



Vervoerregio  
Amsterdam



Provincie  
Noord-Holland



# Regionale agenda mobiliteit Amstelland Meerlanden 2024-2028

14 november



# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
Aanleiding	4
Aanpak	4
Vaststellen en vervolg	4
Leeswijzer	4
<b>Omgevingsbeschrijving Amstelland Meerlanden</b>	<b>5</b>
Beschrijving	5
Mobiliteit in het gebied	5
Belangrijkste mobiliteitsopgaven	6
<b>Lijst met geprogrammeerde projecten</b>	<b>7</b>
Overkoepelende trajecten	7
Toelichting van lijst met geprogrammeerde projecten	7
Grote projecten	8
Geprogrammeerde projecten	9
Haarlemmermeer	11
Overkoepelende trajecten	18
<b>Conclusie</b>	<b>19</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>20</b>
1. Uitleg manier van prioriteren projecten	20
2. Projecten getoetst aan Brede Welvaart en STOMP	22

## Voorwoord

De gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland werken allen hard aan hun eigen taken en opgaven op het gebied van mobiliteit. Ieder vanuit hun eigen beleid, maar wel in nauwe samenwerking met elkaar. Want een weg stopt niet op de grens van een stad of provincie. Het mobiliteitssysteem gaat alle grenzen over om mensen met elkaar te verbinden. Daarom is het ook in onze mobiliteitsaanpak belangrijk dat we de verbinding opzoeken.

Op het gebied van infrastructuur en verkeer spelen een hoop urgente opgaven en uitdagingen. Zo staan we voor een grote vervangingsopgave van de infrastructuur, bruggen en viaducten in een tijd waarin mensen en middelen schaars zijn. De verkeersveiligheid staat nog steeds onder druk en vraagt door de groei aan verschillende soorten vervoersmiddelen een nieuwe manier van kijken en handelen. Ook hebben we te maken met de impact van klimaatverandering op onze infrastructuur en de overgang naar een duurzaam mobiliteitssysteem. Als we hier efficiënt aan willen werken is samenwerken cruciaal.

In onze samenwerking is het wel belangrijk de ambities, behoeften en wensen van een specifiek gebied niet uit het oog te verliezen. De Vervoerregio kent drie gebieden met elk een eigen identiteit en unieke opgaven: Zaanstreek-

Waterland, Amsterdam en Amstelland Meerlanden. Om ervoor te zorgen dat we in onze grensoverschrijdende samenwerking elk gebied de aandacht en focus blijven geven die het verdient, hebben de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland in samenwerking met de gemeenten een Regionale Agenda Mobiliteit opgesteld.

Voor u ligt de agenda van Amstelland Meerlanden. Hierin agenderen we waar we in dit gebied mee aan de slag gaan en maken we afspraken over hoe we dat kunnen organiseren en financieren.

De Regionale Agenda Mobiliteit verandert mee met de tijd en wordt aangevuld wanneer dat nodig is. Zo biedt deze altijd een actueel overzicht van alle thema's en projecten waar we op samenwerken, zowel voor bestuurders als voor de ambtenaren.

We kijken er naar uit om met deze Regionale Agenda Mobiliteit onder de arm samen aan de slag te gaan. Met elkaar en samen met u!



Gemeente Aalsmeer



gemeente  
Haarlemmermeer



Gemeente  
Diemen



# Inleiding

## Aanleiding

De Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam willen sneller richting de uitvoering van projecten en willen vaker gezamenlijk optrekken. Juist in tijden van personeelstekorten en beperkte middelen willen we de handen ineen slaan. Eind 2023 zijn de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland om deze reden begonnen met het opstellen van een regionale agenda mobiliteit (RAM). Doel hiervan is om voor de komende 4 jaar gezamenlijk met de gemeenten te bepalen welke projecten er op korte termijn opgepakt moeten worden en waar de partijen via hun investeringsprogramma's geld en menskracht voor vrij gaan maken.

Het gaat in de RAM specifiek om projecten waar Provincie Noord-Holland, Vervoerregio en gemeente allen een rol en betrokkenheid hebben. Projecten die gemeenten en Vervoerregio onderling aanpakken (zonder betrokkenheid van de provincie) staan niet in deze RAM, maar wél in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) van de Vervoerregio. Het hele jaar door is er ruimte om nieuwe projectinitiatieven met de Vervoerregio te bespreken.

## Aanpak

De basis voor de projecten in deze RAM zijn de projecten en maatregelen die genoemd zijn in de Netwerkstudie & Adaptieve Agenda Haarlemmermeer (2022) en de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob Vervoerregio (2022). Alle projecten uit deze gebiedsagenda's (die samen met de gemeenten zijn opgesteld) zijn opgenomen in deze RAM, zolang de Provincie en de Vervoerregio een rol kennen in een project. In gesprek met de gemeenten is gekeken welke projecten uit deze

mobiliteitsagenda's op korte termijn gezamenlijk opgepakt moeten worden in de deelregio's. Naar aanleiding van deze gesprekken is er een geprogrammeerde lijst opgesteld die hierna is voorgelegd aan alle belanghebbenden. Hiernaast is in kaart gebracht wat de totale kosten zijn van de projecten en of er al menskracht/ geld gereserveerd zijn om deze projecten tot de uitvoering te brengen.

Het programmeren van de projecten is gedaan door de projecten naast het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio en het Perspectief Mobiliteit van de Provincie NH te leggen. Die vormen het beleidsmatige kader voor de investeringen. Daarnaast is gekeken naar of het project al in Investeringsagenda's staat en of er politiek en maatschappelijk draagvlak is. Ook is gekeken naar kansen op werkmakertijd binnen projecten, zodat een project sneller naar de uitvoering kan. Verschillende al gemaakte afspraken, zoals de MIRT afspraken zijn niet opnieuw getoetst en is er gekeken naar de planning van deze projecten.

Het programmeren van de projecten wordt in grote mate bepaald door de woningbouwopgaven en de afspraken over fasering en budgetten die de regio hierover met ontwikkelaars en met het rijk heeft gemaakt. Voor de meeste woningbouwopgaven zijn er door gemeente, provincie en Vervoerregio bijbehorende mobiliteitspakketten opgesteld en vaak loopt de beschikbaarheid aan middelen voor woningbouw en mobiliteit gelijk op.

