

ADAPTIEVE AGENDA VAN DE NETWERKSTUDIE MOBILITEIT HAARLEMMERMEER 2040

V. 1 - 2023

Juni 2022

INHOUD

INTRODUCTIE

- 1. VAN NETWERKSTUDIE NAAR ADAPTIEVE AGENDA 7
- 2. TOTSTANDKOMING EN OPBOUW VAN DE ADAPTIEVE AGENDA 11

ADAPTIEVE AGENDA

- 3.1. OPLOSSINGSRICHTINGEN VOOR ALLE GEBIEDSONTWIKKELINGEN 20
- 3.2. GEBIEDSPAKKET HOOFDDORP 23
- 3.3. GEBIEDSPAKKET LISSERBROEK 29
- 3.4. GEBIEDSPAKKET NIEUW-VENNEP-WEST 33
- 3.5. GEBIEDSPAKKET CRUQUIUS 37
- 3.6. GEBIEDSPAKKET BADHOEVEDORP 39
- 3.7. PAKKET REGIONAAL 43

- 4. BEGROTING EN BEKOSTIGING 49
- 5. UITVOERING EN BIJSTURING 57

BIJLAGEN

- OVERZICHT FIETSRoutes 60
- OPLOSSINGSRICHTINGEN 63

MANAGEMENTSAMENVATTING

Van Netwerkstudie naar Adaptieve Agenda

Haarlemmermeer groeit hard. Tot aan 2040 zijn er 30-40.000 extra woningen gepland. Daarmee realiseert Haarlemmermeer een substantieel deel van de regionale ontwikkelingsambitie.

Deze groei zorgt, samen met de toenemende werkgelegenheid in het gebied en de autonome ontwikkelingen, voor de nodige uitdagingen op het gebied van mobiliteit. Want Haarlemmermeer moet wel veilig, leefbaar en bereikbaar blijven.

De gemeente Haarlemmermeer, de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam werken daarom samen om integraal de mobiliteitsopgaven op te lossen.

In 2021 leidde dit tot een door de drie partijen bestuurlijk vastgestelde Netwerkstudie. De Netwerkstudie bevat een analyse van het gebied en geeft oplossingsrichtingen op hoofdlijnen om tot aan 2040 te realiseren.

De Adaptieve Agenda is een vervolgstap op de Netwerkstudie. De Netwerkstudie analyseerde 'wat' er moest gebeuren, de Adaptieve Agenda verdiept (wat bedoelen we precies), prioriteert (wat is het belangrijkste) en programmeert (wanneer moet het) de oplossingsrichtingen. Zodat gemeente, vervoerregio en provincie de oplossingsrichtingen integraal onderdeel kunnen maken jaar- en uitvoeringsprogramma's en investeringsagenda's.

Totstandkoming Adaptieve Agenda

De eerste stap in de totstandkoming van de Adaptieve Agenda is het **VERDIEPEN** van de oplossingsrichtingen uit de Netwerkstudie (ruim 100 stuks). Daarvoor brachten we in één geïntegreerde Excel in beeld:

- Wat houdt de oplossingsrichting precies in? (Bijvoorbeeld scope, tracé, doel)
- Wat zijn de investeringskosten? Hoe concreter de oplossing al is, hoe preciezer de raming. Ramingen zijn op basis van projectramingen, expert judgements of op

basis van kentallen.

- Hoe lang duren naar verwachting de studie-, plan- en realisatiefase? En in welke fase is de oplossing nu?
- Met welke gebiedsontwikkelingen hangt de oplossingsrichting samen?
- Wie is de trekker en/of contactpersoon voor deze oplossingsrichting?
- Welke (externe) stakeholders zijn betrokken?
- Is er al dekking voor de oplossingsrichting en zo ja in welke programma's? En van wie wordt een financiële bijdrage verwacht?
- Ook zijn alle oplossingsrichtingen ingetekend in GIS (geodata programma).

De volgende stap was het **PRIORITEREN EN PROGRAMMEREN** van de oplossingsrichtingen. Op basis van een aantal principes zijn alle oplossingsrichtingen geprioriteerd en uitgezet in de tijd.

1. De mate waarin de oplossing bijdraagt aan het realiseren van meer woningen.
2. Het STOMP ordeningsprincipe, dat uitgaat

MANAGEMENTSAMENVATTING

van een voorkeursvolgorde voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar Vervoer (OV), Mobility as a Service (Maas) en dan pas de Privé-auto.

3. De mate waarin de oplossing bestaande knelpunten oplost (veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid).
4. Kostenefficiëntie.

De planning is gebaseerd op de huidige planning van de gebiedsontwikkelingen.

Gebied	Fase 1 (periode/woningen)	Fase 2 (periode/woningen)
Badhoevedorp	Tot 2035	
Lisserbroek	2024-2035 (3.000)	2035-2050 (5.00)
N-Vennep West	2028-2040	
Cruquius	2028-2040	
Hoofddorp station	2022-2030 (10.000)	2030-2040 (5.500)
Hoofddorp overig	2019-2035 (5.000-7.000)	

Daarbij is steeds per gebied bepaald:

- Welke oplossingsrichtingen zijn cruciaal om te kunnen starten of verder te gaan met bouwen? Deze oplossingen moeten dus

zo snel mogelijk van start en de realisatie datum ligt gelijktijdig met de geplande oplevering van de eerste woningen.

- Welke oplossingsrichtingen hebben wel een hoge prioriteit, maar kunnen ook gedurende de bouw (van fase 1) gerealiseerd worden. Hiervan is de startdatum later in de tijd gezet, en de realisatiedatum valt gedurende de bouw van (fase 1) van de woningen.
- Welke oplossingsrichtingen kunnen later in de tijd plaatsvinden en zijn minder voorwaardelijk voor de woningbouw, maar wel noodzakelijk om op termijn veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te garanderen.
- Daarnaast zijn er nog oplossingen die niet direct gerelateerd zijn aan een gebied, maar bijvoorbeeld een regionaal belang hebben. Deze zijn apart geprogrammeerd.

Daarnaast hebben we afstemming gezocht met externe stakeholders.

Adaptieve Agenda bevat zeven pakketten

De agenda bevat zes pakketten:

1. Oplossingsrichtingen voor alle gebiedsontwikkelingen: Dit zijn afspraken en randvoorwaarden waar iedere gebiedsontwikkeling rekening mee moet houden. Zoals de afspraak dat voor ieder gebied een Mobiliteits Programma van Eisen wordt opgesteld, of dat er veilige schoolroutes moeten komen.
2. Hoofddorp
3. Lisserbroek
4. Nieuw-Vennep-West
5. Cruquius
6. Badhoevedorp
7. Regionale en overige oplossingen: Dit pakket bevat oplossingsrichtingen met een gebiedsoverstijgend belang, denk aan de zaken als slimme technologie inzetten voor verkeersmanagement, of projecten als de Kruisweg Corridor of bepaalde Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbindingen.

Begroting en bekostiging Adaptieve Agenda

De totale raming van alle oplossingsrichtingen gedurende 2023 en 2045 (incl. indexatie)

MANAGEMENTSAMENVATTING

komt op ca. 2.5 Miljard euro. De huidige planning laat een piek zien in de periode van 2024 en 2033. Doordat er veel woningbouw tegelijkertijd gepland staat, neemt ook de hoeveelheid benodigde investeringen in mobiliteit en de vereiste (ambtelijke) capaciteit om dit te managen en uit te voeren toe. In 2023 en 2024 vergt het opstarten van de studie- en planfasen ruim 20 miljoen euro per jaar.

Het is niet zo dat alle kosten voor rekening van de gemeente, provincie en vervoerregio komen. Er zijn verschillende bronnen waaruit de oplossingsrichtingen bekostigd kunnen worden:

- Bijdragen vanuit de gebiedsontwikkelingen.
- Investeringsbudgetten van de drie partijen
- Aanvullende rijksbijdragen, zoals het mobiliteitsfonds, de impuls verkeersveiligheid of bijdragen voor snelfietsroutes.
- Bijdragen van derden (zoals Schiphol of ProRail) of gebruikersbijdragen.

Oplossingsrichtingen die nu al in de realisatie of plan fase zitten hebben veelal al dekking in investeringsagenda's en maken onderdeel uit van lopende trajecten met bijbehorende besluitvorming.

Voor oplossingen waarvan in 2023 in de Adaptieve Agenda de studiefase gepland staat (ruim 35 oplossingsrichtingen) moet ruimte gemaakt worden in de investeringsagenda's. Hiervoor gaan de drie partijen per oplossingsrichting afspraken maken. Een aantal algemene uitgangspunten daarbij zijn:

- Bij grotere projecten en gebiedsontwikkelingen gaan we uit van drie keer 1/3.
- Als er nog een vierde bron van bekostiging is, gaan we uit van vier keer 1/4.
- Bij iedere fase overgang (studie, plan, realisatie) belangenverdeling herijken.

Uitvoering en bijsturing Adaptieve Agenda

De coördinatie op de uitvoering en bijsturing van de Adaptieve Agenda ligt bij

de projectgroep Adaptieve Agenda, met een deelnemer uit elk van de drie partijen. Daarnaast stellen gemeente, provincie en vervoerregio gezamenlijk een coördinator aan.

VERKLARENDE WOORDENLIJST

HOV

Hoogwaardig Openbaar Vervoer

iVRI

Intelligente verkeersregelinstantie

MaaS

Mobility as a Service is een mobiliteitsconcept, waarbij de reiziger gebruik maakt van verschillende transportmiddelen via één abonnement/app

MIRT

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Mobiliteitshub

een knooppunt in een multimodaal mobiliteitsnetwerk, waar verschillende vervoerswijzen en bijbehorende infrastructuur samenkomen

MKS

Multimodale Knoop Schiphol

MRA

Metropoolregio Amsterdam

OV

Openbaar Vervoer

STOMP-principe

Prioritering in mobiliteitsbeleid, waarbij volgorde wordt aangehouden van Stappen (lopen), vervolgens Trappen (fietsen), dan Openbaar vervoer, Mobility as a Service en dan de Privéauto.

SLP

Schiphol Logistics Park

STP

Schiphol Trade Park

VSP

Verkeersstructuurplan waarin voor een gebied de verkeersbewegingen in kaart worden gebracht en geschetst wordt hoe de wegen, het openbaar vervoer en de fiets- en wandelpaden gebruikt gaan worden.

1. VAN NETWERKSTUDIE NAAR ADAPTIEVE AGENDA



1. Van Netwerkstudie naar Adaptieve Agenda

Om woningbouwambities te realiseren zijn extra investeringen in mobiliteit noodzakelijk

Haarlemmermeer groeit hard. Tot aan 2040 zijn er 30.000-40.000 extra woningen gepland; een groei van meer dan 50%. Daarnaast groeien de werkgelegenheid (onder andere door de intensivering van bedrijvigheid op en rond Schiphol), het aantal voorzieningen en recreatieve functies in de gemeente. En ook omliggende gemeenten en regio's zoals Zuid-Kennemerland, regio Holland-Rijnland en Amsterdam worden drukker.

Deze groei in en om Haarlemmermeer dwingt tot extra investeringen in mobiliteit. Natuurlijk omdat een groei van het aantal bewoners, bezoekers en forenzen zorgt voor extra reisbewegingen, met alle effecten op leefbaarheid en bereikbaarheid van dien. Maar vooral ook omdat anders de gebiedsontwikkelingen met de zo benodigde woningen en arbeidsplaatsen niet gerealiseerd kunnen worden.

Vanwege het (boven)regionale belang

werken gemeente, provincie en vervoerregio samen

Door de strategische locatie van Haarlemmermeer, op het scharnierpunt van de noord- en zuidvleugel van de Randstad en tussen Haarlem en Amsterdam, is een goed functionerend en robuust mobiliteitsnetwerk van (boven)regionaal en zelfs internationaal belang. Bovendien realiseert Haarlemmermeer met de extra woningen een substantieel deel van de regionale ontwikkelingsambitie. De mobiliteitsopgave gaat dus niet alleen Haarlemmermeer aan. Daarom sloegen we, provincie Noord-Holland (hierna: provincie), Vervoerregio Amsterdam (hierna: vervoerregio) en gemeente Haarlemmermeer (hierna: gemeente), de handen ineen om samen en integraal de mobiliteitsopgaven in Haarlemmermeer op te lossen.

Niet alle oplossingsrichtingen uit de Netwerkstudie kunnen direct gerealiseerd worden

In 2021 stelden we hiervoor een Netwerkstudie op, die in de zomer van 2021 door de drie partijen bestuurlijk is vastgesteld. Daarmee is het nut en de noodzaak van alle oplossingsrichtingen uit de Netwerkstudie

door de drie partijen overeengekomen. Nu willen we samen doorpakken. De Netwerkstudie bevat een lange lijst van benodigde mobiliteitsinvesteringen. Het aantal opgaven is dermate groot, dat het niet mogelijk is – en wellicht ook niet nodig – om alle investeringen direct al op korte termijn te doen. Daarvoor zijn budget en beschikbare capaciteit, zowel intern als extern, simpelweg ontoereikend. Om een beeld te geven: alle oplossingsrichtingen uit de Netwerkstudie kosten samen ca. €2,5 miljard. En dat is een behoudende schatting, want dit is geraamd voordat de bouwkosten in de loop van 2022 enorm stegen. De gemeente heeft jaarlijks ca. € 7 miljoen beschikbaar voor mobiliteit in Haarlemmermeer, de VRA gemiddeld genomen ongeveer € 10 tot 15 miljoen. De provincie heeft buiten de budgetten voor lopende projecten en het beheer en onderhoud voor het provinciaal areaal op dit moment geen begrotingsruimte voor nieuwe projecten.

Deze Adaptieve Agenda helpt prioriteren en plannen

Kortom: lang niet alles kan tegelijk. De oplossingsrichtingen uit de Netwerkstudie moeten geprioriteerd en gefaseerd

worden. De Adaptieve Agenda bevat hier handvatten voor en doet een eerste aanzet. De agenda bevat nadrukkelijk geen in beton gegoten prioritering en planning. Dat heeft twee redenen. Ten eerste omdat er zich tot 2040 allerlei ontwikkelingen kunnen voordoen die zorgen dat een andere prioritering en planning wenselijk is. Denk bijvoorbeeld aan een andere volgorde van gebiedsontwikkelingen of aan meer of juist minder financiële middelen. Ten tweede omdat zoveel variabelen een rol spelen (zie ook de volgende paragrafen), dat er niet één optimale prioritering en planning te maken is. Denk aan het schaakspel: iedere zet beïnvloedt het verloop van het spel en er zijn oneindig veel mogelijkheden om te winnen. Wat doet deze Adaptieve Agenda dan wel? Als drie partijen hebben we een gezamenlijke prioritering en planning die past bij de huidige stand van planning van gebiedsontwikkelingen. Het maakt inzichtelijk hoe oplossingsrichtingen samenhangen met gebiedsontwikkelingen en andere zaken, zodat de prioritering en planning aangepast kan worden wanneer nodig. En het geeft een aanbeveling voor de gemeente, vervoerregio en provincie voor welke oplossingsrichtingen het op de

korte, middellange en lange termijn nodig is ruimte te reserveren in hun afzonderlijke meerjarenprogramma's.

Hoe reëel het moeten aanpassen aan ontwikkelingen is, bleek bijvoorbeeld eind 2021 bij HOV Westtangent. Als gevolg van de toenemende kosten hebben partijen besloten op dit moment verder te gaan met alleen een nieuwe brug over de Ringvaart. Een besluit over het tweede viaduct over de A9 is uitgesteld.

Intussen staan we niet stil, maar werken we in gezamenlijkheid al aan vele concrete projecten

Samen spannen we ons al jaren in om Haarlemmermeer goed bereikbaar te houden. Zo werken we nauw samen bij het oplossen van mobiliteitsopgaven rondom de kernen, het aanleggen en onderhouden van infrastructuur en het in goede banen leiden van mobiliteit rondom gebiedsontwikkelingen. We werken nu bijvoorbeeld ook in gezamenlijkheid aan verschillende verkeersstructuurplannen en Mobiliteitsprogramma's van Eisen. En een deel van de oplossingsrichtingen uit de netwerkstudie wordt al in gezamenlijke projectteams uitgevoerd. Een aantal

succesvolle voorbeelden hiervan zijn te zien op de volgende pagina.

Leeswijzer

In hoofdstuk twee beschrijven we hoe de Adaptieve Agenda tot stand is gekomen en hoe we om zijn gegaan met kostenraming en planning.

Hoofdstuk drie bevat de feitelijke agenda met per pakket de oplossingsrichtingen geraamd, geprioriteerd en uitgezet in de tijd.

Dat is de basis voor het totaaloverzicht van de benodigde investeringen in hoofdstuk vier. In dat hoofdstuk geven we ook een doorkijk naar wat dit betekent voor de investeringsagendas van de drie partijen.

Afsluitend gaat hoofdstuk vijf in op de uitvoering en bijsturing van de agenda. De bijlage bevat een overzicht van alle oplossingsrichtingen en een toelichting op wat deze inhouden, en een overzicht van de verschillende fietsroutes.

a. Ringvaartbrug Cruquius (verwachte oplevering: 2024) 



De Cruquiusbrug (N201) wordt vernieuwd. In 2022 - 2023 vervangt de provincie Noord-Holland de oostelijke brug richting Heemstede. Ook vindt er in deze periode groot onderhoud plaats aan de westelijke brug richting Hoofddorp.

Projectleiding: Provincie Noord-Holland
Huidige fase: Start voorbereidende werkzaamheden

b. Doorfietsroute Haarlem-Amsterdam (verwachte oplevering laatste deel: 2023) 



De F200 is een doorfietsroute die Haarlem via Halfweg met Amsterdam verbindt en bijdraagt aan een bereikbare, duurzame en gezonde regio. Het grootste deel van de route is opgeleverd, de laatste stukken (de passage bij Halfweg) zijn nu nog in ontwikkeling.

Projectleiding: gem. Haarlem, Haarlemmermeer, Amsterdam, VRA, Rijkswaterstaat, recreatieschap Spaarnoude en Port of Amsterdam
Huidige fase: Deels al opgeleverd, laatste 2 tracés in besluitvormingsfase

c. Project Westtangent: brug over de Ringvaart voor fiets en HOV (verwachte oplevering: 2026) 



De verbinding tussen Schiphol en Sloterdijk (Westtangent) zal aantrekkelijker worden gemaakt voor fietsers en OV-reizigers. Zo zullen meer fietsers gebruik maken van de brug. Voor OV-reizigers zal de hoogwaardige busverbinding tussen OV knooppunten Amsterdam Sloterdijk en het busstation Schiphol Noord worden toegevoegd. Deze is noodzakelijk voor een kortere reistijd en betrouwbare dienstregeling.

Projectleiding: Gemeente Haarlemmermeer
Huidige fase: Besluitvorming 2022

d. HOV Noordwijk – Schiphol (verwachte oplevering: 2025) 



De hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol zorgt voor een betere, snellere en frequente busverbinding. Hiermee verbetert de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omgeving. Ook werken we aan een doorfietsroute tussen Lisse en Nieuw-Vennep.

