting.

Investerings UPM 2026

De investering voor de uitvoering van dit voorstel wordt geraamd op € 4,768 miljoen waarvan € 4,0 miljoen opgenomen is in het investeringsplan en de overige € 0,786 miljoen gedekt wordt uit subsidies en bijdragen van derden. Dit bedrag is gespecificeerd in de bijlage: Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026. In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is.

Deze investering valt onder de categorie Aanleggen open- en gesloten verharding van het activabeleid en wordt conform deze categorie afgeschreven in 20 jaar. Met een rekenrente van 2,0 % bedragen de kapitaallasten in het eerste jaar na afsluiting van het krediet € 280.000.

Met de kapitaal- en exploitatielasten is in de programmabegroting bij beleidsdoel B: De vervoersnetwerken zorgen in samenhang voor een goede bereikbaarheid die in balans is met de leefbaarheid van het programma Mobiliteit, taakveld 2.1 rekening gehouden.

In verband met een realistische investeringsplanning worden deze gefaseerd over twee jaar verdeeld.

- 2026: € 3,25 miljoen (€ 4,018 miljoen incl. subsidie)
- 2027: € 0,75 miljoen

In

Tabel 9 zijn de nieuwe investeringen voor de verschillende projecten uit dit UPM inzichtelijk gemaakt.

Naast de investering vanuit Beleidsdoel B is er gemeentelijke investering nodig die ten laste gebracht kan worden van de Reserve RIH. Deze zijn inzichtelijk gemaakt in Tabel 10.

Tabel 9 Investerings UPM

Projectnaam	Totale investering	Fasering bijdrage UPM			Bijdrage derden	Toelichting Bijdrage derden
		Totaal UPM	2026	2027		
Thema Wonen						
VSP Badhoevedorp	200.000	200.000	200.000			
VSP Nieuw-Vennep	400.000	400.000	200.000	200.000		
VSP Hoofddorp	200.000	200.000	100.000	100.000		
Totaal Wonen	800.000	800.000	500.000	300.000		
Thema Verkeersveiligheid						
Beleidsmatige aanpassingen bestaande infrastructuur	450.000	450.000	200.000	250.000		
Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid	450.000	450.000	300.000	150.000		
Smileys	60.000	60.000	60.000			
Actieplan verkeersveiligheid	365.000	365.000	365.000			
Fietsroute Sloterbrug- Schipholweg	183.000	183.000	183.000			
Totaal Verkeersveiligheid	1.508.000	1.508.000	1.108.000	400.000		
Thema Netwerken op orde						
Fiets						
Kruiswegcorridor	120.000	120.000	120.000			
Fietsbrug A44 Hoofdvaart (Abbenes)	360.000	360.000	360.000			
Schipholweg	750.000	250.000	250.000		500.000	€ 500k VRA
Regionale fietsroute Nieuw- Vennep Hoofddorp	100.000	100.000	50.000	50.000		
Openbaar vervoer						
DRIS-panelen	310.000	260.000	260.000		50.000	VRA
Totaal Netwerken op orde	1.640.000	1.090.000	1.040.000	50.000	550.000	
Leefbaarheid						
Fietsstraat Zwanenburgerdijk	820.000	602.000	602.000		218.000	Dekking VRA onbekend en 218K vanuit het rijk
Totaal	4.768.000	4.000.000	3.250.000	750.000	768.000	

Tabel 10 Investerings Reserve RIH

Projectnaam	Krediet	Bijdrage derden	Fasering Reserve 2026	Totaal Reserve	Toelichting Bijdrage derden
Thema Wonen					
Stadsstraat van Heuven Goedhartlaan fase 1	175.000		25.000	175.000	
Aanleg fietsoverstek Van Heuven Goedhartlaan bij kruising met Hoofdvaart Westzijde	100.000		50.000	100.000	
Afwaarden Hoofdweg Oostzijde tussen van Heuven Goedhartlaan en Graan Voor Visch naar erftoegangsweg	100.000		50.000	100.000	
Verbreiding fietsstroken Hoofdweg Oostzijde tussen Achterweg en Van Stamplein	100.000		50.000	100.000	
Afwaarden Kruisweg tussen stationskwartier en van der Wilgenlaan	150.000		0	150.000	
Autoluw maken ring centrum Hoofddorp	150.000		0	150.000	
Aanleg doorfietsroute Pabstlaan	50.000		30.000	50.000	
Fietspad Lincolnpark / Graan voor Visch	515.000		235.000	515.000	
HOV Haarlemmermeer Zuidwest	200.000		200.000	200.000	
Busbanen Hoofdvaart Kruisweg	250.000		250.000	250.000	
Totaal	1.790.000		890.000	1.790.000	

9. Gevolgen investeringsagenda

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 van nog vier jaar. Daarmee is deze investeringsagenda bepalend voor de invulling van het UPM.

Met het vaststellen van het UPM is besloten de Investeringsagenda en het UPM in elkaar te schuiven. Hetgeen is beschreven op de vorige pagina's heeft gevolgen voor de langjarige planning van maatregelen en opgaven.