Overigens wordt voor kleine infrastructurele maatregelen, zoals het aanpassen van een halte op grondgebied van de provincie en die eenvoudig en op korte termijn gerealiseerd kunnen worden, separaat een bundeling gemaakt (een 'mandje') en tussen de Provincie en de Vervoerregio.

## Vaststellen en vervolg

De RAM wordt vastgesteld in het portefeuillehoudersoverleg van de Vervoerregio, waarin het dagelijks bestuur en alle wethouders van de 14 vervoerregio gemeenten zitten. Ook de gedeputeerde van de provincie zal hierbij aansluiten. Op die manier wordt het een gezamenlijk product en wordt het leidend voor programmering in UPM en het provinciale meerjarenprogramma IMPI. De RAM zal periodiek worden geactualiseerd.

Deze RAM is adaptief en als er een project versneld kan worden, aangezien hier ook onderhoud is, wordt hier rekening mee gehouden. Eens in de paar jaar zal dit product opnieuw bekeken worden of er nieuwe prioriteiten zijn en of alle projecten nog up-to-date zijn. Dit wordt door de Provincie, Vervoerregio en gemeenten in gezamenlijkheid gedaan.

## Leeswijzer

De agenda begint met een gebiedsomschrijving van Amstelland-Meerlanden, afkomstig uit het Beleidskader Mobiliteit. Hier wordt het karakter van Amstelland-Meerlanden omschreven met de grootste algemene opgaven. Hierna wordt er een lijst met geprogrammeerde projecten getoond waar het onderscheid wordt gemaakt tussen korte (0 t/m 4 jaar), middellange (4 t/m 10 jaar) en lange termijn (10+ jaar). Bij deze projecten wordt ook getoond of er al een projectleider, geld en een partij die het project trekt is. Ook is een inschatting gemaakt van de totale realisatiekosten per project. Met deze informatie wordt er hierna een conclusie getrokken op welke projecten nog extra inspanning nodig is en hoe hierna nog verder gegaan wordt met de verschillende projecten.

# Omgevingsbeschrijving Amstelland Meerlanden

## Beschrijving

De regio Amstelland-Meerlanden (AML) is het zuidelijke deel van de Vervoerregio. Dit gebied is bijzonder door de grote afwisseling. Veel drukte en activiteiten op Schiphol, rond de bloemenveiling Aalsmeer en in Duivendrecht. Gebieden die aan Amsterdam vastgegroeid zijn, zoals Amstelveen en Diemen, en die daar de lusten en lasten van ondervinden. Kernen die steeds meer (hoog)stedelijk worden zoals Hoofddorp en grotere dorpen zoals Uithoorn en Nieuw-Vennep. Er zijn ook landelijke gebieden zoals de Amstelscheg en Haarlemmerliede. Hierdoor zijn de verschillen tussen de gemeenten, en soms zelfs binnen één gemeente, groot. Toch zijn er ook overeenkomsten, zoals een sterke groei en enkele dezelfde mobiliteitsopgaven.

## Bevolking

Amstelland-Meerlanden heeft rond de 350.000 inwoners (2019). Er komen 50.000 woningen bij, waarbij verschillen te zien zijn: Amstelveen, Diemen en Haarlemmermeer groeien het hardst. Door het gemiddeld hoge inkomen en weinige alternatieven in deze deelregio, is er veel autobezit.

## Werkgelegenheid

Het gebied is anders dan het noorden van onze regio door veel banen in het gebied zelf. Alleen al op Schiphol werken meer dan 64.000 mensen, waarvan bijna 90% buiten de gemeente Haarlemmermeer woont, hierdoor is de ingaande pendel ook groot. Dit veelal door de hoge huizenprijzen in deze regio.

## Woningbouw

Het aantal woningen neemt tot 2040 in Amstelland-Meerlanden met ongeveer 50.000 toe. Belangrijke nieuwbouwlocaties komen in Haarlemmermeer (20.000 woningen, waaronder het gebied rondom het station in Hoofddorp en Nieuw-Vennep West), Amstelveen (13.000 woningen, waaronder Legmeer) en de Nieuwe Kern en werkstad Overamstel in Ouder-Amstel (8.500 woningen). De meeste woningen worden gebouwd dicht bij het openbaar vervoer, maar dat is (nog) niet overal het geval. Dat levert uitdagingen op voor de bereikbaarheid van het ov. We verwachten verder dat het aantal arbeidsplaatsen in de deelregio de komende jaren met 50.000 tot 100.000 groeit.

## Mobiliteit in het gebied

Vergeleken met andere regio's zijn er in Amstelland-Meerlanden veel banen op korte afstand beschikbaar omdat Schiphol, Greenport Aalsmeer en Amsterdam dichtbij zijn. Maar niet al die banen zijn goed bereikbaar met de (E)fiets en openbaar vervoer, vanwege onregelmatige werktijden en grote afstand tussen wonen en werken. Ook het feit dat de kwaliteit van het OV de laatste tijd zelf onder druk staat, speelt hier een rol.

Het autobezit en het aantal gereden kilometers is in Amstelland-Meerlanden – ook door de aard van de werkgelegenheid en het aanbod van mobiliteit – hoog vergeleken met de andere regio's. In delen van de deelregio zorgen ook grotere afstanden voor meer autogebruik. Deelmobiliteit in combinatie met hubs geeft kansen om mensen te verleiden geen tweede of derde auto aan te schaffen.

Door alle bedrijven en activiteiten in dit gebied is er veel vrachtverkeer en landbouwverkeer. Zeker in combinatie met smalle polderwegen leidt dit soms tot verkeersonveilige situaties. Vooral op 60km/u wegen waar meerdere vervoersmiddelen samenkomen.

Amstelland-Meerlanden heeft ook belangrijke relaties met Zuid-Kennemerland en de provincies Zuid-Holland en Utrecht. Bij de verbindingen over de provinciegrenzen ligt een aandachtspunt.