Projectleiding tracé Noord-Holland: Provincie Noord-Holland
Huidige fase: Planuitwerking

e. Multimodale knoop Schiphol (verwachte oplevering: 2025) 



Als een van de vijf grootste stations van Nederland verwerkt Schiphol veel reizigers. Deze reiziger komen op verschillende manieren naar het station. Om de beschikbare capaciteit maximaal te benutten zullen er aanpassingen worden aangebracht aan het station. Zo krijgen de perrons bijvoorbeeld meer toegangen en komt er een nieuw busstation.

Projectleiding: Schiphol Airport, ProRail
Huidige fase: Ontwerpfase

f. Doorfietsroute Kruisweg (start realisatie: 2030) 



Dit project betreft de route tussen Hoofddorp en Uithoorn met een zijtak naar Schiphol bij de Rijkstreek. De doorfietsroute draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van dit economische kerngebied.

Projectleiding: Gemeente Haarlemmermeer
Huidige fase: Besluitvorming visie

g. Aanpassen Schipholweg bij Badhoevedorp (verwachte oplevering voorontwerp: 2022) 



Aan de Schipholweg worden aanpassingen gedaan om de veiligheid van voetgangers en fietsers te vergroten. Zo is het nieuwe kruispunt Schipholweg-Oleanderlaan aangelegd en is er een nieuwe brug naar het Sportpark voor fietsers en wandelaars. Ook wordt er gekeken of de Schipholweg een 50km weg kan worden

Projectleiding: Gemeente Haarlemmermeer
Huidige fase: Besluitvorming voorontwerpfase

h. Knooppunt Rottepolderplein (verwachte uitvoering: vanaf 2029) 



Eind 2018 is besloten om een verkenning uit te voeren naar de ontvlechting van het knooppunt Rottepolderplein. In de verkenning worden verschillende oplossingen bekeken, waaronder verkeersmanagement-maatregelen, aanleg van vrije banen voor mensen die rechtsaf willen en het ontvlechten van verkeer.

Projectleiding: Rijkswaterstaat
Huidige fase: Studiefase, uitvoering vanaf 2029

i. Nieuwe Bennebroekerweg (verwachte realisatie: 2029) 



De Nieuwe Bennebroekerweg wordt tussen de A4 en de N205 geschikt gemaakt voor meer verkeer. Dat houdt onder andere in dat delen van de weg van 2x1 naar maximaal 2x2 rijstroken worden verdubbeld en de aansluiting op de A4 wordt verbeterd. Ook komt er een aansluiting op de N205, Drie Merenweg.

Projectleiding: Gemeente Haarlemmermeer
Huidige fase: Planuitwerking, verwachte besluitvorming in 2022



2. TOTSTANDKOMING EN OPBOUW VAN DE AGENDA



2. Totstandkoming en opbouw van de Adaptieve Agenda

2.1. Voor iedere oplossingsrichting zijn de kosten ingeschat

Voor alle oplossingsrichtingen uit de Netwerkstudie is een indicatieve kosteninschatting gemaakt. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend. Een definitieve kostenraming wordt gemaakt als het project van start gaat. We hebben iedere oplossing een uniek ID nummer gegeven (zie bijlage voor een nadere toelichting op de verschillende oplossingsrichtingen). Afhankelijk van hoe goed we al weten wat de oplossing precies inhoudt, kunnen we de kosten heel globaal of wat preciezer ramen. We onderscheiden daarom vier soorten ramingen (van precies, naar minder precies):

- Projectraming: er is al gestudeerd op de oplossing en plannen zijn al redelijk concreet. Bij deze projecten is gebruik gemaakt van een concrete projectraming.
- Raming op basis van kentallen: als we bijvoorbeeld weten hoe lang het fietspad is, hoeveel oversteekplekken er zijn en of het fietspad nog water of grote wegen kruist,

kunnen we de kosten inschatten op basis van ervaringscijfers (kentallen).

- Expert judgement: soms weten we nog niet precies wat de oplossing precies in gaat houden maar schatten we op basis van ervaring met vergelijkbare projecten dat de kosten in een bepaalde marge zullen liggen (tussen € - €).
- Raming Netwerkstudie: als er echt geen verdere detaillering mogelijk was dan de al gemaakte raming in de Netwerkstudie, dan houden we die aan.

Investeringskosten

We hebben in eerste instantie alleen de investeringskosten geraamd. Dat wil zeggen de kosten die nodig zijn om de oplossing te realiseren,, maar niet de kosten voor onderhoud en/of exploitatie die in latere jaren wellicht wel gemaakt gaan worden. In hoofdstuk vijf lichten we wel toe voor welke oplossingen in meer of mindere mate rekening gehouden moet worden met exploitatiekosten.

Kostenstijgingen en indexering

Een raming voor een oplossing die pas over tien jaar gerealiseerd wordt, zal tegen die tijd in werkelijkheid natuurlijk duurder uitvallen.

Hoe veel duurder precies is lastig te zeggen. Zeker gezien de huidige geopolitieke gebeurtenissen zien we dat de infra- en bouwsector ongekend grote schommelingen in prijzen kennen. Op de langere termijn (de Adaptieve Agenda loopt tot 2040) is het lastig te voorspellen hoe prijzen zich precies ontwikkelen. Daarom rekenen we met een percentage van 2% stijging per jaar . Op de korte termijn kan het echter zijn dat de prijsstijging hoger uitvalt. De drie partijen werken nauw samen om ontwikkelingen in de gaten te houden en tijdig bij te sturen. Deze prijsstijgingen kunnen immers ook invloed hebben op de planning van de gebiedsontwikkelingen.

Verdeling van kosten over studie-, plan- en realisatiefase

Vrijwel elk project uit de Netwerkstudie doorloopt tot en met realisatie drie verschillende fasen:

- Studiefase: verkennen van de oplossing, alternatieven onderzoeken en vergelijken, planstudie. Het resultaat is een beschrijving van de scope en richting van het project.
- Planfase: in deze fase wordt de oplossing verder (technisch) uitgewerkt en het project voorbereid, soms in samenspraak met

inwoners. Het resultaat is een preciezer uitvoeringsplan inclusief kostenraming.

- Realisatiefase: het project wordt aanbesteed en een aannemer voert de werkzaamheden uit.

Met elke fase wordt het project concreter uitgewerkt. Meestal vindt na iedere stap ook opnieuw besluitvorming plaats over het vervolg.

In de Adaptieve Agenda rekenen we er gemakshalve mee dat van de totale investeringen voor een project het grootste deel aan de realisatiefase wordt uitgegeven (~90%), en de overige 10% verdeeld over studie- (~5%) en planfase (~5%)¹. In werkelijkheid kan dit natuurlijk nog variëren.

2.2. Oplossingsrichtingen zijn geprioriteerd op basis van gedeelde principes

Om tot een prioritering van oplossingen te komen, maakten we een afweegkader. Het afweegkader heeft aandacht voor:

1. Uitzondering hierop is de oplossingsrichting 50 "Oplossen integrale mobiliteits- en gebiedsopgave rond stationsgebied Hoofddorp" – hierbij is uitgegaan van 1% studie, 2% plan en 97% realisatiefase.

1. Het oplossend vermogen voor gebiedsontwikkelingen. De noodzaak om woningen bij te bouwen is enorm. We zetten dan ook allereerst in op mobiliteitsmaatregelen die aan die opgave bijdragen. Het gaat om oplossingen zonder welke er slechts minimaal of geen woningen gerealiseerd kunnen worden.
2. Het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar Vervoer (OV), Mobility as a Service (MaaS) en de Privé-auto. STOMP is een ordeningsprincipe, waarbij eerst gekeken wordt hoe lopen en fietsen gefaciliteerd kunnen worden, daarna hoe OV en deelmobiliteit een rol kunnen spelen en pas daarna naar de auto. Achterliggende gedachte hiervan is dat vervoermiddelen in die volgorde schoner en gezonder zijn, minder ruimte innemen en daarmee ook kostenefficiënter zijn. Het STOMP-principe werkt zo dat als lopen, fietsen en OV zeer goed op orde zijn, er minder voorzieningen voor de auto nodig zijn. Maar het betekent ook dat autowegen langs de randen van kernen op orde moeten zijn om binnen kernen ruimte voor lopen, fiets en OV te maken. Voor de Adaptieve Agenda betekent het STOMP-

principe dat we steeds kijken of we lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit op zo'n hoog niveau kunnen krijgen, dat er (op termijn) minder investeringen in autovoorzieningen nodig zijn.

3. Oplossing van bestaande knelpunten. In de Netwerkstudie zijn verschillende verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten geïdentificeerd. Oplossingsrichtingen die één of meerdere van deze knelpunten oplossen, hebben de voorkeur boven oplossingsrichtingen die dat niet doen. En hoe meer knelpunten ze oplossen, hoe beter.
4. Kostenefficiëntie. Zoals gesteld is het budget beperkt. Niet alles kan tegelijk. We proberen met iedere euro die we uitgeven, zoveel mogelijk impact te maken. Daarbij is het wel zo dat voor veruit de meeste oplossingsrichtingen nog geen objectieve meting is van de verhouding tussen kosten en opbrengsten.

Daarnaast hebben we bij het prioriteren van de oplossingen de volgende overwegingen meegenomen:

- Is het een ontbrekende schakel of gaat het

om een verbetering van een bestaande situatie? Daarbij zijn ontbrekende schakels vaak urgenter omdat er nog geen alternatief is (bijv. er is nog helemaal geen fietspad waardoor fietsers veel verder moeten omfietsen en dit geen volwaardig alternatief is).

- Is er politiek draagvlak bij de drie partijen en / of loopt de oplossing al? Als de oplossing al in uitvoering is of als er al vergaand politiek draagvlak is, prioriteren we de oplossing hoger dan als dit (nog) niet het geval is.

Daarnaast hebben we afstemming gezocht met externe stakeholders. Bijvoorbeeld de gemeenten en stakeholders in de MRA zoals Amsterdam, Zuid-Kennemerland, Amstelveen, Aalsmeer, Schiphol; de provincie Zuid-Holland; de regio's Bollenstreek en Holland-Rijnland; en Rijkswaterstaat.

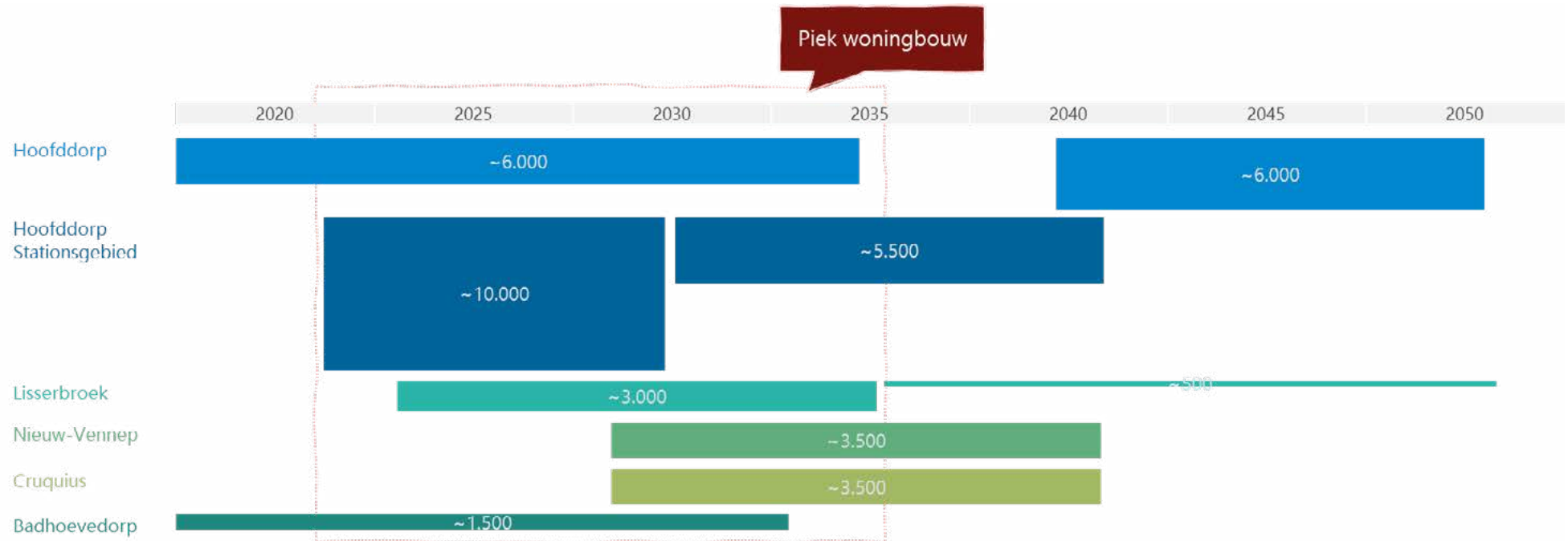


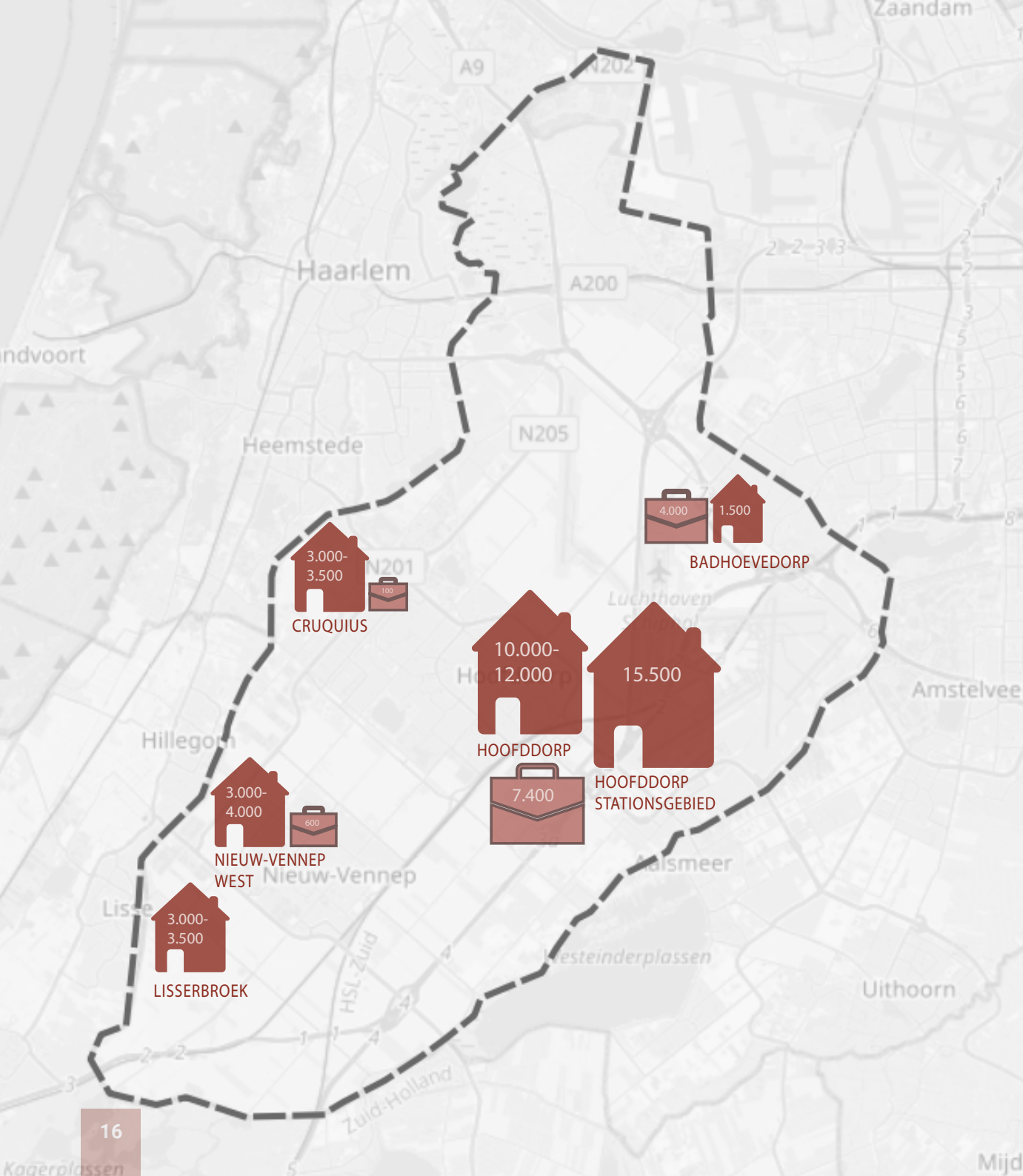
2.3. De planning is afgestemd op die van de gebiedsontwikkelingen

De meeste oplossingsrichtingen uit de Netwerkstudie hangen samen met één of meerdere gebiedsontwikkelingen. Het moment waarop deze oplossingsrichtingen relevant zijn, hangt dan ook sterk samen met wanneer de gebiedsontwikkelingen gerealiseerd worden. Hierbij zijn we uitgegaan van de grotere gebiedsontwikkelingsprojecten. Uiteraard zijn er daarnaast ook nog kleinere plannen in de gemeente.

Er zijn nog veel onzekerheden. Vooralsnog gaan we uit van onderstaande planning van de gebiedsontwikkelingen.

Gebied	Totaal woningen	Fase 1	Fase 2
Badhoevedorp	1.500	Tot 2035	
Lisserbroek	3.000-3.500	2024-2035 (3.000)	2035-2050 (500)
Nieuw-Vennep West	3.000-4.000	2028-2040	
Cruquius	3.000-3.500	2028-2040	
Hoofddorp stationsgebied	15.500	2022-2030 (10.000)	2030-2040 (5.500)
Hoofddorp overig	10.000-12.000	2019-2035 (5.000-7.000)	





2.4. Daarom bevat de Adaptieve Agenda verschillende pakketten

Om mee te kunnen bewegen met een mogelijke verandering van start- en doorlooptijden van de gebiedsontwikkelingen, bevat deze Adaptieve Agenda per gebiedsontwikkeling een pakket van oplossingsrichtingen. Deze zijn geprioriteerd en gepland. Ieder pakket is een samenhangend geheel van oplossingsrichtingen. De prioritering gaat om hoe belangrijk een oplossingsrichting is voor de gebiedsontwikkeling. Planning gaat over wanneer de oplossingsrichting nodig is. Daarbij maken we in ieder gebiedspakket onderscheid tussen drie niveaus:

- **Cruciale oplossingsrichtingen:** zonder deze oplossingsrichtingen kan er niet gestart worden met de bouw.
- **Belangrijk voor fase 1:** deze oplossingsrichtingen zijn belangrijk en moeten gebeuren, maar men kan in afwachting daarvan wel beginnen met bouwen.
- **Doorschuiven:** deze oplossingsrichtingen hoeven pas later gerealiseerd te worden, bijvoorbeeld in fase 2 of 3.

Mocht het startmoment van een

gebiedsontwikkeling wijzigen, dan wijzigen ook de startmomenten van de bijbehorende oplossingsrichtingen mee. Overigens hebben veel van de oplossingen in een gebiedspakket ook een belang voor Haarlemmermeer, een ander gebied en/of de regio. Als een gebiedsontwikkeling later start, of zelfs helemaal niet doorgaat, kunnen dus niet zonder meer alle oplossingen uit het pakket verplaatst of gepauzeerd worden.