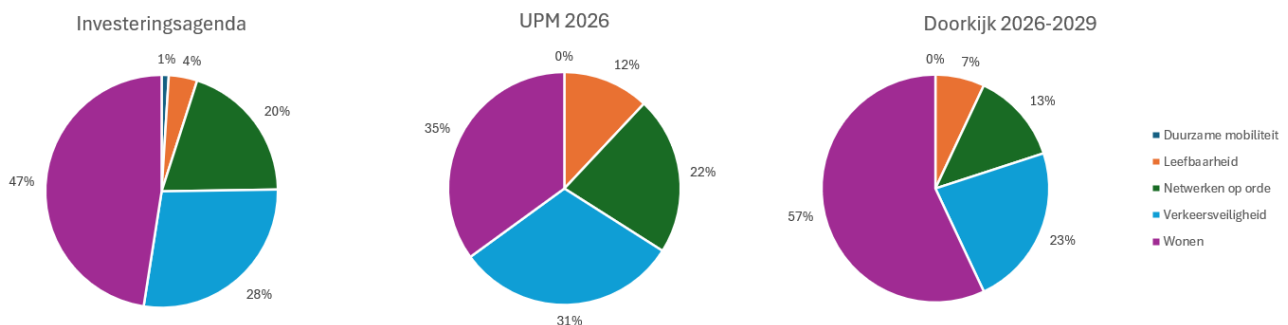
De Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 is input geweest voor het Strategisch Perspectief Investerings (SPI). Via dat SPI vindt ook de actualisatie van de investeringsagenda plaats. In dit hoofdstuk worden alleen de conclusies gedeeld.

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.

In onderstaande figuren is een vergelijking gegeven van de gemeentelijke investeringen tussen de verdeling op de thema's. Het meest linker diagram geeft de verdeling die de gemeenteraad heeft vastgesteld bij het vaststellen van de Investeringsagenda 2024 - 2027. Het middelste diagram laat alle investeringen van de gemeente zien die in dit UPM zijn benoemd. En het meest rechter diagram de verdeling bij een doorkijken voor de jaren 2026-2029.

De mogelijkheden om vanuit de middelen voor het UPM te sturen op de totale gemeentelijke uitgave is beperkt. Doordat er een aantal projecten gerealiseerd worden heeft dit een grote invloed op de uitgave binnen het UPM.



Figuur 6 Vergelijking bijdrage gemeente op de thema's voor mobiliteit

Eigen bijdrage gemeente 2026 in relatie tot de investeringsagenda

Voor 2026 zien we dat de verdeling voor de gemeentelijke middelen anders uitvalt.

De verdeling van het budget is meer verdeeld over de thema's wonen, verkeersveiligheid en netwerken op orde. Door het BO-MIRT programma worden er meer kosten voor het thema wonen vanuit de RIH gedekt. Dit zorgt ervoor dat er meer budget is voor de verkeersveiligheid aanpak en de uitvoering van projecten bij netwerken op orde.

Voortschrijdende investeringsagenda 2026 - 2029

We zien het thema wonen in belangrijkheid toenemen. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat in 2028 en 2029 belangrijke infrastructurele projecten voor de woningbouw in uitvoering komen welke niet volledig gedekt wordt door de reserves. De kosten voor de uitvoering zijn altijd vele malen hoger dan de voorbereidingskosten. Door deze grote investeringen rondom de woningbouw is het ook logisch dat het belang van de netwerken op orde afneemt. Immers we kunnen niet overal in de gemeente tegelijk aan het werk.

Ondanks dat de investeringen op verkeersveiligheid toenemen, neemt het procentuele belang af, door de hoge investeringen welke benodigd zijn voor wonen. Dit geeft daarom een vertekend beeld.

Opgaven die in 2028/2029 grote investeringen vragen:

- afwaarderen Hoofdweg Oostzijde Van Heuven Goedhartlaan-Graan voor Visch;
- geluidscherm langs het spoor in de Spoorzone;
- Kruisweg tussen stationskwartier en Wilhelminalaan;
- doorfietsroute F201 (Heemstede -Hoofddorp – Aalsmeer via de Burgemeester Pabstlaan);
- fietspad Lincolnpark/Graan voor Visch;
- herinrichten Van Heuven Goedhartlaan Polarisavenue – Kruisweg;
- doorfietsroute F205 (Vijfhuizen-Station Hoofddorp);
- HOV Haarlemmermeer Zuidwest;
- Ontsluiting Hoofddorp Zuid.

...the first of these is the fact that the ...

...the second of these is the fact that the ...

...the third of these is the fact that the ...

...the fourth of these is the fact that the ...

...the fifth of these is the fact that the ...

...the sixth of these is the fact that the ...

...the seventh of these is the fact that the ...

...the eighth of these is the fact that the ...

...the ninth of these is the fact that the ...

...the tenth of these is the fact that the ...

...the eleventh of these is the fact that the ...

...the twelfth of these is the fact that the ...

...the thirteenth of these is the fact that the ...

...the fourteenth of these is the fact that the ...

...the fifteenth of these is the fact that the ...

...the sixteenth of these is the fact that the ...

...the seventeenth of these is the fact that the ...

...the eighteenth of these is the fact that the ...