## Belangrijkste mobiliteitsopgaven

Dit zijn de belangrijkste opgaven voor dit gebied:

- ▶ De woningbouwopgave vraagt om integratie van wonen, werken en mobiliteit in gebiedsontwikkelingen
- ▶ STOMP (passende inzet van lopen, fietsen, ov en (uitstootvrije) auto) toepassen op de bereikbaarheid van Amstelland-Meerlanden, op een manier die aansluit op de diversiteit van het gebied en de leefbaarheid in het gebied vergroot.
- ▶ Behoud en versterking van (ov-)bereikbaarheid. De fijnmazige en inclusieve bereikbaarheid van met name landelijke gebieden blijft een punt van aandacht. Invoering van het concept publieke mobiliteit biedt kansen om dit te verbeteren.
- ▶ Inzet op deelmobiliteit, hubs en ketenmobiliteit (waaronder MaaS, Mobility as a Service).
- ▶ Verbeteren stedelijke en regionale fietsnetwerken, binnen de MRA-regio en de verbindingen met aangrenzende regio's. Er ontbreken nog verschillende regionale fietsverbindingen en MRA-doorfietsroutes van oost naar west en met Amsterdam om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto op de middellange afstand. Ook fiets- (en ov-) verbindingen richting Zuid-Kennemerland en de provincies Zuid-Holland en Utrecht vragen extra aandacht.
- ▶ Op sommige nieuwe ontwikkellocaties (waaronder Nieuw-Vennep West) zijn nog geen centrale voorzieningen. Goede fiets- en ov-verbindingen tussen deze ontwikkellocaties en bestaande voorzieningen binnen en buiten de gemeente zijn nodig.
- ▶ Er is aandacht nodig voor de 24-uurs OV-bereikbaarheid van Schiphol en Greenport Aalsmeer.
- ▶ Vergroten van de inzet op verkeersveiligheid, om zo het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen. Zwaar vrachtverkeer en landbouwverkeer dat samengaat met andere vervoersmiddelen vraagt in dit gebied extra aandacht, zowel in kernen als op wegen in het landelijke gebied.
- ▶ De BRT Haarlem Schiphol Amsterdam
- ▶ De OV-Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer realiseren.



## Lijst met geprogrammeerde projecten

### Overkoepelende trajecten

Naast verschillende projecten die de verschillende overheden samen doen, zijn er ook doorlopende trajecten waarbinnen samengewerkt wordt. Er wordt onder andere gewerkt aan:

- ▶ Fietsstimulering en onderzoeken als samen op het fietspad
- ▶ Lobby richting het Rijk
- ▶ Vervangingsopgave bij de wegbeheerders

Deze trajecten zijn niet opgenomen in de lijst van projecten, maar hier wordt wel in gezamenlijkheid aan gewerkt.

Ook werken de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland niet alleen samen aan projecten, maar ook aan de gedragskant. Hier kan gedacht worden aan:

- ▶ Verkeersveiligheid
- ▶ Spreiden en mijden

In de komende jaren worden deze trajecten doorgezet en zullen nieuwe initiatieven waar mogelijk gezamenlijk worden opgepakt.

### Toelichting van lijst met geprogrammeerde projecten

In dit hoofdstuk wordt een tabel getoond met geprogrammeerde projecten. Hier wordt een onderscheid gemaakt tussen korte (0 t/m 4 jaar), middellange termijn (4 t/m 10 jaar) en lange termijn (10+ jaar). Hierna is voor de korte termijn projecten aangegeven op welke termijn dit traject wordt opgepakt.

De indeling van de programmering is om aan te geven op welke termijn een project een grote stap zet. Hier gaat het om het opstarten of een faseovergang binnen een project (de stap naar bijvoorbeeld een planstudie of de start van de realisatie). Dit is gedaan, zodat inzichtelijk is wanneer er geld en mensen nodig zijn voor een project. Alle onderstaande projecten hebben de Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de betreffende gemeente een rol in. Als er bij een project nog te bepalen (Ntb) staat is het traject nog niet ver genoeg om de kosten in te schatten. De realisatiekosten zijn bepaald door informatie op te halen bij de betreffende projecten (bijvoorbeeld globale kostenramingen) of door een inschatting te maken op basis van kengetallen voor vergelijkbare projecten.

Sommige projecten staan nu mogelijk op de middellange of lange termijn, maar hier wordt wel al aan gewerkt. Dit zijn voornamelijk trajecten waar er bijvoorbeeld nog gelobbyd moet worden voor geld. Hier wordt dan wel al aan gewerkt, maar op korte termijn zal er geen overgang zijn van bijvoorbeeld planstudiefase naar planuitwerkingsfase. De data van de verschillende fasen geven een inschatting wanneer een project wordt afgerond en is niet bedoeld als vervanging van het IMPI of UPM.

De terminologie van de projecten die gehanteerd is die van de Vervoerregio Amsterdam. Bijgaand is er een afbeelding die de Vervoerregio fasen vergelijkt met de fasering van andere partners:

Vervoerregio Amsterdam	Gemeente Amsterdam (PBI)	Provincie NH (iMPI)	Ministerie IenW (MIRT)
Initiatief			Onderzoek
Verkenning	Initiatief	Studie	Verkenning
Planstudie	Uitgangspunten	Studie	Verkenning
Planuitwerking	Definitie + ontwerp	Plan	Planuitwerking
Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie
Beheer	Beheer	Beheer	Beheer

## Grote projecten

Aangezien verschillende grote projecten een ander traject doorlopen en anders van aard zijn, worden deze apart benoemd.