Sommige oplossingsrichtingen zijn relevant voor meerdere gebiedsontwikkelingen. Als dat het geval is, zijn ze in de planning opgenomen op het vroegste moment waarop één van de gebiedsontwikkelingen de oplossing nodig heeft op basis van de woningbouwplanning zoals die ten tijde van het opstellen van de Agenda bekend is.

Iedere gebiedsontwikkeling moet naast de specifieke oplossingsrichtingen in het gebiedspakket rekening houden met een aantal generieke oplossingen. Deze zijn geclusterd in het pakket generieke oplossingen. Deze oplossingen gelden voor ieder gebied en volgen uit beleidskeuzes over wat we gezamenlijk belangrijk vinden voor het goed en zorgvuldig realiseren van

mobiliteit in de gebiedsontwikkelingen. Zoals de keuze om gebruik te maken van het instrument MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE).

Naast pakketten per gebiedsontwikkeling en het pakket generieke oplossingen, hebben we ook een pakket met oplossingsrichtingen die niet zo direct samenhangen met een gebiedsontwikkeling. Dit zijn bijvoorbeeld oplossingen met een regionaal belang of oplossingen die bestaande knelpunten oplossen. Bijvoorbeeld om de bereikbaarheid op orde te houden gezien de groeiende pendel van en naar de regio's om ons heen, zoals het realiseren van missing links in doorfietsroutes. Dit pakket heet regionale oplossingen.

2.5. Intussen beïnvloeden verschillende ontwikkelingen de Adaptieve Agenda

De prioritering en planning hebben we gemaakt op basis van de kennis van nu. Maar er is, naast natuurlijk de ontwikkelingen rondom de woningbouw, nog meer dat kan leiden tot veranderingen in de Adaptieve Agenda. Bijvoorbeeld:

- Afspraken tussen rijk en regio over stikstof,

geluid, energie-infrastructuur en klimaat en duurzaamheid zijn randvoorwaardelijk voor de opgaven wonen en mobiliteit.

- De vervoerregio is in samenwerking met andere partijen bezig met een onderzoek naar hoe het HOV (bus)netwerk eruit moet komen te zien als straks de Noord/Zuid-lijn doorgetrokken is verder naar het zuiden en de nieuwe gebiedsontwikkelingen zijn gerealiseerd. Dit kan mogelijk van invloed zijn op de HOV-lijnen die nu als voorstel in de Adaptieve Agenda staan.
- Nadere studies, participatie met de omgeving en bijvoorbeeld de MPvE's kunnen leiden tot nieuwe of gewijzigde inzichten die van invloed zijn op de oplossingsrichtingen in de Adaptieve Agenda.
- De capaciteit van het elektriciteitsnetwerk is beperkt. Dit heeft invloed op het tempo van woningbouw en de uitrol van bijvoorbeeld elektrisch rijden.
- Aanpalende beleidsdomeinen van de gemeente en provincie - bijvoorbeeld geluidsbeleid - kunnen van invloed zijn op de mogelijkheid om oplossingsrichtingen te realiseren.

3. DE ADAPTIEVE AGENDA



3.1. OPLOSSINGSRICHTINGEN VOOR ALLE GEBIEDSONTWIKKELINGEN

Iedere gebiedsontwikkeling moet, naast de specifieke oplossingsrichtingen in het gebiedspakket, rekening houden met een aantal generieke oplossingen/afspraken die we met elkaar gemaakt hebben. Deze andere afspraken en oplossingsrichtingen dragen bij aan een evenwichtig mobiliteitsgebruik en richten zich met name op de STOM-onderdelen van het STOMP-principe. De exacte invulling van deze oplossingen kan per gebied verschillen. Een belangrijke afspraak is dat per gebied een gebiedsspecifiek MobiliteitsProgramma van Eisen wordt uitgewerkt.

Het gaat het om:

- (ID 63) Standaard toepassen MPvE in gebiedsontwikkelingen
- (ID 54) Veilige schoolroutes tussen ontwikkelgebieden en bestaande kernen
- (ID 60) Ontwikkelingen ontsluiten via bestaande HOV-bustracés
- (ID 61) Last-mile OV woon- en werklocatiesv
- (ID 64) Verbeteren en uitbreiden fietsstallingen bij bestaande R-net haltes
- (ID 65) Fietsenstallingen bij nieuwe metrostations en bushaltes
- (ID 69) Mobiliteitshubs in ontwikkelgebieden gekoppeld aan OV en voorzieningen
- (ID 71) Deelautoprogramma's bewoners

Afhankelijk van de planning van de gebiedsontwikkeling worden de oplossingen ingepland. De weergegeven programmering is dan ook een voorbeeld, uitgaande van een gebiedsontwikkeling waarbij woningen in 2029 zijn gerealiseerd. De oplossingen kennen geen prioritering, maar zijn allemaal randvoorwaardelijk om de gebiedsontwikkeling te realiseren.

ID	Oplossing	Gerealiseerd	Investeringen per jaar incl. indexering (2%/jaar) (€M)							Totaal	Legenda	
			'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29			'30
63	Standaard toepassen MPvE in gebiedsontwikkelingen	2025	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0						€ 0,1M	Studiefase
54	Veilige schoolroutes tussen ontwikkelgebieden en bestaande kernen	2029	€ 0,1	€ 0,1	€ 0,1	€ 0,1	€ 1,7	€ 1,7	€ 1,7		€ 5,6M	Planfase
60	Ontwikkelingen ontsluiten via bestaande HOV-bustracés	2029				€ 0,3	€ 0,3	€ 2,5	€ 2,6		€ 5,7M	Realisatiefase
64	Verbeteren en uitbreiden fietsstallingen bij bestaande R-net haltes	2029				€ 0,1	€ 0,1	€ 0,5	€ 0,5		€ 1,1M	Beheer / exploitatie
65	Fietsenstallingen bij nieuwe metrostations en bushaltes	2029				€ 0,1	€ 0,1	€ 0,5	€ 0,5		€ 1,1M	Beheer / exploitatie
69	Mobiliteitshubs ontwikkelgebieden gekoppeld aan OV en voorzieningen	2029	€ 0,1	€ 0,1	€ 0,1	€ 0,1	€ 0,8	€ 0,9	€ 0,9		€ 2,9M	Beheer / exploitatie
71	Deelautoprogramma's bewoners	2027			€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0				€ 0,1M	Beheer / exploitatie
61	Last-mile ov woon- en werklocaties	2030	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0M	Beheer / exploitatie
			€ 0,2	€ 0,2	€ 0,2	€ 0,6	€ 2,9	€ 6,1	€ 6,2	€ 0,0	€ 16,5M	

Standaard toepassen van de MPvE in ontwikkelgebieden

Het doel van een MPvE is om mobiliteit op een toekomstbestendige wijze te verankeren in de ruimtelijke planvorming, voordat ruimtelijk keuzes worden vastgelegd in een Stedenbouwkundig Plan. In het MPvE worden gemeentebrede ambities voldoende specifiek gemaakt op gebiedsniveau, zodat keuzes kunnen worden gemaakt die passen bij de kenmerken van het gebied en de beoogde doelgroepen. Het gaat hierbij om het creëren van de juiste voorwaarden voor het realiseren van het STOMP-principe in het gebied. Voor alle potentiële bewoners en bezoekers van de nieuwe wijk. Voorwaarde is dat iedereen actief kan blijven deelnemen aan de samenleving, ook bijvoorbeeld degenen die zich geen eigen auto kunnen veroorloven en/of vanwege leeftijd of gezondheid een specifieke mobiliteitsbehoefte hebben.

Het MPvE bevat eisen en wensen die de gemeente meegeeft aan het plangebied (het gebied binnen de grenzen van de gebiedsontwikkeling) én de randvoorwaarden voor het gebied daaromheen. Voor het realiseren van de eisen en wensen in het plangebied is in de meeste gevallen de ontwikkelaar aan zet. Voor het realiseren van randvoorwaarden in het gebied daaromheen voert vaak de gemeente regie. Bekostiging en uitvoering vinden plaats in samenwerking met ontwikkelaars en andere overheden. De eisen en wensen gaan in ieder geval over nabijheid, lopen, fiets, OV, deelmobiliteit, auto en logistiek. In de netwerkstudie is afgesproken dat voor grote ontwikkelgebieden een MPvE wordt opgesteld waarin naast de eerder genoemde onderwerpen/oplossingsrichtingen uit dit hoofdstuk in ieder geval aandacht uitgaat naar: (1) complete en veilige lokale netwerken voor lopen en fietsen en (2) deelprogramma's en lage parkeernormen



HOV Verbinding

Met hoogwaardig openbaar vervoer, afgekort HOV, bedoelen we stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijksnelheid). Andere kenmerken zijn comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig.

Op- en afwaarderen wegen

Een weg afwaarderen betekent dat de weg verbeterd wordt, een lagere snelheidslimiet (bv. van 80 naar 50) krijgt, en / of een lagere 'rang' in de hiërarchie van wegen toebedeeld krijgt. Dit kan bijvoorbeeld bijdragen aan verkeersveiligheid. Een weg opwaarderen betekent dat een weg verbeterd wordt en dat het een hogere snelheidslimiet krijgt en/of hoger in de hiërarchie van wegen komt.

Doorfietsroutes

Doorfietsroutes zijn ruime en comfortabele fietsroutes die stedelijke regio's met elkaar verbinden (soms ook wel snelfietsroutes genoemd). De routes zorgen voor een betere bereikbaarheid van woon-werklocaties en zijn voor forensen een belangrijke stimulans om voor de fiets te kiezen in plaats van voor de auto.

Rand-, ruit- en ringstructuur

Een van de speerpunten uit de Netwerkstudie is het benutten van de 'robuuste randstructuur' rondom de kernen van Haarlemmermeer. Hiermee wordt bedoeld dat de doorgaande wegen die rondom de kernen liggen, worden ingezet om zoveel mogelijk verkeer uit de kernen op af te wikkelen en het verkeer dat zich onnodig door de kernen verplaatst (sluipverkeer) in deze kernen te verminderen.

Rondom Hoofddorp en Nieuw Vennep ligt deze randstructuur er al. De N207, N205, Nieuwe Bennebroekerweg, N201 en A4 vormen rondom deze kernen een 'ruit'. Er liggen nog kansen voor het beter benutten van de bestaande capaciteit op deze randstructuur. Om het gebruik van deze randen te stimuleren, wordt het wegennet in de kernen waar nodig lokaal heringericht (door het verlagen van de maximum snelheid wordt bv de aantrekkelijkheid om deze wegen veel te gebruiken verkleind).

Ook bij nieuwe woningbouwlocaties is het slim om het wegennet zo in te richten dat het verkeer zoveel mogelijk om de kernen wordt geleid in plaats van er doorheen. Daarom wordt ook bij Lissebroek, Nieuw-Vennep West, Badhoevedorp en Cruquius-Zwaanshoek zoveel mogelijk ingezet op het creëren van nieuwe randwegen die samen een (halve) 'ring' vormen. In Lissebroek zal voor de eerste fase van de woningbouw met het eerste deel van de weg langs de Nieuwekerkertocht het eerste deel van de randstructuur worden gerealiseerd. Pas in een latere fase is het realiseren van de volledige randstructuur aan de orde. In Badhoevedorp wordt voor de eerste fase van de woningbouw ingezet op een wegenstructuur die de vorm heeft van een 'kam'. Bij een verdere ontwikkeling van de Schipholdriehoek zal de verdere randstructuur ontwikkeld kunnen worden.

3.2. GEBIEDSPAKKET HOOFDDORP

Hoofddorp telt bijna 80.000 inwoners. Daarmee woont meer dan de helft van de Haarlemmermeeders in Hoofddorp. Ook de grootste opgave voor de woningbouw en arbeidsplaatsen ligt in Hoofddorp: in het centrum en rond het station. Hier kan een stedelijk milieu met een hoge dichtheid aan voorzieningen worden gerealiseerd en daarbij de regionale OV-knoop worden geïntensiveerd. Maar er wordt bijvoorbeeld ook gebouwd aan de Zuidrand. Er worden in totaal meer dan 25.000 woningen toegevoegd, waarvan ruim 15.000 in het stationsgebied. Daarnaast worden er veel arbeidsplaatsen en extra werklocaties gerealiseerd. De bouw in het gebied loopt deels al. We onderscheiden twee fasen bij de verdere ontwikkeling:

Gebied	Totaal woningen	Fase 1	Fase 2
Hoofddorp stationsgebied	15.500	2022-2030 (10.000)	2030-2040 (5.500)
Hoofddorp overig	10.000-12.000	2019-2035 (5.000-7.000)	



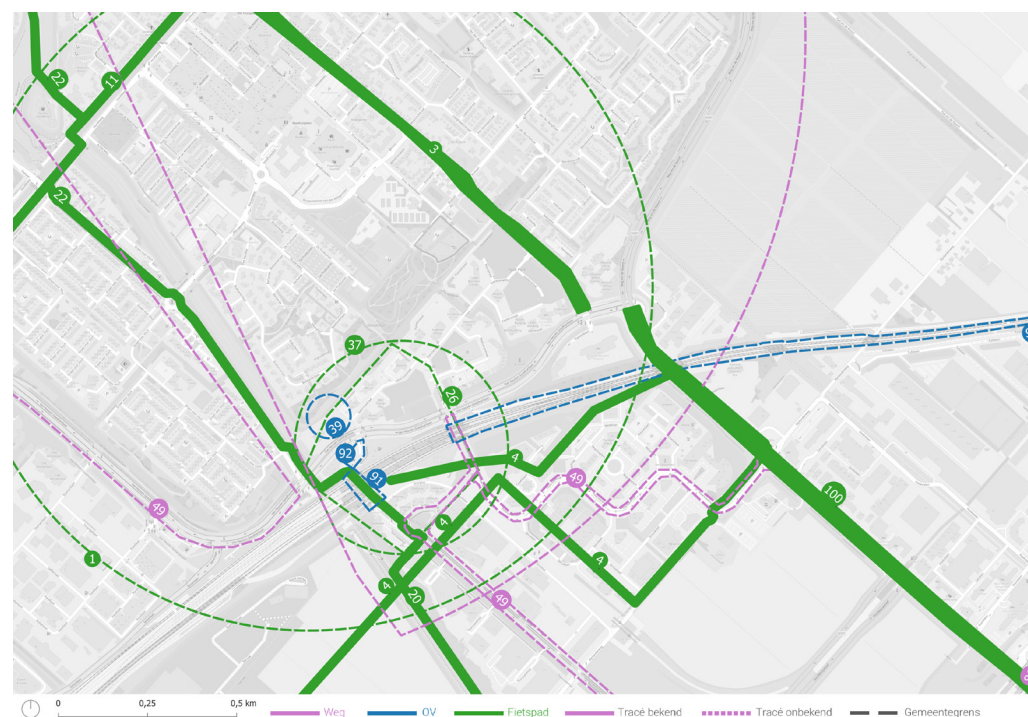
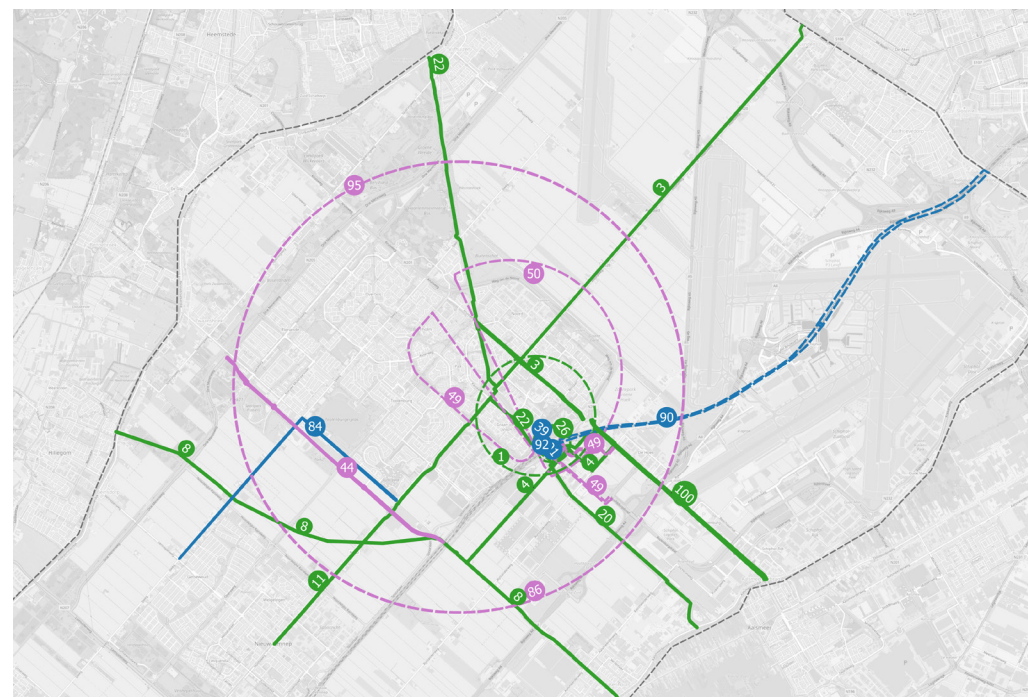
Het pakket met oplossingen voor Hoofddorp geprioriteerd op basis van de eerder genoemde afwegingen ziet er als volgt uit. Daarbij geldt dat de oplossingen die rood zijn gemarkeerd cruciaal zijn om te starten voor de bouw in het stationsgebied. Andere gebieden in Hoofddorp zoals Lincolnpark en Hoofddorp Noord zijn hier in mindere mate van afhankelijk.

Prio	ID	Oplossingsrichting
1	44	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen
2	49	Wegen stationsgebied Hoofddorp afwaarderen
3	86	Hoofddorp - verkeer naar de randen sturen
4	95	Hoofddorp - randstructuur op orde
5	50	Oplossen integrale mobiliteits- en gebiedsopgave rond stationsgebied Hoofddorp
6	1	Voet- en fietsverbindingen stationsgebied en Hoofddorp centrum
7	84	HOV Noordwijk-Schiphol (deel 2 -N-Vennep-W- Zuidrand- Hoofddorp Station - Schiphol)
8	26	Specifieke opgave fiets/voetnetwerk rond Station Hoofddorp (incl. ontvlechten) (15)
9	37	Fietsenstallingen uitbreiden station Hoofddorp
10	11	Voet- en fietspad (4B): Hoofddorp Noord - Centrum - Zuidrand - Park 21 - N-Vennep
11	4	Voet en fietsverbindingen (15,12): Hoofddorp Centrum - Station - Beukenhorst - Schiphol TP - Schiphol LP
12	100	Kruisweg C - Doorfietsroute Kruisweg (9E) incl. HOV-route optimaliseren
13	22	Verbeteren doorfietsroute (1B, C): langs Geniedijk
14	20	Missing link doorfietsroute (1D) Geniedijk t.h.v. Graan voor Visch
15	21	Verbeteren doorfietsroute (4C en 5C): N-Vennep - Hoofddorp langs Hoofdvaart
16	91	Nieuwe reizigerspassage Station Hoofddorp
17	92	Nieuw busplatform Station Hoofddorp
18	90	Doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp
19	3	Lokaal fiets en voet:(4C): Oversteekpunten Kruisweg Hoofddorp veilig inrichten
20	8	Nieuwe doorfietsroute (11A,C,E): Hillegom - Park 21 - Schiphol Trade Park
21	39	P+R en fietsenstallingen op metrostation STP

Cruciaal om te bouwen

Kan tijdens fase 1

Kan tijdens fase 2



Oplossingen die cruciaal zijn om verder te kunnen met bouwen

Om deze gebiedsontwikkeling te kunnen realiseren, moet al vanaf de start voldoende ruimte vrijgespeeld worden voor wonen en voorveilig lopen en fietsen. Vooreen deel komt die ruimte bij de auto-infrastructuur vandaan. Dat betekent dat eerst de autostructuur moet worden aangepast om die ruimte te maken. Gelijktijdig met het opstellen van deze Adaptieve Agenda werkt de gemeente aan een verkeersstructuurplan Hoofddorp. Daarin worden oplossingsrichtingen benoemd die nodig zijn om Hoofddorp ook in de toekomst bereikbaar te houden en zijn waar mogelijk gedetailleerder opgenomen dan in de Netwerkstudie. Oplossingen die ook onderdeel uitmaken van het verkeersstructuurplan hebben prioriteit. Sommige van deze oplossingen hebben een lange studie- en planfase. Ondanks dat ze niet op korte termijn gerealiseerd hoeven te worden, vragen deze dus wel om nu al te starten met de studiefase. Oplossingen die zorgen voor minder gemotoriseerd doorgaand verkeer door de kern en die zorgen voor het sneller afwikkelen naar de randstructuur hebben prioriteit. Het gaat – in volgorde van prioriteit – om:

- (ID 44) Opwaarderen van de Nieuwe

Bennebroekerweg

- (ID 49) Wegen stationsgebied afwaarderen
- (ID 86) Hoofddorp – verkeer naar de randen sturen
- (ID 95) Hoofddorp – randstructuur op orde
- (ID 50) Oplossen integrale mobiliteits- en gebiedsopgave rond stationsgebied Hoofddorp

De integrale mobiliteits- en gebiedsopgave rond station Hoofddorp

Het stationsgebied Hoofddorp wordt nu gekenmerkt door veel autoverkeer. Met veel verkeer dat doorrijdt van het snelwegennet naar woonwijken ten westen van het stadscentrum en andere kernen in Haarlemmermeer. De weginfrastructuur rond het station is een barrière tussen het station en het stadscentrum die ruimtelijke ontwikkeling in de weg staat omdat veel (fysieke) ruimte geclaimd wordt door weginfrastructuur en de bereikbaarheid van het station voor reizigers

per fiets en lopend bemoeilijkt.

De ontwikkelingen in het stationsgebied bieden veel mogelijkheden voor het gebruik van OV en langzaam verkeer. In lijn met het STOMP-principe is het optimaliseren hiervan essentieel om een aantrekkelijke stationsomgeving te creëren. Dat vraagt bijvoorbeeld het verminderen van de barrièrewerking van verschillende wegen in het gebied - N201, Van Heuven Goedhartlaan, Taurusavenue en Polarisavenue. Belangrijk ontwerpuitgangspunt is het koppelen van de gebieden zodat ze voorzieningen kunnen delen. Daarvoor is het nodig om de loop- en fietsroutes te optimaliseren vanuit de woningen van en naar de voorzieningen en werklocaties.

De gebiedsontwikkeling bij Hyde Park is het laatste project dat nog ontwikkeld kan worden binnen de bestaande situatie. Bij meer woningbouw is in de Netwerkstudie Haarlemmermeer aangegeven dat een robuuste oplossing noodzakelijk is. Dit blijkt ook uit het verkeersstructuurplan voor Hoofddorp stationsgebied. De opgave vraagt om een integrale en robuuste oplossing waarin fiets, OV, weg en infrastructurele barrières in samenhang aangepakt worden. Dat vereist een grondige onderzoeks- en studiefase waarin de gemeente, de provincie en de VRA samen optrekken om tot een goede oplossing te komen. Binnen de scope van deze verkenning valt:

- Gezamenlijke studie starten naar een integrale oplossing
- Vanuit het STOMP-principe waarbij actieve mobiliteit en OV nadrukkelijk prioriteit heeft
- Waarbij niet gefocust wordt op één bepaalde maatregel

De oplossingsrichtingen voor lopen en fietsen zijn ook cruciaal en zorgen voor goede voet- en fietsroutes naar bijvoorbeeld de werklocaties en Station Hoofddorp. Het uitbreiden van de fietsenstallingen moet ook zo snel mogelijk gebeuren, in eerste instantie kunnen dit tijdelijke fietsenstallingen zijn, met het opwaarderen van de multimodale knoop komt een definitieve oplossing. De volgende oplossingen zijn daarvoor nodig:

- (ID 1) Voet- en fietsverbindingen stationsgebied en Hoofddorp centrum
- (ID 26) Specifieke opgave fiets/voetnetwerk rond Station Hoofddorp (incl. ontvlechten) (15)
- (ID 37) Fietsenstallingen uitbreiden station Hoofddorp
- (ID 11) Voet- en fietspad (4B): Hoofddorp Noord - Centrum - Zuidrand - Park 21 - N-Vennep
- (ID 4) Voet en fietsverbindingen (15,12): Hoofddorp Centrum - Station - Beukenhorst - Schiphol TP - Schiphol LP
- (ID100) Kruisweg C - Doorfietsroute Kruisweg (9E) incl. HOV-route optimaliseren

Tot slot is de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol belangrijk voor het verbeteren van een goede OV-bereikbaarheid van de

gebiedsontwikkelingen in de Zuidrand van Hoofddorp, in het bijzonder voor Lincoln Park en Victoria Park. Naast het belang voor Hoofddorp is deze HOV-verbinding zeer belangrijk voor de gebiedsontwikkelingen in Nieuw-Vennep. De eerder genoemde studie naar het HOV netwerk die gelijktijdig loopt kan leiden tot andere uitkomsten dan de huidige aanname van de benodigde HOV verbindingen voor het stationsgebied Hoofddorp.

Samenvattend gaat het om:

- (ID 84) HOV Noordwijk-Schiphol (deel 2-N-Vennep-W- Hoofddorp Zuidrand)

Deze oplossingsrichtingen zijn belangrijk maar kunnen tijdens fase 1 gerealiseerd worden

Om de mobiliteitstransitie verder te versnellen en te zorgen dat de woon- en werkbestemmingen snel bereikbaar zijn, met de fiets is het van belang om gedurende fase 1 de doorfietsroutes in het gebied verder te verbeteren. Zo wordt ook de fietsaansluiting op het HOV-netwerk beter en daarmee het OV een toegankelijke keuze. Dat past bij de keuze om de STOMP principes toe te passen. Voor de fietsroute langs de Geniedijk wordt verkend of deze gelijktijdig met het geplande onderhoud aan deze weg kan worden

opgepakt.

Daarom investeren we in de loop van fase 1 in:

- (ID 22) Verbeteren doorfietsroute (1B, C): langs Geniedijk
- (ID 20) Missing link (doorfietsroute 1D) Geniedijk t.h.v. Graan voor Visch
- (ID 21) Verbeteren doorfietsroute (4C en 5C) N-Vennep - Hoofddorp langs Hoofdvaart

Fietspaden in de Adaptieve Agenda

Alle oplossingsrichtingen in de Adaptieve Agenda bevatten een numerieke verwijzing naar de regionale fietspadenkaart. De regionale fietspadenkaart (zie bijlage) geeft overzichtelijk alle fietspaden weer in Haarlemmermeer. De fietspaden zijn opgedeeld in afzonderlijke delen (A, B, C etc.).

Voorbeeld:

ID 21 - Verbeteren doorfietsroute (4C en 5C)

Parallel werken we aan de opwaardering van de multimodale knoop Hoofddorp

Het opwaarderen van de multimodale knoop Hoofddorp is van groot belang om de groeiende kern Hoofddorp leefbaar, veilig en bereikbaar te houden. De opwaardering zorgt ervoor dat het station de toename van het aantal bewoners, bezoekers en werknemers (als gevolg van de gebiedsontwikkeling) in het gebied aankan. Daarom is het in ieder geval nodig om een nieuwe reizigerspassage (perronontsluiting) aan te leggen, het busplatform te verplaatsen en uit te breiden en de fietsenstalling uit te breiden. Het plannen en realiseren van opwaardering van de knoop kost veel tijd. Daarom moet nu al worden gestart om het in de loop van fase 2 gereed te hebben. Het uitbreiden van de fietsenstallingen (door ProRail) is nodig om de groei van het reizigersaantal te faciliteren. Dit gaat aanvankelijk om een tijdelijke stallingen. Later zullen dit definitieve plekken worden. De toename van inwoners door de gebiedsontwikkeling leidt al tot een stijging van reizigersaantallen. De airportsprinter en later de Noord/Zuidlijn zorgen nog eens voor een extra toename.

Het realiseren van het nieuwe busplatform komt samen met het eventueel doortrekken

van de Noord/Zuidlijn en de passage in de tweede fase. Dit omdat eerst de Van Heuven Goedhartlaan afgewaardeerd moet worden zodat er een nieuw voorplein voor het station kan komen. Het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan kan pas als de Nieuwe Bennebroekerweg is opgewaardeerd zoals nader uitgewerkt is in het verkeersstructuurplan van Hoofddorp. Rondom het doortrekken van de Noord/Zuidlijn loopt een apart traject van Rijk en regio. Het MIRT-onderzoek is afgerond. Nu wordt er gewacht op de startbeslissing voor een MIRT-verkenning (daarom zijn deze investeringen niet opgenomen in deze agenda). Het gaat om:

- (ID 37) Fietsenstallingen uitbreiden station Hoofddorp
- (ID 91) Nieuwe reizigerspassage
- (ID 92) Nieuw busplatform Station Hoofddorp
- (ID 90) Doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp

De autoluwe ontwikkeling en de multimodale hubvorming dienen zo als voorbeelden voor de bredere vervoersontwikkeling in de metropoolregio.

Bron: Ontwikkeling stationsgebied hoofddorp 2030

Multimodale Knoop Hoofddorp

De ontwikkeling van de multimodale knoop betreft het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, de herontwikkeling van de perrons, de perronontsluiting met een spoortunnel en de verplaatsing en uitbreiding van het busstation. In de ontwikkeling van de multimodale knoop speelt ook het stationsplein een belangrijke rol. Dit wordt een openbaar gebied met voorzieningen waar het fijn is om te verblijven voor reizigers en dat uitnodigt tot zakelijke ontmoetingen en voor vermaak. Niet alleen aan de oostzijde van het station, maar ook aan de westzijde. Daarom krijgt het station twee voorkanten: aan de westzijde van het station wordt het stationsgebied gericht op het wonen en werken. Aan de oostzijde ligt de focus meer op het werken. Door in te zetten op de transitie van de modaliteiten naar openbaar vervoer, fietsen en wandelen draagt de integrale ontwikkeling van het stationsgebied bij aan de mobiliteitstransitie op schaalniveau van de metropoolregio.

Om fase 2 te realiseren is een aantal aanvullende aanpassingen nodig, met name in het loop- en fietsnetwerk

Om fase 2 van de woningbouw te kunnen realiseren zijn enige aanpassingen in het loop- en fietsnetwerk nodig. Met name de oversteekpunten op de Kruisweg moeten veiliger worden gemaakt. Voor veilig en snel woon-werkverkeer zijn een doorfietsroute en aanvullende fietsenstallingen nodig. Ook deze zullen eerst tijdelijk zijn en worden later definitief gemaakt.

Samenvattend gaat het om:

- (ID 3) Lokaal fiets en voet (4C): Oversteekpunten Kruisweg Hoofddorp veilig inrichten

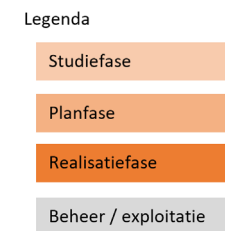
- (ID 8) Nieuwe doorfietsroute (11A,C,E) Hillegom - Park 21 - Schiphol Trade Park
- (ID 39) P+R en fietsenstallingen op metrostation STP

Fase 3 vraagt om een HOV-verbinding van Hoofddorp Zuidrand naar Heemstede

Om ook voor de derde fase van de gebiedsontwikkeling te voorzien in een goede OV-ontsluiting, is een HOV verbinding van Hoofddorp Zuidrand naar Heemstede nodig. Vanuit de gebiedsontwikkeling in Cruquius heeft deze oplossing een hoge prioriteit. Daarom staat deze oplossing al eerder in de planning. Dat maakt het mogelijk om relatief snel ook de derde fase van gebiedsontwikkeling in stationsgebied

Hoofddorp te ontwikkelen.

Het eerder genoemde onderzoek van de VRA naar het HOV netwerk en hoe deze eruit moet komen te zien na de realisatie van de Noord/Zuidlijn heeft mogelijk nog invloed op hoe de HOV-verbinding precies komt te lopen.



Prio	ID	Oplossing	Gerealiseerd	Investerings per jaar incl. indexering (2%/jaar) (€M)																	Totaal incl. indexering (2%/jaar)					
				'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	Vóór Fase 1	Tijdens Fase 1	Fase 2	Totaal	
1	44	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen	2028	€ 3	€ 24	€ 24	€ 25	€ 25	€ 26												€ 127M			€ 130M		
2	49	Wegen stationsgebied Hoofddorp afwaarderen	2031	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 2	€ 2									€ 4M			€ 4M			
3	86	Hoofddorp - verkeer naar de randen sturen	2031	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 4	€ 4	€ 4									€ 13M			€ 13M			
4	95	Hoofddorp - randstructuur op orde	2031	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 4	€ 4	€ 4									€ 13M			€ 13M			
5	50	Oplossen integrale mobiliteits- en gebiedsopgave rond stationsgebied Hoofddorp	2033	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 2	€ 2	€ 2	€ 78	€ 80	€ 81	€ 83							€ 331M			€ 331M		
6	1	Voet- en fietsverbindingen stationsgebied en Hoofddorp centrum (fietsroute 5D, 15, 9C, 10C)	2031	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 6	€ 6	€ 6	€ 6	€ 6								€ 34M			€ 34M			
7	84	HOV Noordwijk-Schiphol (deel 2 -N-Vennep-W- Zuidrand- Hoofddorp Station - Schiphol)	2028	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 22	€ 23											€ 50M			€ 50M			
8	26	Specifieke opgave fiets/voetnetwerk rond Station Hoofddorp (incl. ontvlechten) (15)	2031	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 2	€ 2									€ 4M			€ 4M			
9	37	Fietsenstallingen uitbreiden station Hoofddorp	2028	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 9	€ 9											€ 19M			€ 19M			
10	11	Voet- en fietspad (4B): Hoofddorp Noord - Centrum - Zuidrand - Park 21 - N-Vennep	2032	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 2	€ 2	€ 2	€ 2									€ 11M			€ 11M			
11	4	Voet en fietsverbindingen (15,12): Hoofddorp Centrum - Station - Beukenhorst - Schiphol TF	2028					€ 0	€ 2											€ 2M			€ 2M			
12	100	Kruisweg C - Doorfietsroute Kruisweg (9E) incl. HOV-route optimaliseren	2028	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 5	€ 5											€ 11M			€ 11M			
13	22	Verbeteren doorfietsroute (1B, C): langs Geniedijk	2035						€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 3	€ 3	€ 3						€ 9M			€ 9M		
14	20	Missing link (doorfietsroute 1D) Geniedijk t.h.v. Graan voor Visch	2032						€ 0	€ 0	€ 0	€ 2								€ 2M			€ 2M			
15	21	Verbeteren doorfietsroute (4C en 5C): N-Vennep - Hoofddorp langs Hoofdvaart	2036						€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 2	€ 2	€ 2					€ 7M			€ 7M			
16	91	Nieuwe reizigerspassage Station Hoofddorp	2031	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 52	€ 53	€ 54										€ 174M			€ 174M		
17	92	Nieuw busplatform Station Hoofddorp	2033				€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3	€ 82	€ 84								€ 183M			€ 183M		
18	90	Doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp	2037	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0				€ 0M			€ 0M			
19	3	Lokaal fiets en voet:(4C): Oversteekpunten Kruisweg Hoofddorp veilig inrichten	2031						€ 0	€ 0	€ 1										€ 1M			€ 1M		
20	8	Nieuwe doorfietsroute (11A,C,E): Hillegom - Park 21 - Schiphol Trade Park	2036						€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 11	€ 12	€ 12					€ 39M			€ 39M		
21	39	P+R en fietsenstallingen op metrostation STP	2038												€ 0	€ 0	€ 1	€ 15			€ 17M			€ 17M		
TOTAAL					€ 10	€ 30	€ 31	€ 34	€ 77	€ 80	€ 73	€ 154	€ 158	€ 169	€ 171	€ 16	€ 17	€ 14	€ 1	€ 15	€ 0	€ 0	€ 619	€ 19	€ 414	€ 1.055

3.2. GEBIEDSPAKKET HOOFDDORP

Hoofddorp telt bijna 80.000 inwoners. Daarmee woont meer dan de helft van de Haarlemmermeeders in Hoofddorp. Ook de grootste opgave voor de woningbouw en arbeidsplaatsen ligt in Hoofddorp: in het centrum en rond het station. Hier kan een stedelijk milieu met een hoge dichtheid aan voorzieningen worden gerealiseerd en daarbij de regionale OV-knoop worden geïntensiveerd. Maar er wordt bijvoorbeeld ook gebouwd aan de Zuidrand. Er worden in totaal meer dan 25.000 woningen toegevoegd, waarvan ruim 15.000 in het stationsgebied. Daarnaast worden er veel arbeidsplaatsen en extra werklocaties gerealiseerd. De bouw in het gebied loopt deels al. We onderscheiden twee fasen bij de verdere ontwikkeling:

Gebied	Totaal woningen	Fase 1	Fase 2
Hoofddorp stationsgebied	15.500	2022-2030 (10.000)	2030-2040 (5.500)
Hoofddorp overig	10.000-12.000	2019-2035 (5.000-7.000)	