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	Multimodale knoop Hoofddorp <i>Verkenning naar grote opwaardering van het station Hoofddorp tussen 2030-2040, met mogelijk een nieuwe reizigerspassage en een nieuw busplatform. De verkenning loopt reeds en kan ook leiden tot no-regret maatregelen vóór 2030. Besluitvorming over uitvoering en bekostiging moet nog plaatsvinden.</i>	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	Ntb
Verkenning: 2024 - 2025 Planfase: 2026 - 2028 Realisatiefase: 2029 - 2033							
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	BRT Haarlem - Amsterdam Zuid (HOV HSA)(Metrobus) <i>Verkenning naar ontwikkelen van hoogwaardige BRT verbinding, waarbij verschillende tracé's worden onderzocht. Verkenning loopt en de besluitvorming over uitvoering en bekostiging moet nog plaatsvinden.</i>	Nee	Ja	Vervoerregio	232 mln.
Verkenning: 2024 - 2026 Planfase: 2027 - 2029 Realisatiefase: 2030 - 2036							
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	MIRT afspraken - Oplossen integrale mobiliteits- en gebiedsopgave rond stationsgebied Hoofddorp. <sup>1</sup> <i>Uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen die uiterlijk in 2030 nodig zijn voor de woningbouwopgave van Hoofddorp Spoorzone en -Centrum, waarvoor in 2022 vanuit het BOL en MIRT een rijksbijdrage is toegezegd. Bekostiging en projectorganisatie is voor een (groot) deel nog niet geregeld.</i>	Nee	Nee	Meerdere trekkers	331 mln.
Verkenning: 2024 - 2026 Planfase: 2027 - 2029 Realisatiefase: 2030 - 2033							
Planstudie	KT/ LT	Haarlemmermeer	OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer <i>MIRT verkenning (is planstudie in onze systematiek) naar de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, mogelijke doortrekking Noord-Zuidlijn. De MIRT-verkenning wordt nu uitgevoerd en er zijn rijk-regio afspraken over de bekostiging.</i>	Ja <sup>2</sup>	Ja	Meerdere trekkers	3,4 mld.
Verkenning: 2024 - 2026 Planfase: 2027 - 2029 Realisatiefase: 2030 - 2038							
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen (Weg om de zuid) <i>Planuitwerking voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. 1 fase tussen A4 en Spoorlaan is randvoorwaardelijk voor woningbouw Hoofddorp Spoorzone en -Centrum. Het is een lopend project en er zijn bestuurlijke afspraken over de bekostiging.</i>	Ja	Ja	Haarlemmermeer	130 mln.
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2030							

1 Bevat onder andere de projecten: Wegen stationsgebied Hoofddorp afwaarderen en naar de randen sturen, Voet- en fietsverbindingen stationsgebied en Hoofddorp centrum, Hoofddorp - Verkenning randstructuur op orde.

2 De regio gaat ervan uit dat het Rijk de uitname uit het budget voor OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer herstelt.



## Geprogrammeerde projecten

Naast deze grote projecten, focust deze Regionale agenda Mobiliteit zich voornamelijk op de projecten die hieronder zijn benoemd.

### Zuidlob

#### Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Realisatiefase	KT	Uithoorn	Irenebrug	Ja	Ja	Gemeente Uithoorn	
Realisatiefase: 2025 - 2026							
Planstudie	KT	Amstelveen	Onderzoek verbeteringen OV-bereikbaarheid BTAZ	Nee	Ja	Gemeente Amstelveen	5 mln.
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2027							
Verkenning	KT	Gehele Zuidlob VRA	Opstellen gezamenlijke visie op het regionale netwerk o.a. N521, N201 en N231 (Wegennetstudie)	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	Ntb
Verkenningfase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 - 2027 Realisatiefase: 2028 - 2030							
Planstudie	KT	Ouder-Amstel	Onderzoek N522 aansluiting J v Ruysdaelweg afwikkeling, veiligheid kruispunt en rotonde en toegankelijkheid R-Net halte 300	Ja	Ja	Gemeente Ouder-Amstel	700k
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2027							
Verkenning	KT	Ouder-Amstel	R Net bushaltes Amstelbrug (oostzijde) Ouderkerk a/d Amstel	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	250k
Verkenningfase: 2025 Planfase: 2026 - 2027 Realisatiefase: 2028							
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer/Aalsmeer	Deelprojecten Bosrandweg (N231)/ Fokkerweg (N232)	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	Ntb
Planfase: 2024 - 2028 Realisatiefase: 2029 - 2033							
Initiatiefase	KT	Uithoorn	Onderzoek intelligente VRI's op MRA-fietsroutes en regionale/lokale fietsroutes (niet op kaart) <a href="#">bibeko</a>	Nee	Nee	Nvt	50k
Verkenningfase: 2025 - 2026 Planfase: 2027 Realisatiefase: 2028							
Initiatiefase	KT	Aalsmeer	Rtonde Legmeerdijk (N231) Marshallsingel (Buitenveen)	Nee	Nee	Gemeente Aalsmeer	2 mln.
Verkenningfase: 2025 Planfase: 2026 - 2027 Realisatiefase: 2028							

**Middellange en lange termijn**

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	MLT	Amstelveen	Onderzoek wandelpad langs Zijdel- en Bovenkerkerweg (N521)	Nee	Nee	Ntb	1 mln.
Initiatieffase	MLT	Amstelveen/ Ouder-Amstel	Onderzoek verbeterde verbinding Ouderkerk-Amstelveen (Inc. nieuwe brug Amstel)	Nee	Nee	Ntb	25 mln.
Initiatieffase	MLT	Amstelveen/ Aalsmeer	Onderzoek inpassing halte R-net Legmeerdijk (Zuid)/ Meerlandenweg	Nee	Nee	Ntb	1 mln.
Initiatieffase	MLT/LT	Uithoorn	Onderzoek doorfietsroute richting haltes Uithoornlijn vanuit de regio Utrecht en Zuid-Holland	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatieffase	LT	Ouder-Amstel	Verbeteren fietsroute langs Burgemeester Stramanweg (N522) tussen Ouderkerk en A2 inc. verlichting.	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatieffase	LT	Amstelveen	HOV/BRT verkenningen Haarlem-Amstelveen-Utrecht, koppeling Haarlem-Amsterdam Zuid	Nee	Nee	Ntb	Ntb

## Haarlemmermeer

### 1. Hoofddorp

#### Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	Doorfietsroute F205	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	Ntb

Verkenningfase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 - 2028 Realisatiefase: 2029 - 2034

#### Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatiefase	MLT	Haarlemmermeer	Voet en fietsverbindingen (15,12): Hoofddorp Centrum - Station - Beukenhorst - Schiphol TP - Schiphol LP	Nee	Nee	Ntb	2 mln.
Verkenning	MLT	Haarlemmermeer	Verbeteren doorfietsroute (4C en 5C): Nieuw-Vennep - Hoofddorp langs Hoofdvaart	Nee	Nee	Haarlemmermeer	7 mln.
Initiatiefase	LT	Haarlemmermeer	Barrières van Van Heuven Goedhartlaan en Weg om de Noord Doorfietsroute Hoofdweg Oostzijde oplossen.	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatiefase	LT	Haarlemmermeer	HOV Station Hoofddorp - Hoofddorp-Noord - Spaarne Gasthuis	Nee	Nee	Ntb	42 mln.