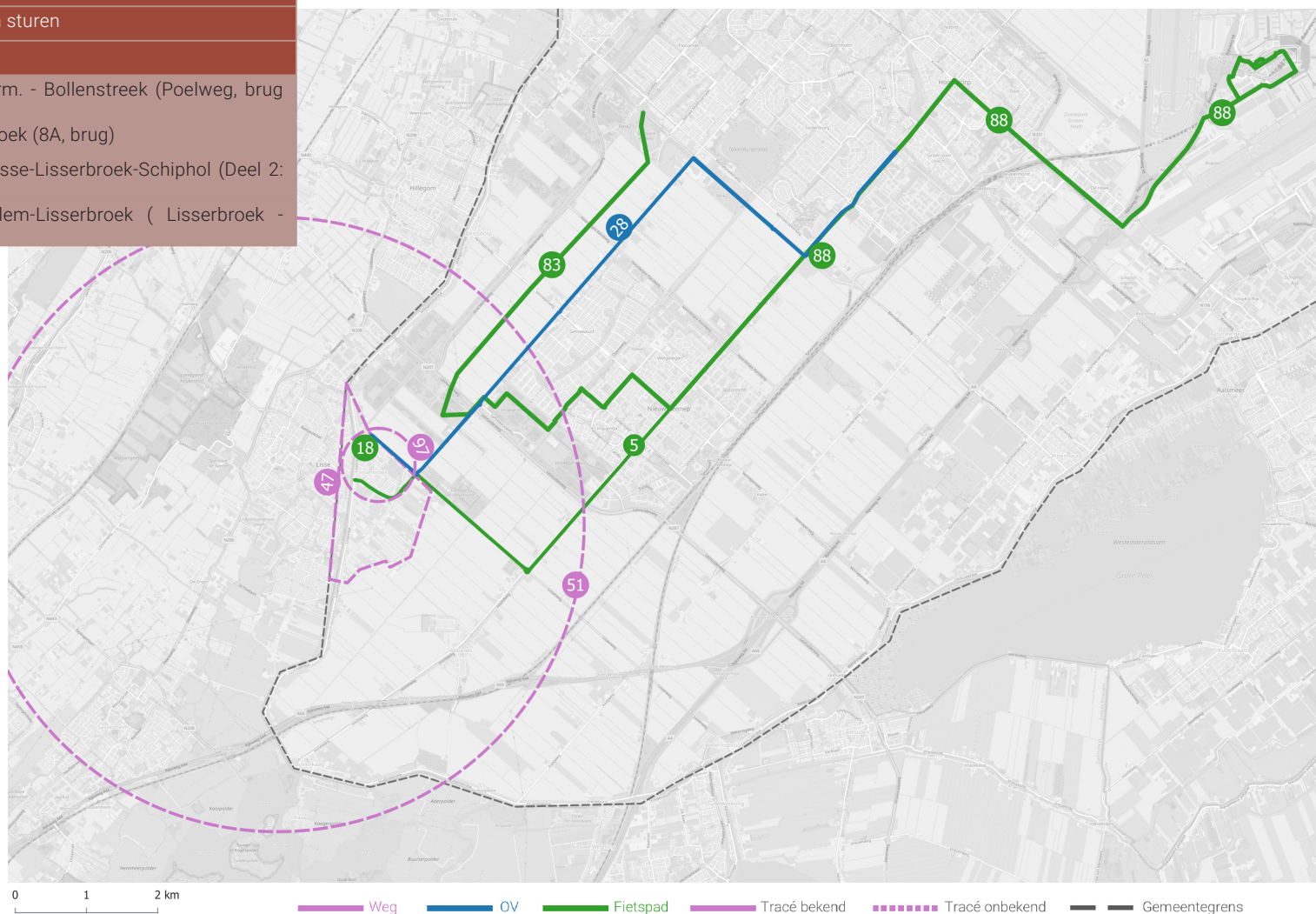
Het pakket met oplossingen geprioriteerd op basis van de eerder genoemde afwegingen ziet er als volgt uit:

Prio	ID	Oplossingsrichting
1	5	Nieuwe doorfietsroute (5A): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 1: Lisse-Lisserbroek-N-Vennep)
2	28	HOV Noordwijk-Schiphol (Deel 1 - Noordwijk – Lisserbroek – N-Vennep, incl. fietsbrug)
3	47	Lisserbroek - verkeer naar de randen sturen
4	97	Lisserbroek - randstructuur op orde
5	51	Robuuste ruitstructuur Haarlemmerm. - Bollenstreek (Poelweg, brug over Ringvaart)
6	18	Nieuwe fietsbrug Ringvaart Lisserbroek (8A, brug)
7	88	Nieuwe doorfietsroute (5B,C,D,E): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 2: N-Vennep-Schiphol)
8	83	Nieuwe doorfietsroute (8A): Haarlem-Lisserbroek (Lisserbroek - N-Vennep W - Park 21)

Cruciaal om te bouwen

Kan tijdens fase 1

Kan tijdens fase 2



Zonder deze oplossingsrichtingen kan niet gestart worden met de gebiedsontwikkeling

In Lisse bevindt zich een deel van de bovenwijkse voorzieningen voor bewoners uit Lisserbroek en op Schiphol veel werkgelegenheid. Voor inwoners is daarom de doorfietsroute Lisse-Lisserbroek-Schiphol van groot belang. Dit gaat in de eerste fase om het deel tussen Lisserbroek en Nieuw-Vennep. De HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol via OV-knooppunt station Hoofddorp zorgt voor een goede verbinding met Schiphol en de regio. Onderdeel van dat project is ook een extra fietsbrug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek. Ook voorkomen we zoveel mogelijk doorgaand verkeer door woongebieden. Door te investeren in een goede randstructuur van autowegen met aansluiting op de doorgaande wegen. Zoals de Nieuwekerkertochtweg met aansluiting op de N207. En zorgen we dat we het verkeer in de kernen goed naar de randstructuur geleiden. De volgende projecten zijn daarom cruciaal voor het mogelijk maken van de gebiedsontwikkeling en dragen bij aan verbeterde verbindingen in de Bollenstreek:

- (ID 5) Nieuwe doorfietsroute (5A): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 1: Lisse-Lisserbroek-N-Vennep)
- (ID 28) HOV Noordwijk-Schiphol (Deel 1 -

Noordwijk – Lisserbroek – N-Vennep, incl. fietsbrug)

- (ID 47) Lisserbroek - verkeer naar de randen sturen
- (ID 97) Lisserbroek - randstructuur op orde

Deze oplossingsrichtingen zijn belangrijk maar kunnen in fase 2 gerealiseerd worden

Het is belangrijk dat er een goede wegenstructuur is die zorgt voor een aansluiting op het regionale wegennet en de omliggende kernen (m.n. Lisse). In fase 1 investeren we al in een deel van de randstructuur rond Lisserbroek (de Nieuwekerkertocht-weg Noord met aansluiting op de N207), maar met de woningbouw in de tweede fase heeft de Nieuwekerkertocht Noord te weinig capaciteit en wordt de druk op de bestaande bruggen over de Ringvaart te groot. Ook omdat extra verkeer uit Nieuw-Vennep-West op diezelfde wegen aansluit. Als oplossingsrichting hebben we benoemd:

- (ID 51) robuuste randstructuur Haarlemmermeer-Bollenstreek (Poelweg, brug over Ringvaart)

Een dergelijke oplossingsrichting kan alleen worden uitgewerkt in samenhang met ontwikkelingen in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Voor de fietsinfrastructuur

geldt iets vergelijkbaars: door de extra bewoners die fase 2 met zich meebrengt, neemt de druk op het fietsnetwerk zo sterk toe dat extra verbindingen nodig zijn. Naast de fietsbrug die al in het kader van de HOV Noordwijk-Schiphol wordt aangelegd, gaat het om nog een verbinding over de Ringvaart. De Ringvaart vormt een barrière tussen Lisserbroek en Lisse, waar bewoners voor de meeste voorzieningen op zijn aangewezen. Daarnaast is het verbeteren van de verbinding met Haarlem voor de regionale voorzieningen van belang. Beide doorfietsroutes zijn niet alleen belangrijk voor de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek, maar ook voor Nieuw-Vennep. In Nieuw-Vennep zijn ze al eerder in de tijd relevant en daarom staan ze wat eerder in de tijd geprogrammeerd dan alleen vanuit Lisserbroek bezien nodig zou zijn. Voor fase 2 gaat het dus om de volgende fiets oplossingsrichtingen:

- (ID 18) Nieuwe Ringvaartbrug Lisserbroek (fietsbrug ten zuiden van Lisse)
- (ID 88) Nieuwe doorfietsroute (5B,C,D,E): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 2: N-Vennep-Schiphol)

Prio	ID	Oplossing	Gerealiseerd	Investerings per jaar incl. indexering (2% /jaar) (€M)																	Totaal incl. indexering (2% /jaar)				
				'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	Vóór Fase 1	Tijdens Fase 1	Fase 2	Totaal
1	5	Nieuwe doorfietsroute (5A): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 1: Lisse-Lisserbroek-N-Vennep)	2027	€ 0	€ 0	€ 1	€ 1	€ 1												€ 2M			€ 2M		
2	28	HOV Noordwijk-Schiphol (Deel 1 - Noordwijk – Lisserbroek – N-Vennep, incl. fietsbrug)	2027	€ 2	€ 2	€ 14	€ 15	€ 15												€ 48M			€ 48M		
3	47	Lisserbroek - verkeer naar de randen sturen	2031	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 2	€ 2	€ 2							€ 5M			€ 5M			
4	97	Lisserbroek - randstructuur op orde	2031	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 5	€ 5	€ 5							€ 15M			€ 15M			
5	51	Robuuste ruitstructuur Haarlemmerm. - Bollenstreek (Poelweg, brug over Ringvaart)	2037			€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1	€ 1	€ 1	€ 13	€ 13	€ 13	€ 14			€ 58M	€ 58M			
6	18	Nieuwe fietsbrug Ringvaart Lisserbroek (8A, brug)	2040											€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 11	€ 12		€ 25M	€ 25M		
7	88	Nieuwe doorfietsroute (5B,C,D,E): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 2: N-Vennep-Schiphol)	2028	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1	€ 1	€ 1												€ 4M	€ 4M			
8	83	Nieuwe doorfietsroute (8A): Haarlem-Lisserbroek (Lisserbroek - N-Vennep W - Park 21)	2035						€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1	€ 1	€ 1						€ 2M	€ 2M			
TOTAAL				€ 3	€ 3	€ 16	€ 17	€ 17	€ 2	€ 7	€ 7	€ 7	€ 1	€ 1	€ 13	€ 14	€ 14	€ 14	€ 1	€ 11	€ 12	€ 70M	€ 0M	€ 89M	€ 160M

Legenda

Studiefase

Planfase

Realisatiefase

Beheer / exploitatie

3.4. GEBIEDSPAKKET NIEUW-VENNEP-WEST

Nieuw-Vennep is een kern met ruim 31.000 inwoners, gelegen aan het kruispunt van de Vennepweg en Hoofdweg. De laatste groeispurt vond plaats in 1999 met de bouw van Getsewoud. Hierbij werden ruim 5.800 woningen gerealiseerd. Met de geplande toevoeging van 3.000-4.000 woningen ten westen van het dorp vindt een volgende groeispurt plaats.

Gebied	Totaal woningen	Fase 1	Fase 2
Nieuw-Vennep West	3.000-4.000	2028-2040	



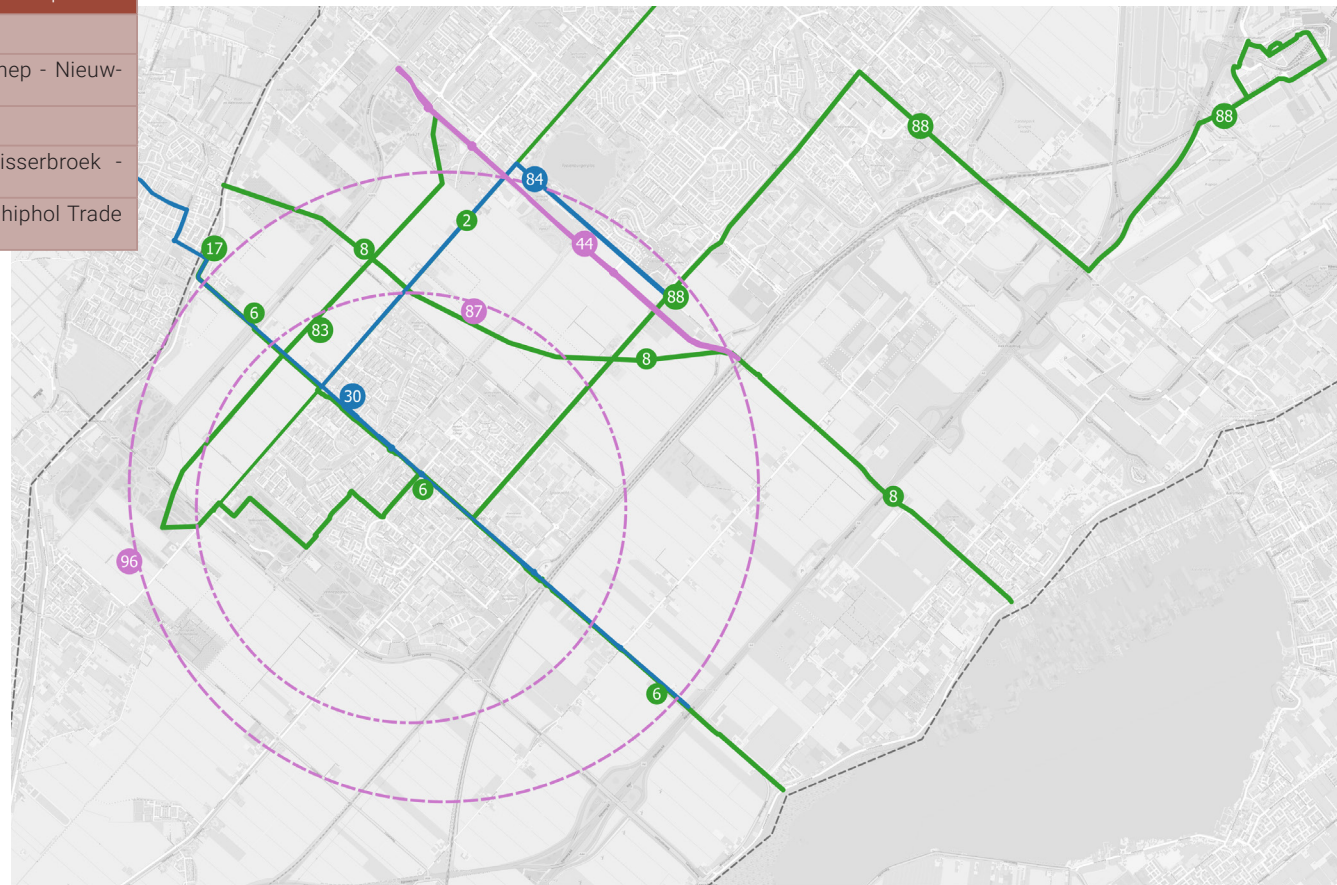
Het pakket met oplossingen geprioriteerd op basis van de eerder genoemde afwegingen ziet er als volgt uit:

Prio	ID	Oplossingsrichting
1	84	HOV Noordwijk-Schiphol (deel 2 -N-Vennep-W- Zuidrand- Hoofddorp Station - Schiphol)
2	88	Nieuwe doorfietsroute (5B,C,D,E): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 2: N-Vennep-Schiphol)
3	44	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen
4	87	Nieuw-Vennep - verkeer naar de randen sturen
5	96	Nieuw-Vennep - randstructuur op orde
6	2	Lokaal fiets en voet: IJweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep
7	30	HOV Leimuiderweg - N-Vennep - Beinsdorp - Hillegom
8	6	Nieuwe doorfietsroute (14): Leimuiderbrug - Nieuw-Vennep - Nieuw-Vennep-West - Beinsdorp - Hillegom
9	17	Nieuwe fietsbrug Ringvaart bij Hillegom (11A, brug)
10	83	Nieuwe doorfietsroute (8A): Haarlem-Lisserbroek (Lisserbroek - N-Vennep W - Park 21)
11	8	Nieuwe doorfietsroute (11A,C,E): Hillegom - Park 21 - Schiphol Trade Park

Cruciaal om te bouwen

Kan tijdens fase 1

Kan tijdens fase 2



Zonder deze oplossingen kan niet worden gestart met de gebiedsontwikkeling

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is belangrijk om de schaa sprong in woningbouw en arbeidsplaatsen te faciliteren. Door in een vroeg stadium een HOV-verbinding te realiseren, is een goede verbinding met belangrijke bestemmingen verzekerd en kunnen inwoners vanaf het eerste moment gebruik maken van OV. Zo wordt de mobiliteitstransitie gestimuleerd. De aanleg van de HOV-verbinding is een versnellingsfactor van belang voor de woningbouw: hoe sneller de HOV-verbinding gerealiseerd kan worden, hoe eerder er gebouwd kan worden. Het aanleggen van fietsroutes vanuit Nieuw-Vennep-West naar en langs station Nieuw-Vennep en Hoofddorp zijn urgente opgaven, nog los van de ontwikkeling van het OV-systeem. Deel 2 van de doorfietsroute Lisse-Lisserbroek-Schiphol zorgt voor die verbinding van Nieuw-Vennep-West, via Hoofddorp met Schiphol. Deze route is van belang voor de fietsontsluiting in Nieuw-Vennep-West (en ook voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek, maar pas in een latere fase). Door het realiseren van goede fietsverbindingen naar OV-knooppunten verminderen we autoverkeer. Het opwaarderen van de Nieuwe

Bennebroekerweg is nodig om de verwachte toename van het woon-werkverkeer van Nieuw-Vennep én Hoofddorp op te kunnen vangen. Naast het opvangen van de toename van het woon-werkverkeer, willen we ook sluipverkeer voorkomen. Daarom zetten we in op het ontsluiten via een goede randstructuur, waarvoor in het verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep al maatregelen zijn benoemd. Wij onderzoeken of dat via de bestaande aansluitingen op de N205 kan of dat een extra aansluiting op de N205 nodig is. De IJweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep kan nu al druk zijn en is daardoor een groot verkeersveiligheidsknelpunt geworden voor (brom)fietsers. Er moet worden gekeken naar een andere inrichting met meer ruimte en veiligheid voor voetgangers en fietsers, rekening houdend met de functie als landbouwroute. Concreet zijn de volgende oplossingen, voorafgaand aan de realisatie van de gebiedsontwikkeling, cruciaal:

- (ID 84) HOV Noordwijk-Schiphol (deel 2 -N-Vennep-W- Zuidrand- Hoofddorp Station - Schiphol)
- (ID 88) Nieuwe doorfietsroute (5B,C,D,E): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 2: N-Vennep-Schiphol)
- (ID 44) Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen

- (ID 87) Nieuw-Vennep – verkeer naar de randen sturen
- (ID 96) Nieuw-Vennep – randstructuur op orde
- (ID 2) Lokaal fiets en voet: IJweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep

Deze oplossingen zijn belangrijk maar kunnen tijdens fase 1 gerealiseerd worden

Voor een goede verbinding tussen ontwikkelgebieden en een goede bereikbaarheid van werklocaties is een doorfietsroute van Nieuw-Vennep-West naar de werklocaties in het oosten van Haarlemmermeer (rondom Schiphol) nodig. Het gaat om:

- (ID 83) Nieuwe doorfietsroute (8A): Haarlem-Lisserbroek (Lisserbroek - N-Vennep W - Park 21)

Een HOV- en fietsverbinding tussen Nieuw-Vennep en Hillegom is wenselijk om de twee plaatsen nog beter met elkaar te verbinden. De openbaar vervoer-verbinding is ook onderdeel van het verkeersstructuurplan. Daaruit volgt dat het naar verwachting geen hoogwaardig, maar regulier OV wordt. Ook omdat de Vennepweg in snelheid teruggebracht wordt naar 30km. Dit past immers niet bij de gewenste hoogwaardigheid

voor het OV, maar is wel gunstig voor (de veiligheid van) de fietsverbinding. Het gaat om:

- (ID 30) HOV Leimuiderweg - Nieuw-Vennep - Beinsdorp - Hillegom

De fietsverbinding over de Ringvaart is belangrijk voor de nabijheid van voorzieningen en leefbaarheid van de kleine kernen. Op dit moment is er wel een gecombineerde fiets/auto brug (de Hillegommerbrug). Dit is een verkeersveiligheidsknelpunt voor fietsers. Voor fase 1 is de brug voldoende, omdat er wel fietsmogelijkheden langs de Venneperweg zijn. Maar die hebben nog niet de kwaliteit van een doorfietsroute.