## 2. Lisserbroek

### Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	Robuuste ruitstructuur Haarlemmermeer - Bollenstreek (Verkenning N208 - A44)	Nee	Ja	Provincie Zuid-Holland	58 mln.
Verkenningfase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 - 2030 Realisatiefase: 2031 - 2035							
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (5A): Lisse - Lisserbroek - Schiphol (Deel 1: Lisse - Lisserbroek - Nieuw-Vennep) inc. Nieuwe fietsbrug Ringvaart Lisserbroek (8A, brug)	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland en Haarlemmermeer	27 mln.
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2029							
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer	HOV Noordwijk-Schiphol (Deel 1 - Noordwijk - Lisserbroek - Nieuw-Vennep, incl. fietsbrug)	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	48 mln.
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2029							
Planfase	KT	Haarlemmermeer	Lisserbroek - Verkeer naar de randen sturen en randstructuur op orde	Nee	Nee	Haarlemmermeer	5 mln.
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2028							

### Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatiefase	MLT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (8A): Haarlem-Lisserbroek (Lisserbroek - Nieuw-Vennep-West - Park 21)	Nee	Nee	Ntb	2 mln.

### 3. Nieuw-Vennep

#### Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (14): Nieuw-Vennep - Nieuw-Vennep-West - Beinsdorp - Hillegom	Nee	Ja	Haarlemmermeer	14 mln.
Verkenningfase: 2024 Planfase: 2025 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2030							
Initiatiefase	KT/ MLT	Haarlemmermeer	Nieuw-Vennep - verkeer naar de randen sturen en randstructuur op orde	Nee	Nee	Haarlemmermeer	5 mln.
Verkenningfase: 2027 Planfase: 2028 - 2029 Realisatiefase: 2030 - 2031							
Initiatiefase	KT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (5B, C, D, E): Lisse - Lisserbroek - Schiphol (Deel 2: Nieuw-Vennep - Schiphol)	Nee	Nee	Haarlemmermeer	4 mln.
Verkenningfase: 2025 Planfase: 2026 - 2027 Realisatiefase: 2028 - 2029							
Initiatiefase	KT	Haarlemmermeer	Nieuwe fietsbrug Ringvaart bij Hillegom (11A, brug)	Nee	Nee	Ntb	21 mln.
Verkenningfase: 2025 - 2026							
Planstudie	KT	Haarlemmermeer	HOV Noordwijk - Schiphol (deel 2 - Nieuw-Vennep-West - Zuidrand - Hoofddorp Station - Schiphol)	Ja	Ja	Haarlemmermeer	50 mln.
Planfase: 2024 - 2027 Realisatiefase: 2028 - 2032							

#### Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	MLT	Haarlemmermeer	Voet- en fietspad (4B): Hoofddorp Noord - Centrum - Zuidrand - Park 21 - Nieuw-Vennep	Nee	Nee	Haarlemmermeer	11 mln.
Initiatiefase	MLT	Haarlemmermeer	Nieuwe recreatieve fietsroute (11A, C, E): Hillegom - Park 21 - Schiphol Trade Park	Nee	Ja	Haarlemmermeer	39 mln.
Initiatiefase	LT	Haarlemmermeer	HOV Leimuiderweg - Nieuw-Vennep - Beinsdorp - Hillegom	Nee	Nee	Ntb	20 mln.

## 4. Cruquius/Zwaanshoek

### Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Realisatiefase	KT	Haarlemmermeer	Ringvaartbrug Cruquius vernieuwen	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	22 mln.
Realisatiefase: 2024							
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	Cruquius fase 1 aansluiting N201	Nee	Nee	Haarlemmermeer	10 mln.
Verkenningfase: 2025 Planfase: 2026 - 2027 Realisatiefase: 2028 - 2029							

### Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatiefase	LT	Haarlemmermeer	Cruquius - verkeer naar de randen sturen en randstructuur op orde (fiets-)aansluiting N201 aanpassen	Nee	Nee	Ntb	5 mln.
Initiatiefase	LT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (10): Hoofddorp - Floriandewijk - Cruquius (-Heemstede) (incl. brug)	Nee	Nee	Ntb	16 mln.
Initiatiefase	LT	Haarlemmermeer	OV-ontsluiting Cruquius	Nee	Nee	Ntb	28 mln.
Initiatiefase	LT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (8B): Haarlem-Lisserbroek (Park 21 - Floriande-Ringvaart)	Nee	Nee	Ntb	2 mln.

## 5. Badhoevedorp

### Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planstudie	KT	Haarlemmermeer	Schipholweg (N232) afwaarderen in Badhoevedorp	Nee	Ja	Provincie en Haarlemmermeer	8 mln.
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2028							
Planstudie	KT/ MLT	Haarlemmermeer	Verbeteren (door)fietsroute (3A, B) langs Schipholweg (F232) Amstelveen - de Liede	Nee	Ja	Haarlemmermeer	26 mln.
Planfase: 2025 - 2028 Realisatiefase: 2029 - 2034							

### Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	MLT/ LT	Haarlemmermeer	Verbeteren hoofdfietsroute (13C): Schiphol Noord - Badhoevedorp - Slotterbrug	Nee	Ja	Haarlemmermeer	9 mln.