Er is aanvullende studie nodig om te bepalen waar de nieuwe fietsbrug moet komen. Om veilig te kunnen fietsen vanuit het ontwikkelgebied over de Ringvaart is het wenselijk dat de brug niet te ver van de bestaande aflight (of kan de bestaande brug verbeterd worden). Dit past ook weer bij de ambitie in het verkeersstructuurplan om de Venneperweg fietsvriendelijker te maken. Vanuit recreatief oogpunt is een brug wat noordelijker juist waardevol om de doorfietsroutes te verbeteren. Bij een te noordelijke ligging schiet de brug voor forensen en dagelijkse activiteiten zijn doel voorbij. Hiervoor is dus nader onderzoek nodig.

Het gaat om:

- (ID 6) Nieuwe doorfietsroute (14): Leimuiderbrug - Nieuw-Vennep - Nieuw-Vennep-West - Beinsdorp - Hillegom
- (ID 17) Nieuwe fietsbrug Ringvaart bij Hillegom (11A, brug)
- (ID 8) Nieuwe doorfietsroute (fietsroute 11A,C,E): Hillegom - Park 21 - Schiphol Trade Park

Legenda

Studiefase
Planfase
Realisatiefase
Beheer / exploitatie

Prio	ID	Oplossing	Gerealiseerd	Investerings per jaar incl. indexering (2%/jaar) (€M)																	Totaal ind. indexering (2%/jaar)						
				'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	Vóór Fase 1	Tijdens Fase 1	Fase 2	Totaal	
1	84	HOV Noordwijk-Schiphol (deel 2 - N-Vennep-W- Zuidrand- Hoofddorp Station - Schiphol)	2028	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 22	€ 23												€ 50M			€ 50M			
2	88	Nieuwe doorfietsroute (5B,C,D,E): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 2: N-Vennep-Schiphol)	2028	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1	€ 1	€ 1												€ 4M			€ 4M			
3	44	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen	2028	€ 3	€ 24	€ 24	€ 25	€ 25	€ 26												€ 127M			€ 130M			
4	87	Nieuw-Vennep - verkeer naar de randen sturen	2029	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1	€ 1	€ 2											€ 5M			€ 5M			
5	96	Nieuw-Vennep - randstructuur op orde	2029	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 4	€ 4	€ 5											€ 14M			€ 15M			
6	2	Lokaal fiets en voet: lweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep	2028				€ 0	€ 0	€ 2												€ 3M			€ 3M			
7	30	HOV Leimuiderweg - N-Vennep - Beinsdorp - Hillegom	2038									€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 9	€ 9					€ 20M		€ 20M			
8	6	Nieuwe doorfietsroute (14): Leimuiderbrug - Nieuw-Vennep - Nieuw-Vennep-West - Beinsdorp	2041											€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 4	€ 4	€ 4		€ 14M		€ 14M			
9	17	Nieuwe fietsbrug Ringvaart bij Hillegom (11A, brug)	2039												€ 1	€ 1	€ 9	€ 9				€ 21M		€ 21M			
10	83	Nieuwe doorfietsroute (8A): Haarlem-Lisserbroek (Lisserbroek - N-Vennep W - Park 21)	2035					€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1	€ 1	€ 1								€ 2M		€ 2M			
11	8	Nieuwe doorfietsroute (11A,C,E): Hillegom - Park 21 - Schiphol Trade Park	2036					€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 11	€ 12	€ 12							€ 39M		€ 39M			
TOTAAL				€ 5	€ 25	€ 26	€ 27	€ 55	€ 58	€ 7	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 2	€ 12	€ 13	€ 14	€ 10	€ 19	€ 14	€ 4	€ 4	€ 202	€ 96	€ 0	€ 301

3.5 GEBIEDSPAKKET CRUQUIUS

Cruquius ligt aan de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, tussen Hoofddorp en Heemstede. Het kent nu zo'n 1.000 inwoners. Cruquius is (naast Lisserbroek) een van de laatste plekken waar er op grote schaal buiten de kernen woningen kunnen worden gebouwd. In totaal kunnen er zo'n 3.000-3.500 woningen bij – met als uitdaging om de dorpen aan de Ringvaart niet aan elkaar te laten groeien.

De bestaande mobiliteitskwaliteit is voldoende om het noordelijke deel van dit gebied te ontwikkelen, dankzij de doorfietsroute langs de Kruisweg, de bestaande buslijn richting Hoofddorp en Haarlem en de wegontsluiting via de N201. Het zuidelijke deel kan pas worden ontwikkeld als er nieuwe verbindingen voor fiets, OV en auto zijn tussen de kern van Hoofddorp en Heemstede. Cruquius is een dubbeldorp met Heemstede en oriënteert zich voor voorzieningen dan ook vooral op Heemstede. Daarom zijn goede verbindingen met Heemstede voor voetgangers, fietsers en gebruikers van OV van belang. De plannen voor Cruquius zijn nog in de studiefase en er is nog veel onduidelijk over aantallen woningen en planning.

In de huidige programmering is uitgegaan van een eerste realisatie van woningen in 2028.

Gebied	Totaal woningen	Fase 1	Fase 2
Cruquius	3.000-3.500	2028-2040	



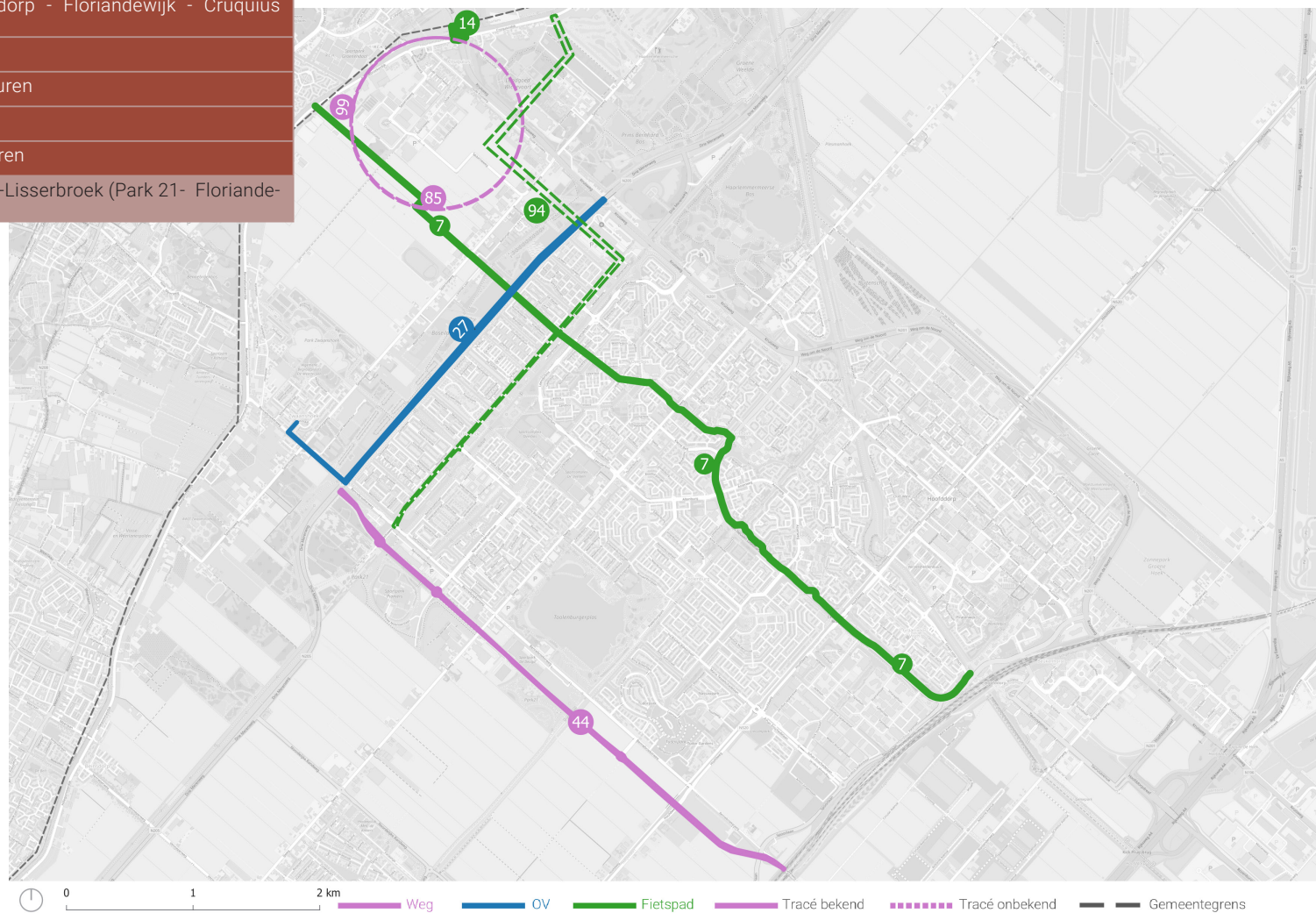
Het pakket met oplossingen geprioriteerd op basis van de eerder genoemde afwegingen ziet er als volgt uit. Het vernieuwen van de Ringvaartbrug Cruquius (ID 14) is momenteel al in uitvoering en daarom nr. 1 in de prioritering.

Prio	ID	Oplossingsrichting
1	14	Ringvaartbrug Cruquius vernieuwen (grens 9A-B)
2	7	Nieuwe doorfietsroute (10): Hoofddorp - Floriandewijk - Cruquius (-Heemstede) (incl. brug)
3	27	OV ontsluiting Cruquius
4	85	Cruquius - verkeer naar de randen sturen
5	99	Cruquius - randstructuur op orde
6	44	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen
7	94	Nieuwe doorfietsroute (8B): Haarlem-Lisserbroek (Park 21- Floriande-Ringvaart)

Cruciaal om te bouwen

Kan tijdens fase 1

Kan tijdens fase 2



Zonder deze oplossingsrichtingen kan niet worden gestart met de gebiedsontwikkeling

Station Hoofddorp vervult een belangrijke rol als OV-knoop voor Cruquius en de nabijgelegen werkgebieden. Daarom is een goede fiets- en OV-verbinding tussen Hoofddorp en Heemstede nodig. De nieuwe doorfietsroute van Hoofddorp via Cruquius naar Heemstede zorgt voor deze dubbeldorp verbinding. Een verbinding over de Ringvaart (onderdeel van ID 7) is daarbij essentieel. De toename van het aantal inwoners zal zorgen voor meer druk op de lokale wegen. Daarom is een goede inrichting nodig waarbij in het bebouwde gebied niet teveel doorgaand verkeer is en er goede aansluitingen zijn op de hoofdwegen (Randstructuur Cruquius). Het vraagt nadere studie en afweging hoe dit gebied op de randstructuur ontsloten kan worden. De bestaande aansluiting op de N201 kan dit niet meer verwerken. In zo'n studie zullen verschillende mogelijkheden via N201 en N205 nader uitgewerkt

moeten worden, ook in relatie met de groenstructuur. Het opwaarderen van de Nieuwe Bennebroekerweg is nodig om de verwachte stijging van het woon-werkverkeer aan te kunnen en de ontsluiting richting het rijkswegennet te spreiden. Voor het gebied Cruquius is aanvullende OV-ontsluiting nodig. Er moet nog worden bepaald of dit regulier of hoogwaardig OV moet zijn. Het is van belang dit onderzoek spoedig te starten in verband met de lange doorlooptijd van het realiseren van (H)OV. Bovenstaande resulteert in de volgende oplossingen:

- (ID 7) Nieuwe doorfietsroute (10): Hoofddorp - Floriandewijk - Cruquius (-Heemstede) (incl. brug)v
- (ID 27) OV ontsluiting Cruquius
- (ID 85) Cruquius – verkeer naar de randen sturen
- (ID 99) Cruquius – randstructuur op orde
- (ID 44) Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen

Nieuwe doorfietsroute kan tijdens fase 1

De nieuwe doorfietsroute van Haarlem naar Lisserbroek kan gedurende fase 1 worden gerealiseerd.

Fietspad naar Zuid-Kennemerland belangrijk maar buiten gemeentegrens

Op de langere termijn is het voor inwoners van Cruquius wenselijk dat niet alleen de doorfietsroute naar Hoofddorp aanwezig is, maar dat deze wordt doorgetrokken naar Zuid-Kennemerland om de bereikbaarheid van recreatiegebieden en binnensteden te faciliteren. Dat vraagt aanleg van het laatste gedeelte van de doorfietsroute naar Zuid-Kennemerland (doorfietsroute 8C). Dit gedeelte ligt buiten de grenzen van Haarlemmermeer. En hiervoor wordt afstemming gezocht met (buur)gemeenten Heemstede en Haarlem.

Legenda	
	Studiefase
	Planfase
	Realisatiefase
	Beheer / exploitatie

Prio	ID	Oplossing	Gerealiseerd	Investerings per jaar incl. indexering (2%/jaar) (€M)																	Totaal incl. indexering (2%/jaar)				
				'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	Vóór Fase 1	Tijdens Fase 1	Fase 2
1	14	Ringvaartbrug Cruquius vernieuwen (grens 9A-B)	2025	€ 1	€ 10	€ 11															€ 22M			€ 22M	
2	7	Nieuwe doorfietsroute (10): Hoofddorp - Floriandewijk - Cruquius (-Heemstede) (incl. t	2028	€ 1	€ 0	€ 0	€ 5	€ 5	€ 5												€ 16M			€ 16M	
3	27	OV ontsluiting Cruquius	2028	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 12	€ 13												€ 28M			€ 28M	
4	85	Cruquius - verkeer naar de randen sturen	2031	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 2	€ 2	€ 2									€ 5M			€ 5M	
5	99	Cruquius - randstructuur op orde	2028	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 7	€ 7												€ 15M			€ 15M	
6	44	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen	2028	€ 3	€ 24	€ 24	€ 25	€ 25	€ 26												€ 127M			€ 130M	
7	94	Nieuwe doorfietsroute (8B): Haarlem-Lisserbroek (Park 21- Floriande-Ringvaart)	2034						€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1	€ 1	€ 1							€ 2M		€ 2M	
TOTAAL				€ 6	€ 36	€ 36	€ 31	€ 49	€ 50	€ 2	€ 2	€ 2	€ 1	€ 1	€ 1	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 212	€ 2	€ 0	€ 217

3.6 GEBIEDSPAKKET BADHOEVEDORP

Badhoevedorp heeft een gunstige ligging tussen Schiphol en Amsterdam. Er wonen zo'n 13.000 mensen. De komende jaren worden er gemengde gebieden ontwikkeld langs het oude tracé van de A9. In totaal zal dit resulteren in circa 1.500 nieuwe woningen. Daarnaast worden ook nieuwe werkgebieden ontwikkeld, zoals Lijndenhof, de CLIC en Catharinahoeve. Het gebied is vooral goed bereikbaar voor autoverkeer, in het bijzonder dankzij de nabijheid van de A9, A4 en N232.

De gebiedsontwikkeling in Badhoevedorp is al begonnen. De eerste woningen zullen dit jaar (2022) worden gerealiseerd. De gebiedsontwikkeling is opgedeeld in veel kleinere (deel)ontwikkelingen, die op verschillende momenten in de tijd worden uitgevoerd. Hoelang de ontwikkelingen precies doorlopen hangt af van het onherroepelijk worden van de verschillende bestemmingsplannen. De gemeente voert bijvoorbeeld voor deelplan Schuilhoeve momenteel extra onderzoeken uit naar geluidsoverlast.



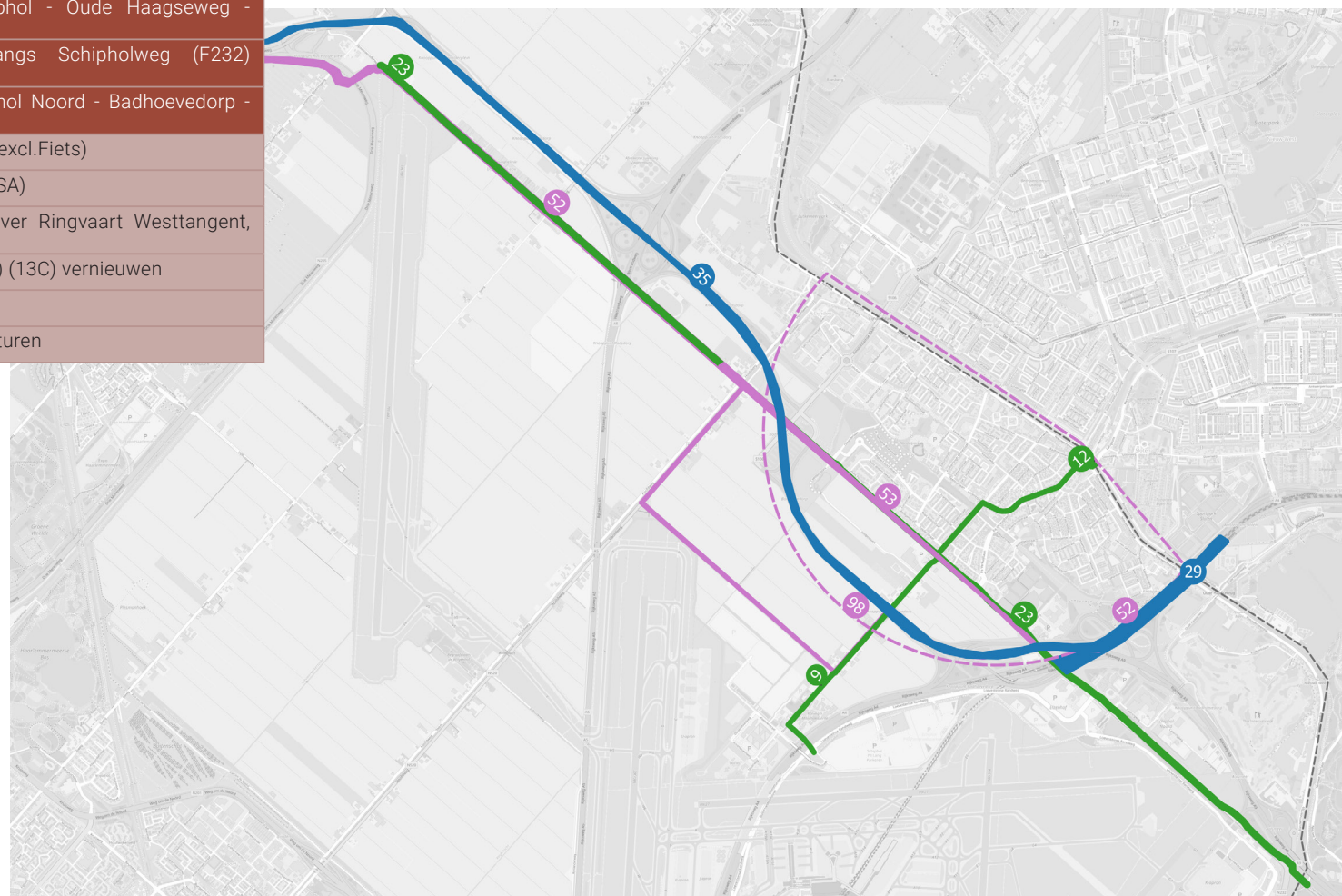
Het pakket met oplossingen geprioriteerd op basis van de eerder genoemde afwegingen ziet er als volgt uit:

Prio	ID	Oplossingsrichting
1	53	Schipholweg afwaarderen
2	25	Verbeteren doorfietsroute (5C,E): Schiphol - Oude Haagseweg - Amsterdam Zuid
3	23	Verbeteren (door)fietsroute (3A,B) langs Schipholweg (F232) Amstelveen - de Liède
4	9	Verbeteren hoofdfietsroute (13C): Schiphol Noord - Badhoevedorp - Sloterbrug
5	29	HOV Schiphol - Sloterdijk (Westtangent) (excl. Fiets)
6	35	HOV Haarlem - Amsterdam Zuid (HOV HSA)
7	19	Missing link doorfietsroute (fietsbrug over Ringvaart Westtangent, excl. HOV) (in 5E)
8	12	Ringvaartbrug Badhoevedorp (Sloterbrug) (13C) vernieuwen
9	52	Badhoevedorp - randstructuur op orde
10	98	Badhoevedorp - verkeer naar de randen sturen

Cruciaal om te bouwen

Kan tijdens fase 1

Kan tijdens fase 2



Deze oplossingsrichtingen hebben de hoogste prioriteit om woningbouw mogelijk te maken

De hoogste prioriteit voor het gebied Badhoevedorp is een goede fietsverbinding met Amsterdam aan de ene kant en Schiphol aan de andere kant. Voor inwoners zijn deze verbindingen van groot belang voor toegang tot voorzieningen en arbeidsplaatsen. De huidige fietsverbindingen zijn onvoldoende veilig en nog indirect. Dus enerzijds zijn er nieuwe fietsverbindingen nodig. Anderzijds moeten bestaande wegen, in het bijzonder de Schipholweg, veiliger gemaakt worden voor fietsers en voetgangers. Dit betekent het afwaarderen van 80 kilometer naar 50 km/u, inclusief het realiseren van veiligere oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Parallel hieraan verbeteren we de doorfietsroute. De verwachting is dat het verbeteren van de fietsroute langs de Schipholweg leidt tot een stijging in fietsgebruik en bij zal dragen aan de stedelijke bereikbaarheid in de regio. Ook vernieuwen we de Sloterbrug en verbeteren we daar de verkeersveiligheid. Er is al enig onderzoek gedaan naar de vernieuwing van de Sloterbrug, maar omdat de kosten hoger uitvallen dan in 2018 geraamd worden goedkopere alternatieven onderzocht in

2022. Concreet gaat het dus om de volgende oplossingsrichtingen:

- (ID 53) Schipholweg afwaarderen
- (ID 25) Verbeteren doorfietsroute (5C,E): Schiphol - Oude Haagseweg - Amsterdam Zuid
- (ID 23) Verbeteren (door)fietsroute (3A,B) langs Schipholweg (F232) Amstelveen - de Liede.
- (ID 9) Verbeteren hoofdfietsroute (13C): Schiphol Noord - Badhoevedorp - Sloterbrug.

Deze oplossingen kunnen gerealiseerd worden tijdens de bouw van de woningen

Gemeente Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer zijn van plan de Sloterbrug over de Ringvaart tussen Badhoevedorp en Sloten te vervangen voor een nieuwe bredere brug. De bestaande brug is een knelpunt voor autoverkeer en gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. Dit komt omdat het verkeer steeds drukker wordt en de fietser en voetganger nauwelijks ruimte heeft. De nieuwe Sloterbrug moet de veiligheid voor het verkeer en de doorstroming te verbeteren maar loopt nu vast op financieel gebied. Het gaat om:

- (ID 12) Ringvaartbrug Badhoevedorp

(Sloterbrug) (13C) vernieuwen

De verbinding tussen Schiphol en Sloterdijk (Westtangent) zal aantrekkelijker worden gemaakt voor fietsers en OV-reizigers. Zo komt er een nieuwe fietsbrug over de Ringvaart. En voor OV-reizigers zal de hoogwaardige busverbinding tussen openbaar vervoer knooppunten Amsterdam Sloterdijk en het busstation Schiphol Noord worden toegevoegd. Deze is noodzakelijk voor een kortere reistijd en betrouwbare dienstregeling. Het Amsterdamse deel van de HOV-verbinding ligt er al, het gaat alleen nog over de ontbrekende schakel tussen de A9 en de N232.

- (ID 29) HOV Schiphol - Sloterdijk (Westtangent) (excl. Fiets)
- (ID 19) Missing link doorfietsroute (fietsbrug over Ringvaart Westtangent, excl. HOV) (in 5E)

Ook wordt er gewerkt aan een nieuwe HOV-verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Zuid. Zo zorgen we dat we de groei van het aantal gebruikers aankunnen. De exacte route is nog niet vastgesteld. Een van de alternatieven loopt door Badhoevedorp en ontsluit voor de gebiedsontwikkeling de verbinding met Haarlem en Amsterdam.

- (ID 35) HOV Haarlem - Amsterdam Zuid (HOV HSA)

De mogelijke gebiedsontwikkeling in Badhoevedorp en het afwaarderen van de Schipholweg t.b.v. de leefbaarheid vraagt mogelijk in de toekomst alsnog om aanpassing van de hoofdweginfrastructuur. Een ringstructuur ten zuiden van Badhoevedorp is daarbij een denkbare optie, mocht blijken dat de huidige situatie ontoereikend is. Het voet- en fietspad van Lijnden naar Nieuwe Meer hangt samen met de afwaardering van de Schipholweg, zonder de afwaardering is er geen ruimte voor voetgangers en fietsers.

- (ID 52) Badhoevedorp – randstructuur op

orde

- (ID 98) Badhoevedorp – verkeer naar de randen sturen

Legenda

Studiefase

Planfase

Realisatiefase

Beheer / exploitatie

GEBIEDSPAKKET BADHOEVEDORP

Prio	ID	Oplossing	Gerealiseerd	Investerings per jaar incl. indexering (2%/jaar) (€M)																	Totaal incl. indexering (2%/jaar)					
				'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	Vóór Fase 1	Tijdens Fase 1	Fase 2	Totaal
1	53	Schipholweg afwaarderen	2027	€ 0	€ 0	€ 0	€ 4	€ 4														€ 8M			€ 8M	
2	25	Verbeteren doorfietsroute (5C,E): Schiphol - Oude Haagseweg - Amsterdam Zuid	2030	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 2	€ 2	€ 2											€ 7M			€ 7M	
3	23	Verbeteren (door)fietsroute (3A,B) langs Schipholweg (F232) Amstelveen - de Liede	2027	€ 1	€ 1	€ 1	€ 12	€ 12														€ 26M			€ 26M	
4	9	Verbeteren hoofdfietsroute (13C): Schiphol Noord - Badhoevedorp - Sloterbrug	2033				€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 4	€ 4									€ 9M			€ 9M	
5	29	HOV Schiphol - Sloterdijk (Westtangent) (excl.Fiets)	2027	€ 2	€ 8	€ 9	€ 9	€ 9															€ 36M		€ 36M	
6	35	HOV Haarlem - Amsterdam Zuid (HOV HSA)	2032	€ 3	€ 3	€ 4	€ 5	€ 6	€ 41	€ 41	€ 42	€ 43	€ 44									€ 232M			€ 232M	
7	19	Missing link doorfietsroute (fietsbrug over Ringvaart Westtangent, excl. HOV) (in 5E)	2027		€ 1	€ 4	€ 4	€ 4														€ 12M			€ 12M	
8	12	Ringvaartbrug Badhoevedorp (Sloterbrug) (13C) vernieuwen	2027	€ 1	€ 1	€ 2	€ 14	€ 15														€ 32M			€ 32M	
9	52	Badhoevedorp - randstructuur op orde	2037	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5					€ 34M			€ 34M	
10	98	Badhoevedorp - verkeer naar de randen sturen	2033				€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 2	€ 2										€ 5M			€ 5M	
TOTAAL				€ 8	€ 14	€ 19	€ 48	€ 49	€ 43	€ 44	€ 45	€ 44	€ 55	€ 11	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 50	€ 352	€ 0	€ 401

3.7 PAKKET REGIONAAL

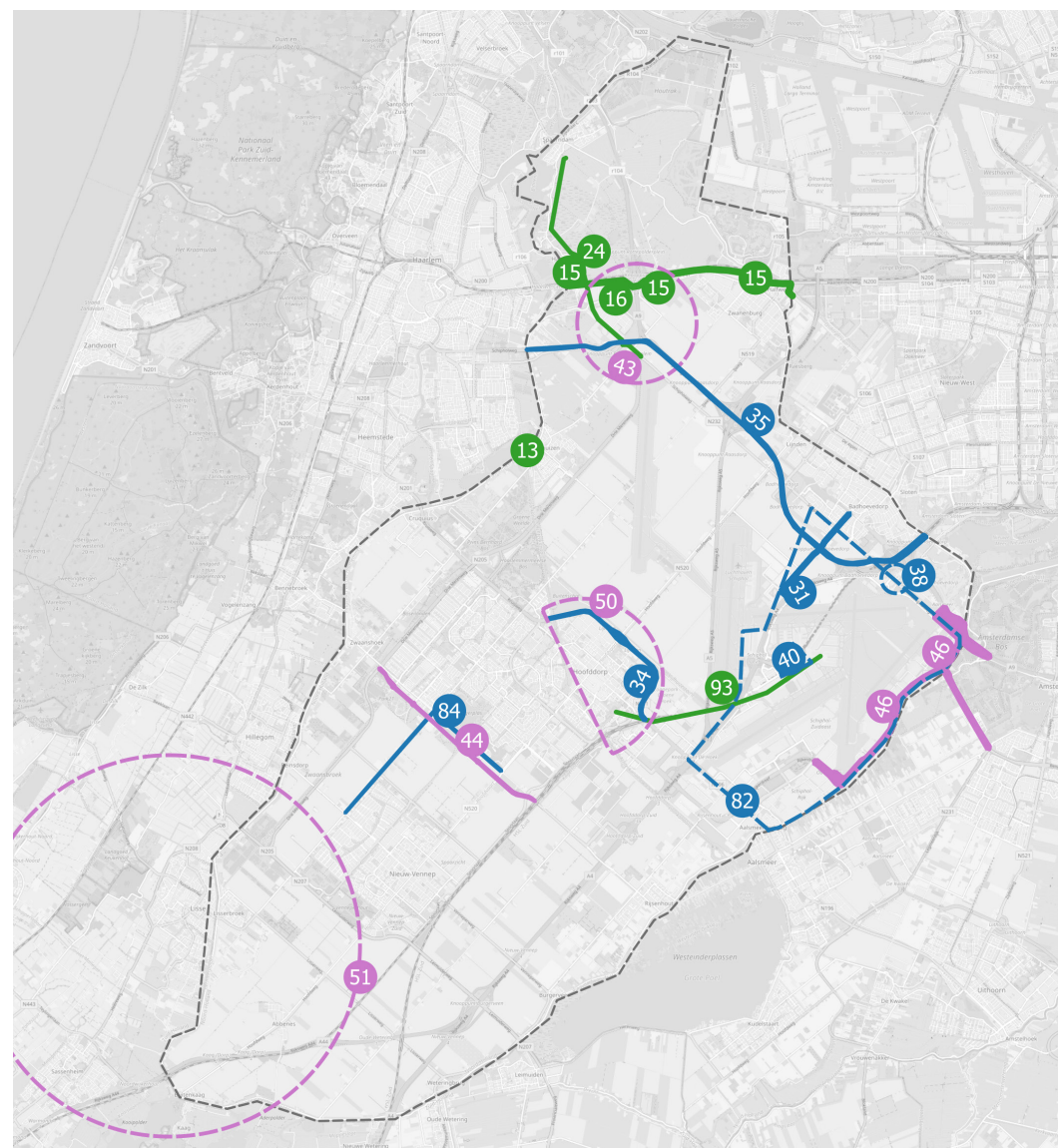
Dit pakket bevat oplossingsrichtingen die een regionaal belang hebben en/of minder direct samenhangen met een specifieke gebiedsontwikkeling. Dit zijn bijvoorbeeld oplossingen die bestaande knelpunten oplossen. Bijvoorbeeld om de bereikbaarheid op orde te houden gezien de groeiende pendel van en naar de regio's om ons heen. De toename van woningen en arbeidsplaatsen maakt dit des te belangrijker.



Locatiespecifieke regionale oplossingsrichtingen

In dit pakket maken we onderscheid tussen algemene afspraken en oplossingen die niet bij één specifieke locatie horen, en oplossingen die wel locatiespecifiek zijn. Onderstaande tabel geeft de locatiespecifieke regionale oplossingsrichtingen weer.

Prio	ID	Oplossingsrichting
1	44	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen
2	15	Doorfietsroute (2B,C,D): Haarlem - Amsterdam (F200) afmaken
3	100	Kruisweg C - Doorfietsroute Kruisweg (9E) incl. HOV-route optimaliseren
4	101	Kruisweg C - Koude aansluiting Aalsmeerderweg/Kruisweg
5	102	Kruisweg C - Kleine korte termijn maatregelen waaronder VRI en kruispuntoptimalisaties
6	93	Missing link doorfietsroute (6): tussen Hoofddorp en Schiphol
7	50	Oplossen integrale mobiliteits- en gebiedsopgave rond stationsgebied Hoofddorp
8	13	Missing link doorfietsroute (grens 1A-B): Ringvaartbrug Vijfhuizen langs Geniedijk
9	82	HOV SOOMR
10	84	HOV Noordwijk-Schiphol (deel 2 -N-Vennep-W- Zuidrand- Hoofddorp Station - Schiphol)
11	35	HOV Haarlem - Amsterdam Zuid (HOV HSA)
12	40	MKS (MIRT)
13	51	Robuuste ruitstructuur Haarlemmerm. - Bollenstreek (Poelweg, brug over Ringvaart)
14	46	Programma Bosrandweg-Fokkerweg (o.a. fietsveiligheid) (7A)
15	103	Kruisweg C - Herinrichten Kruisweg naar gebiedsontsluitingsweg
16	104	Kruisweg C - Aansluiten Aalsmeerderweg/Kruisweg
17	105	Kruisweg C - Verlengen van de Naritaweg naar Aalsmeerderweg
18	106	Kruisweg C - Aanpassen/afsluiten kruising Pudongweg/Kruisweg
19	107	Kruisweg C - Aansluiten Rijkstreek
20	108	Kruisweg C - Beechavenue afsluiten westelijk deel
21	109	Kruisweg C - Uitbreiding capaciteit N201 bij groot onderhoud
22	110	Kruisweg C - Volledige aansluiting N201-SLP en aanpassing viaduct over N196
23	24	Nieuwe doorfietsroute (3C): Schipholweg - De Liede - Polanenpark - Pont NZK
24	16	Missing link doorfietsroute (3C): Ringvaartbrug tussen De Liede en Polanenpark
25	31	HOV Schipholring uitbreiden in Schiphol Noord
26	38	Knoop Schiphol Noord ontwikkelen (gekoppeld aan Noord/Zuid-lijn)
27	43	Rottepolderplein (MIRT)
28	34	HOV Station Hoofddorp - Hoofddorp Noord - Spaarne Gasthuis



— Weg — OV — Fietspad — Tracé bekend — Tracé onbekend

De drie oplossingen die het hoogst op de prioriteitenlijst van dit pakket staan, zijn ook al in een verder gevorderd stadium van besluitvorming (studiefase afgerond of wordt afgerond in 2022) en dragen sterk bij aan het oplossen van bestaande knelpunten en ruimte maken voor de fiets. Het gaat om:

- (ID 44) Opwaarderen nieuwe Bennebroekerweg
- (ID 15) Missing link doorfietsroute Haarlem-Amsterdam
- (ID 100-110) De Kruisweg corridor

Van auto naar fiets en OV

Vervolgens is er een aantal oplossingen die autogebruik ontmoedigen door veilig fietsverkeer en OV gebruik te stimuleren en daarom hoog op de prioriteitenlijst staan. Dit zijn:

- (ID 66) Fietspaden rondom OV knopen verbeteren – om te zorgen dat stations goed bereikbaar zijn voor fietsers.
- ID (93) Missing link doorfietsroute tussen Hoofddorp en Schiphol, zodat inwoners sneller de fiets kiezen voor woon-werkverkeer richting Schiphol
- (ID 55) De verkeersveiligheids campagne “Met elkaar overweg” loopt al via de VRA en fungeert als ondersteuning naast de

fysieke maatregelen om verkeersveiligheid in Haarlemmermeer te verbeteren

Integrale gebiedsopgave stationsgebied Hoofddorp

Zoals eerder ook al in het gebiedspakket van Hoofddorp toegelicht is een studie naar de inrichting van het stationsgebied in Hoofddorp (ID 50) noodzakelijk om de enorme toename aan bewegingen van de afgelopen en komende jaren in goede banen te leiden.