## 6. Overig

### Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer	De zuidelijke ontsluiting Schiphol Oost	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	6 mln.
Planfase: 2024 Realisatiefase: 2025 - 2026							
Planstudie	KT	Geheel AML en ZaWa	Fietsparkeren bij R-Net haltes	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	1 mln.
Planstudie: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026							
Planstudie	KT	Geheel AML en ZaWa	Versnellingsopgave Haltetoegankelijkheid	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	425k
Initiatiefase: 2024 Realisatiefase: 2025 - 2026							
Realisatiefase	KT	Haarlemmermeer	Droogloop HOV ASZ			Provincie Noord-Holland	600k
Realisatiefase: 2024 - 2026							
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer	Kruisweg C - Doorfietsroute Kruisweg (9E) incl. HOV-route optimaliseren	Nee	Ja	Haarlemmermeer	11 mln.
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							
Planstudie	KT	Haarlemmermeer	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR)	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	7,5 mln.
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2030							



**Middellange en lange termijn**

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	MLT/LT	Haarlemmermeer	HUB en fietsenstallingen op nieuw en nog te besluiten metrostation STP	Nee	Nee	Ntb	17 mln.
Initiatieffase	MLT/ LT	Haarlemmermeer	Herinrichten Kruisweg (N196) naar gebiedsontsluitingsweg.	Nee	Nee	Ntb	43 mln.
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	Fietsbarrière spoor en N200 bij station Halfweg oplossen	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	Missing link doorfietsroute (6): tussen Hoofddorp en Schiphol	Nee	Nee	Ntb	65 mln.
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	Nieuwe fietsbrug tussen De Liede en Polanenpark	Nee	Nee	Ntb	13 mln.
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	HOV Schipholring uitbreiden in Schiphol Noord	Nee	Nee	Ntb	14 mln.

## Overkoepelende trajecten

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planstudie	KT	Overkoepelend	Regionale HUB ontwikkeling (bij P+R)	Nee	Nee	SBaB	Ntb
Initiatieffase		Overkoepelend	Goederenvervoer over water	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	Ntb
Initiatieffase	KT	Overkoepelend	Fietsstimulering	Nee	Nee	Vervoerregio Amsterdam	Ntb
Realisatiefase	Doorlopend	Overkoepelend	Werkgeversaanpak MRA (Breikers)	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	

# Conclusie

Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten hebben een ambitieus programma met verkenningen, planstudies, planuitwerkingen en realisatie van projecten.

Niet alles kan tegelijk. Daarom is onderscheid gemaakt tussen korte termijn, middellange termijn en lange termijn.

Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam hebben het afgelopen half jaar met de gemeenten in de regio Amstelland-Meerlanden beschouwd welke projecten lopen (projectleider aanwezig, bekostiging op orde) en welke projecten een actie nodig hebben. Er vallen verschillende dingen op in de lijst met geprogrammeerde projecten. Bij de bovenstaande lijst is er een eerste programmering opgesteld en deze is hierna besproken met de gemeenten in Amstelland Meerlanden. De projecten die op korte termijn staan, zijn hierna in gesprekken tussen de Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam bekeken welke trajecten extra inzet nodig hebben. Projecten waar bekostiging, een projectleider en een trekker voor is hoeft niet naar gekeken te worden, maar projecten waar dit nog niet op orde is, is naar gekeken. Ook is het voor projecten in de initiatieffase nog niet erg dat er geen bekostiging op orde is. Deze zijn om deze reden ook niet meegenomen. Uiteindelijk willen de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam organiseren dat de randvoorwaarden voor deze projecten op orde komen.

De Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam zien 2 projecten die een regionale impact hebben en een relatief lage inspanning kennen. Deze 2 projecten worden gezien als no-regret en er wordt gekeken hoe de bekostiging, projectleider en trekker zo snel mogelijk geregeld kan worden.

## 1. Fietsparkeren bij R-Net Haltes

- a. De bekostiging is nog niet volledig rond.

## 2. Versnellingsopgave Haltetoegankelijkheid

- a. De bekostiging is nog niet volledig rond.

Vanuit de Provincie en de Vervoerregio zijn er ook nog gezamenlijke beleidsopgaven, zoals die rond woningbouw en duurzame ontsluiting. Hieruit komen een paar middel-grote opgaven waar kansen zijn om op korte termijn stappen te zetten.

### 1. Lisserbroek fase 1 - Verkeer naar de randen sturen en randstructuur op orde

- a. Recent zijn hier regionale afspraken over bekostiging gemaakt.

### 2. Cruquius fase 1 aansluiting N201

- a. Geen projectleider en geen bekostiging.

Daarnaast zijn er nog 1 project in het wegtraject N231 waar de provincie Noord-Holland groot onderhoud voorbereid:

#### ► Rotonde Legmeerdijk (N231)

De Provincie, Vervoerregio en de Gemeenten gaan op de bovenstaande projecten extra acties uitzetten om deze projecten voor elkaar te krijgen. Op dit moment zijn nog geen projectleiders en bekostiging beschikbaar. Vervoerregio, gemeente en provincie verkennen of het mogelijk is deze projecten op te pakken en mogelijk versneld mee te koppelen met het groot onderhoud. In het vervolgetraject zal gekeken worden hoe voor deze 6-projecten extra inzet gepleegd kan worden in samenwerking met de gemeenten.

In de tussentijd blijven de verschillende partijen ook hard werken aan de verschillende grote opgaven in Amstelland Meerlanden, zoals OV Verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer en Multimodale knoop Hoofddorp. Daarbij zijn ook de grote RO opgaven van belang. In volgorde van fasering: Hoofddorp spoorzone, centrum, Lisserbroek, Nieuw-Vennep West en op langere termijn Cruquius/ Zwaanshoek.

De projecten sluiten over het algemeen goed aan bij de verschillende beleidsdocumenten. De meeste projecten dragen bij aan verschillende brede welvaartsdoelstelling, waar de focus ligt op bereikbaarheid, duurzaamheid, gezonde leefomgeving en verkeersveiligheid. Er zijn op dit moment iets minder projecten die aansluiten bij gezondheid en inclusiviteit. Hier blijft wel aandacht aan besteed worden door de Vervoerregio en de Provincie. Ook vallen de verschillende projecten goed binnen het STOMP principe waar de focus voornamelijk ligt op fietsverbindingen en OV, en hiermee minder op personenauto's (Bijlage 1).

De Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam hebben in deze agenda verschillende projecten opgenomen waar nu een actie op komt te staan. Dit zijn:

1. Fietsparkeren bij R-Net Haltes
2. Versnellingsopgave Haltetoegankelijkheid
3. Lisserbroek fase 1 - Verkeer naar de randen sturen en randstructuur op orde
4. Cruquius fase 1 aansluiting N201

# Bijlage 1

## 1. Uitleg manier van prioriteren projecten

Binnen de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland speelt, net als in veel andere regio's, een groot aantal urgente opgaven. Al deze opgaven vragen om keuzes en investeringen in mobiliteit. De afgelopen periode heeft de provincie, samen met APPM, een methodiek ontwikkeld om hier het gesprek over te kunnen voeren. Deze methodiek is toegepast om te komen tot de lijst met geprioriteerde projecten in de Regionale Agenda's Mobiliteit.

### Kern van de methodiek

Bij het prioriteren is ten eerste gekeken naar de mate waarin een project een belangrijke bijdrage levert aan de inhoudelijke doelen, zoals woningbouw, bereikbaarheid, klimaat, veiligheid en sociale inclusie. We noemen dit het **effect** van het project.

- ▶ Hoe *groter* de bijdragen van het project aan de doelen, hoe *hoger* het project op de prioriteitenlijst zou moeten komen
- ▶ Hoe *kleiner* de bijdragen van het project aan de doelen, hoe *lager* op de prioriteitenlijst.

De criteria op basis waarvan het effect van de projecten is beoordeeld, komen uit het Beleidskader Mobiliteit van de VRA en het provinciale 'Perspectief Mobiliteit'. Bijvoorbeeld: in hoeverre draagt het project bij aan de mobiliteitstransitie, de verkeersveiligheid en/of de multimodale bereikbaarheid van nieuwe functies. De beoordeling van deze criteria is gebeurd op basis van expert judgement. Hierbij is data op de achtergrond meegenomen.

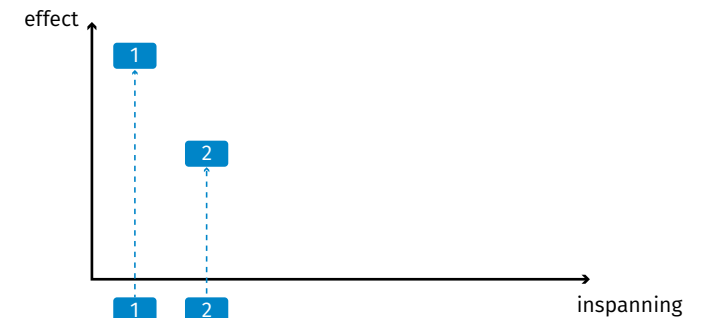
Ten tweede gaat het om de totale inzet van mensen en middelen die benodigd zijn om het project te realiseren. Hierbij spelen een rol:

- ▶ Inhoudelijke complexiteit en investeringskosten
- ▶ Bestuurlijke complexiteit en draagvlak
- ▶ Organisatorische complexiteit en inzet mensen

Het totaal hiervan noemen we de **inspanning** van het project.

De hoogte van de inspanning is bepaald door een optelsom van de inschatting van geld en uren. Deze zijn hoger naarmate er meer inhoudelijke, organisatorische en/of bestuurlijke complexiteit is. Het gaat hierbij niet om een exact getal, maar vooral om de relatieve positie van de projecten ten opzichte van elkaar.

Aan de hand van de relatieve scores van de projecten zijn deze in een grafiek geplot met op de ene as de inspanning en op de andere as het effect. Dat ziet er als volgt uit: In bovenstaand voorbeeld heeft project 1 een lagere

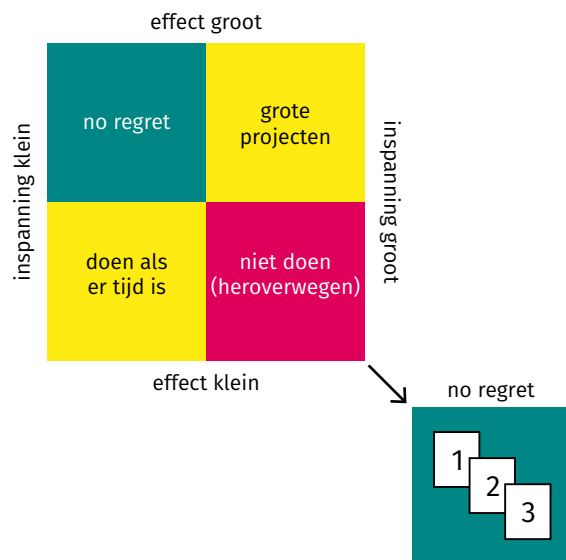


inspanning en een hoger effect dan project 2.

Door dit met meerdere projecten te doen, wordt gekomen tot een globale indeling van projecten in 4 kwadranten:

- ▶ **Projecten met een groot effect en een kleine inspanning** (groene vlak) zou je altijd moeten willen uitvoeren.
- ▶ **Projecten met een grote inspanning maar een klein effect** (rode vlak) zou je in principe moeten heroverwegen
- ▶ **Projecten met een grote inspanning die een groot effect hebben** zijn meestal interessant en gewenst, maar een kritische vraag is of de organisatie ze allemaal tegelijk kan uitvoeren (programmeren).
- ▶ **Projecten met een kleine inspanning maar ook een klein effect** zou je kunnen doen 'als er tijd is'. Dit zijn vaak wel de projecten die snel tot zichtbaar resultaat leiden.

In een vervolgfase kan ook nog binnen een kwadrant worden geprioriteerd.



## Resultaat

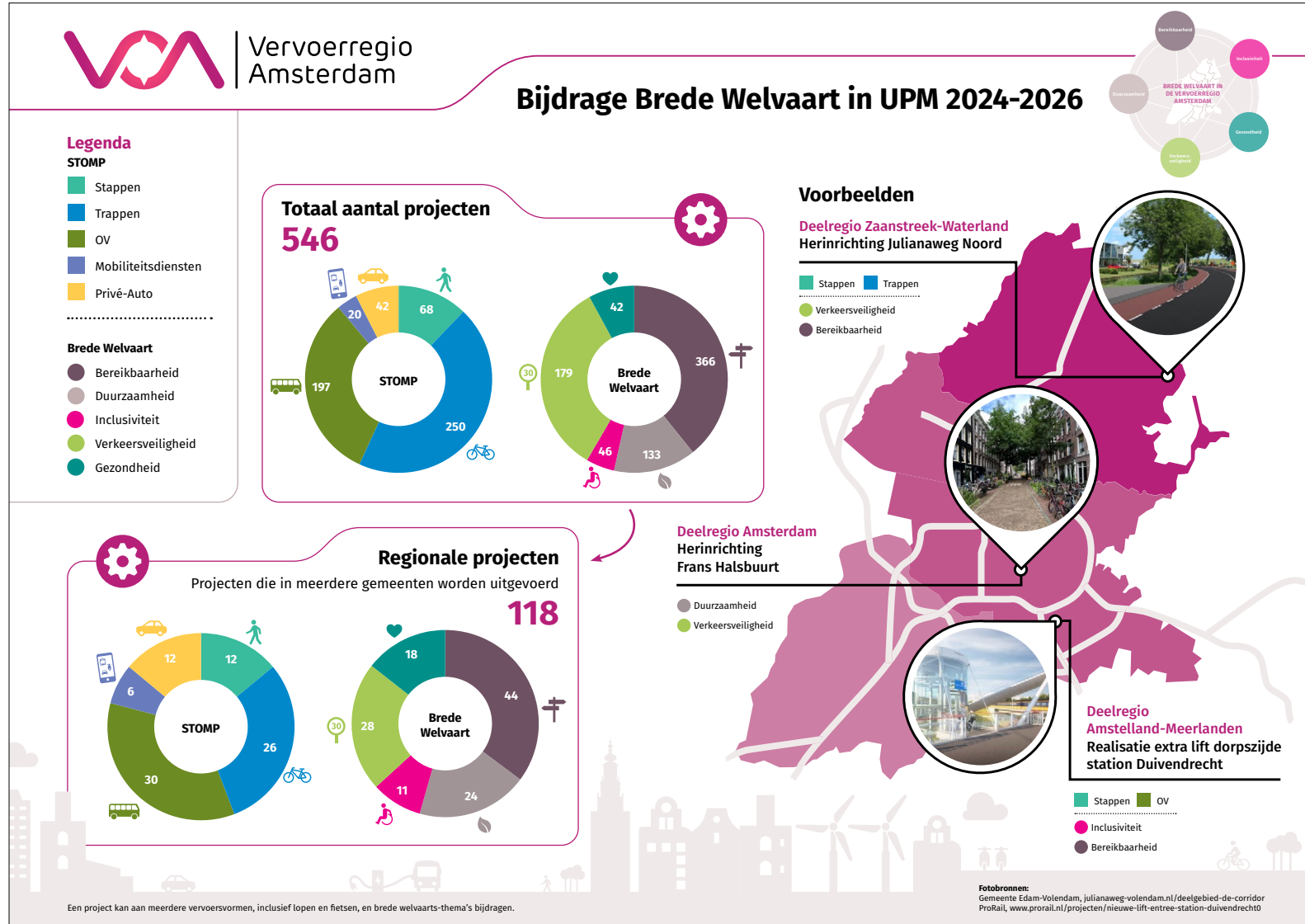
Het resultaat van de methodiek is drieledig. Het zorgt voor:

- ▶ **Ordering** in de portfolio van projecten naar inspanning en effect = **overzicht**
- ▶ **Argumenten** bij deze ordening (voor een onderbouwde toelichting of advies)
- ▶ **Draagvlak en begrip** (door dit samen op een transparante, navolgbare manier te doen)

Belangrijk om te beseffen bij het resultaat is dat het doel van de werkwijze niet zozeer de uiteindelijke indeling in de kwadranten en de precieze plek daarbinnen is, maar vooral het gesprek hierover met elkaar om tot die indeling te komen en de wederzijdse inzichten en argumenten die dit oplevert. Deze argumenten worden vervolgens, samen met de indeling, gebruikt om te komen tot een advies voor een lijst van geprioriteerde projecten.

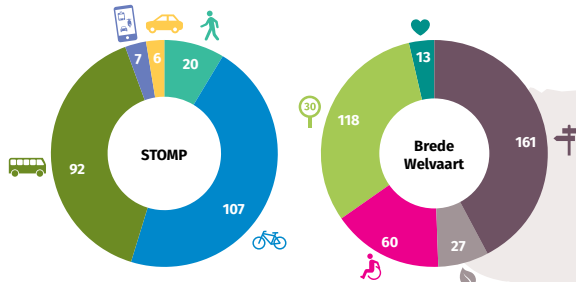


## 2. Projecten getoetst aan Brede Welvaart en STOMP

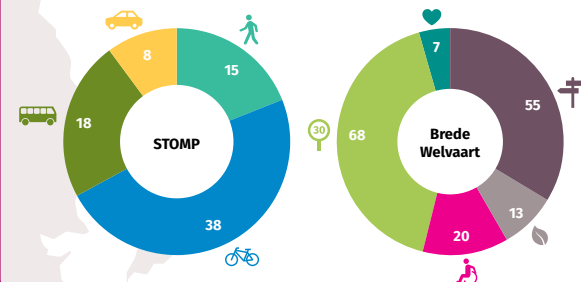


## Bijdrage Brede Welvaart per deelregio

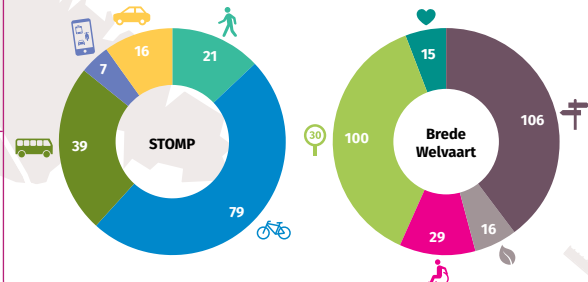
### Totaal Amsterdam 196



### Totaal Zaanstreek-Waterland 89



### Totaal Amstelland-Meerlanden 143



#### Legenda

- STOMP**
- Stappen
  - Trappen
  - OV
  - Mobiliteitsdiensten
  - Privé-Auto

#### Brede Welvaart

- Bereikbaarheid
- Duurzaamheid
- Inclusiviteit
- Verkeersveiligheid
- Gezondheid

Een project kan aan meerdere vervoersvormen, inclusief lopen en fietsen, en brede welvaarts-thema's bijdragen.