De HOV verbindingen geprioriteerd

Er staat een vijftal HOV-verbindingen op de planning die bijdragen aan een hoge kwaliteit van openbaar vervoer in Haarlemmermeer. Het belangrijkste vinden we de HOV SOOMR (Schiphol Oost- Oude Meer en Rijk – ID 82) die zorgt voor een betere OV voorziening tussen en naar de werklocaties bij Schiphol en ook relatief lage kosten kent t.o.v. de andere HOV-investeringen. Direct daarop volgen in de prioritering de HOV Noordwijk-Schiphol (deel 2 ID 84) en de HOV HSA (Haarlem-Schiphol-Amsterdam ID 35). De HOV HSA vergt een behoorlijke investering (>€200M) maar heeft veel potentie om bij een betere verbinding autoreizigers van Haarlem naar werkgebieden te verleiden

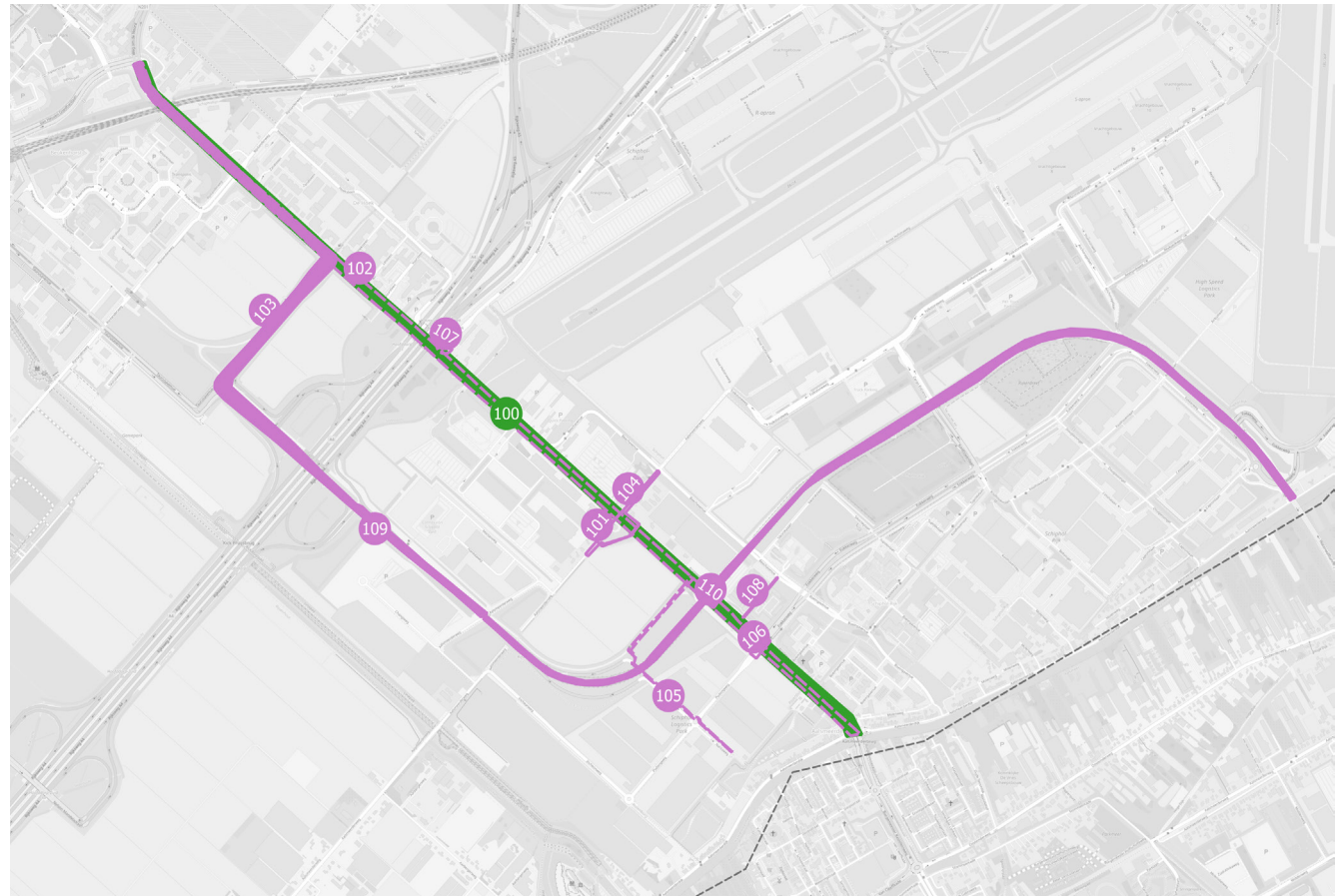
naar het OV doordat de reistijd met het OV sterk verbetert. Tot slot staat iets lager op de prioritering de HOV Schipholring (Noord) (ID 31) die met name van belang is als de Noord/Zuidlijn gerealiseerd is. En de HOV Station Hoofddorp – Hoofddorp Noord/ Spaarne Gasthuis (ID 34). Dit gaat om het aanleggen van 5 km busbaan langs de Weg om de Noord (N201).



De Kruisweg-corridor

De Kruisweg-corridor is een project dat integraal verschillende knelpunten aanpakt en inspeelt op de ontwikkelingen in het gebied. Hiermee moet de ruimtelijk-economische bereikbaarheid van dit gebied behouden blijven en daar waar kan worden versterkt. Door integraal naar dit gebied te kijken wordt voorkomen dat verschillende stakeholders in het gebied investeringen langs elkaar heen maken en daarmee de effectiviteit van de investeringen teniet doen. Het gebied centreert zich rondom de N196 Kruisweg in de gemeente Haarlemmermeer, ingebed tussen de ruit Schiphol, Aalsmeer, de Geniedijk van de Stelling van Amsterdam bij Rijsenhout en Hoofddorp De A4, de N201 en de N196 zijn belangrijke verkeersaders in het gebied. De oplossingsrichtingen zien toe op zowel fiets, HOV, logistiek en auto. De oplossingen moeten op de middellange/ lange termijn de bereikbaarheid rondom de gehele corridor verbeteren. Het project Kruisweg-corridor is opgedeeld in verschillende fasen (zie hieronder), waarbij de maatregelen per fase deels een onderlinge samenhang kennen.

Fase 1	
100	Doorfietsroute langs Kruisweg incl. HOV route optimalisaties
101	Koude aansluiting Aalsmeerderweg/Kruisweg
102	Kleine korte termijn maatregelen waaronder VRI en kruispuntopimalisaties
Fase 2	
103	Herinrichten Kruisweg naar gebiedsontsluitingsweg
104	Aansluiten Aalsmeerderweg/Kruisweg
105	Verlengen van de Naritaweg naar Aalsmeerderweg
106	Aanpassen/afsluiten kruising Pudongweg/ Kruisweg
107	Aansluiten Rijkstreek
108	Beechavenue afsluiten westelijk deel
Fase 3	
109	Uitbreiding capaciteit N201 bij groot onderhoud
110	Volledige aansluiting N201-SLP en aanpassing viaduct over N196



Niet-locatiespecifieke regionale oplossingen

In dit pakket maken we zoals gezegd onderscheid tussen algemene afspraken en oplossingen die niet bij één specifieke locatie horen, en oplossingen die wel locatiespecifiek zijn.

Onderstaande tabel geeft de niet-locatiespecifieke oplossingen weer op volgorde van belangrijkheid. Soms gaat het meer om afspraken dan projecten.

ID	Oplossingsrichting
79	Slimme technologie inzetten voor verkeersmanagement
76	Parkeerprijzen afstemmen met de rest van MRA
66	Fietspaden rondom OV-knopen verbeteren
55	Verkeersveiligheidscampagne
70	Straat-, buurt- en wijkhubs bestaande wijken
75	Samenwerking werkgevers MRA
67	Deelfietsenprogramma bij OV-knopen
77	Regionaal fietshuurprogramma recreatiegebieden
78	Aansluiting logistieke hubs aan HWN
80	Zero-emissie zones Schiphol
42	Regionale HUB ontwikkeling (bij P+R)



Voor de regionale en overige oplossingsrichtingen resulteert dit in onderstaande planning.

De kosten van ID 40 MIRT Rottepolderplein zijn niet geraamd omdat het Rijk deze dekt.

Legenda

Studiefase

Planfase

Realisatiefase

Beheer / exploitatie

Prio	ID	Oplossing	Gerealiseerd	Investerings per jaar incl. indexering (2%/jaar) (€M)																	Totaal		
				'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39		'40	'41
1	44	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen	2028	€ 3	€ 24	€ 24	€ 25	€ 25	€ 26												€ 130M		
2	15	Doorfietsroute (2B,C,D): Haarlem - Amsterdam (F200) afmaken	2024	€ 0	€ 3																€ 3M		
3	100	Kruisweg C - Doorfietsroute Kruisweg (9E) ind. HOV-route optimaliseren	2028	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 5	€ 5												€ 11M		
4	101	Kruisweg C - Koude aansluiting Aalsmeerderweg/Kruisweg	2028	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 3	€ 4												€ 8M		
5	102	Kruisweg C - Kleine korte termijn maatregelen waaronder VRI en kruispuntoptimalisati	2027	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1	€ 1													€ 2M		
6	93	Missing link doorfietsroute (6): tussen Hoofddorp en Schiphol	2031			€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 29	€ 30									€ 65M		
7	50	Oplossen integrale mobiliteits- en gebiedsopgave rond stationsgebied Hoofddorp	2033	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 2	€ 2	€ 78	€ 80	€ 81	€ 83								€ 331M		
8	13	Missing link doorfietsroute (grens 1A-B): Ringvaartbrug Vijfhuizen langs Geniedijk	2029	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 5	€ 5												€ 17M		
9	82	HOV SOOMR	2027	€ 1	€ 0	€ 0	€ 7	€ 7													€ 16M		
10	84	HOV Noordwijk-Schiphol (deel 2 -N-Venep-W- Zuidrand- Hoofddorp Station - Schipho	2028	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 22	€ 23												€ 50M		
11	35	HOV Haarlem - Amsterdam Zuid (HOV HSA)	2032	€ 3	€ 3	€ 4	€ 5	€ 6	€ 41	€ 41	€ 42	€ 43	€ 44								€ 232M		
12	40	MKS (MIRT)	2027	€ 43	€ 43	€ 44	€ 45	€ 46													€ 263M		
13	51	Robuuste ruitstructuur Haarlemmerm. - Bollenstreek (Poelweg, brug over Ringvaart)	2037			€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1	€ 1	€ 1	€ 13	€ 13	€ 13	€ 14				€ 58M		
14	46	Programma Bosrandweg-Fokkerweg (o.a. fietsveiligheid) (7A)	2026	€ 2	€ 2	€ 20	€ 21														€ 45M		
15	103	Kruisweg C - Herinrichten Kruisweg naar gebiedsontsluitingsweg	2035					€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 4	€ 4	€ 4						€ 14M		
16	104	Kruisweg C - Aansluiten Aalsmeerderweg/Kruisweg	2035					€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 4	€ 4	€ 4						€ 14M		
17	105	Kruisweg C - Verlengen van de Naritaweg naar Aalsmeerderweg	2035					€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1	€ 2	€ 2						€ 5M		
18	106	Kruisweg C - Aanpassen/afsluiten kruising Pudongweg/Kruisweg	2035					€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0						€ 1M		
19	107	Kruisweg C - Aansluiten Rijkstreek	2035					€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 5	€ 5	€ 5						€ 16M		
20	108	Kruisweg C - Beechavenue afsluiten westelijk deel	2035					€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1	€ 1	€ 1						€ 4M		
21	109	Kruisweg C - Uitbreiding capaciteit N201 bij groot onderhoud	2043											€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 13	€ 44M		
22	110	Kruisweg C - Volledige aansluiting N201-SLP en aanpassing viaduct over N196	2043											€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 9	€ 31M		
23	24	Nieuwe doorfietsroute (3C): Schipholweg - De Liede - Polanenpark - Pont NZK	2042											€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 5	€ 5		€ 17M		
24	16	Missing link doorfietsroute (3C): Ringvaartbrug tussen De Liede en Polanenpark	2044											€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0		€ 13M		
25	31	HOV Schipholring uitbreiden in Schiphol Noord	2039									€ 1	€ 0	€ 0	€ 0	€ 4	€ 4	€ 4			€ 14M		
26	38	Knoop Schiphol Noord ontwikkelen (gekoppeld aan Noord/Zuid-lijn)	2041									€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3		€ 14M		
27	43	Rottepolderplein (MIRT)	2033	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0								€ 0M		
28	34	HOV Station Hoofddorp - Hoofddorp Noord - Spaarne Gasthuis	2040										€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 1	€ 19	€ 19		€ 42M		
31	79	Slimme technologie inzetten voor verkeersmanagement	2039	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0		€ 1M		
32	76	Parkeerprijzen afstemmen met de rest van MRA	2031					€ 0	€ 0	€ 0	€ 0										€ 0M		
33	66	Fietspaden rondom OV-knopen verbeteren	2028	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 4	€ 4												€ 8M		
34	55	Verkeersveiligheidscampagne	2042	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1M		
35	70	Straat-, buurt- en wijkhubs bestaande wijken	2032					€ 0	€ 0	€ 0	€ 0										€ 0M		
36	75	Samenwerking werkgevers MRA	2039	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0		€ 2M		
37	67	Deelfietsenprogramma bij OV-knopen	2025	€ 0	€ 0	€ 3															€ 3M		
38	77	Regionaal fietsuurprogramma recreatiegebieden	2025	€ 0	€ 0	€ 0															€ 0M		
39	78	Aansluiting logistieke hubs aan HWN	2033		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0								€ 0M		
40	80	Zero-emissie zones Schiphol	2026	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0														€ 0M		
41	42	Regionale HUB ontwikkeling (bij P+R)	2029					€ 0	€ 0	€ 1											€ 1M		
TOTAAL				€ 55	€ 79	€ 101	€ 109	€ 129	€ 111	€ 52	€ 151	€ 154	€ 127	€ 101	€ 31	€ 33	€ 16	€ 21	€ 10	€ 28	€ 29	€ 31	€ 1.477

5. BEGROTING EN BEKOSTIGING



4.1. Totale raming oplossingen

Adaptieve Agenda

De totale raming van alle oplossingen in de Adaptieve Agenda bedraagt inclusief indexatie bijna € 2,5 miljard. De tabel op de volgende pagina bevat een inschatting van de kosten per jaar in de periode 2022 – 2040. Uiteraard komen niet alle kosten voor rekening van de drie partijen. Zo zijn er oplossingen die vanuit het Rijk worden gefinancierd (bijvoorbeeld de MIRT-trajecten en impulsen voor de woningbouw) en oplossingen waar de gebiedsontwikkelingen aan bijdragen.

De planning geeft de oplossingen weer op volgorde van wanneer de studie-, plan- en realisatiefase start. De volgorde van boven naar beneden kan dus niet als een prioritering gelezen worden. De prioritering van oplossingen ligt besloten in de verschillende pakketten.

Tussen 2024 en 2033 zien we een behoorlijke piek in de totale benodigde mobiliteitsinvesteringen (>€ 100M/jaar). Dit is het directe gevolg van het gegeven dat er veel gebiedsontwikkelingen gelijktijdig gepland staan. Als daadwerkelijk alle gebiedsontwikkelingen volgens huidige

planning doorgang vinden, betekent dit dat er op het gebied van mobiliteit ook veel extra capaciteit en middelen nodig zijn.

4.2. Er zijn verschillende bronnen om de oplossingsrichtingen te bekostigen

Bijdragen vanuit gebiedsontwikkeling

Gebiedsontwikkelaars hebben belang bij een goede ontsluiting van hun gebiedsontwikkeling. Immers, het vergroot de aantrekkelijkheid van de ontwikkeling voor huurders en kopers. Sommige mobiliteitsoplossingen – bijvoorbeeld een lagere parkeernorm – leveren gebiedsontwikkelaars zelfs een kostenbesparing op. Kortom: mobiliteitsoplossingen kunnen de business case van een gebiedsontwikkeling verbeteren. Het is dan ook goed mogelijk gebiedsontwikkelaars om een bijdrage aan mobiliteitsoplossingen te vragen.

Reguliere investeringsbudgetten van gemeente, vervoerregio en provincie

De provincie, gemeente en vervoerregio hebben jaarlijks budget beschikbaar voor mobiliteit in Haarlemmermeer. Een deel daarvan is al bestemd. Onderstaande tabel geeft de budgetten per organisatie per jaar, en de mate waarin dit budget nog geen bestemming heeft (en dus mogelijk beschikbaar is voor de bekostiging van

deze Adaptieve Agenda). Natuurlijk zijn de beschikbare mobiliteitsbudgetten voor Haarlemmermeer aan verandering onderhevig. De tabel is dan ook niet meer dan een indicatie.

	Gemeente	Vervoerregio	Provincie
Mobiliteitsbudget per jaar	~€7M per jaar	Gemiddeld ~€10 – €15M per jaar	Geen aanvullend budget
Mate waarin budget al bestemd is	Deel budget is voor onderhoud	Tot '26 ligt meeste vast en plafond bereikt	Voorlopig geen budget beschikbaar voor nieuwe projecten

Aanvullend op deze mobiliteitsbudgetten zijn er mogelijk ook andere budgetten waaruit een bijdrage geleverd kan worden aan de mobiliteitsoplossingen uit deze Adaptieve Agenda. Bijvoorbeeld budgetten op het gebied van vergroening of gezondheid.

Aanvullende rijksbijdragen

De gebiedsontwikkelingen in Haarlemmermeer leveren een grote bijdrage aan de landelijke woningbouwopgave. En verschillende mobiliteitsoplossingen leveren ook bijdragen aan andere landelijke doelstellingen. Veel van de

mobiliteitsoplossingen in deze agenda hebben dus ook een nationaal belang. Sommige oplossingen komen daardoor in aanmerking voor een bijdrage vanuit het Rijk. Daarvoor kunnen gemeente, vervoerregio en provincie gebruik maken van de volgende 'potjes':

- Mobiliteitsfonds. Het Rijk stelt voor de komende 10 jaar in totaal € 7,5 miljard beschikbaar voor goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. De gebiedsontwikkelingen in Haarlemmermeer vallen hier ook onder.
- Investeringsimpuls verkeersveiligheid. Het Rijk heeft voor de periode 2020 – 2030 €500 miljoen beschikbaar om een impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen. Lokale en regionale wegbeheerders kunnen een rijksbijdrage van 50% ontvangen voor infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren.
- Snelfietsroutes en fietsenstallingen. Het kabinet stelt vanuit het regeerakkoord 100 miljoen euro beschikbaar voor de aanleg en aanpassingen van snelfietsroutes (26

miljoen euro) en fietsenstallingen (74 miljoen euro).

Bijdragen van andere partijen en gebruikersbijdragen

Ten slotte zijn soms ook andere partijen (co) financier van bepaalde oplossingsrichtingen. Denk aan Schiphol of ProRail. En kunnen ook gebruikers een bijdrage leveren aan de kosten van de mobiliteitsoplossingen. Bijvoorbeeld via parkeergelden of tol.

4.3. Oplossingsrichtingen in realisatie of planfase hebben grotendeels al dekking

Voor de oplossingsrichtingen die zich al in de plan- of realisatiefase bevinden, is grotendeels al dekking vanuit de provincie, gemeente, vervoerregio en/of andere partijen zoals het Rijk. Onderstaande tabel laat dit zien.

ID	OPLOSSING	TOTAAL	IS ER DEKKING	HRM	PNH	VRA	EXTERN	NAMELIJK
40	MKS (MIRT)	€ 263M	Ja				€250M	Rijk
55	Verkeersveiligheidscampagne	€ 1M	Ja			100%		
77	Regionaal fietshuurprogramma recreatiegebieden	€ 0M	Ja				100%	Aanbieder
80	Zero-emissie zones Schiphol	€ 0M	Ja				100%	Schiphol (wegbeheerder)
78	Aansluiting logistieke hubs aan HWN	€ 0M	Ja					grex , geen investering
14	Ringvaartbrug Cruquius vernieuwen (grens 9A-B, brug) (o.a. fietsveiligheid)	€ 22M	Ja		100%			ontwikkelaars?
43	Rottepolderplein (MIRT)	€ 0M	Ja				100%	Rijk
79	Slimme technologie inzetten voor verkeersmanagement	€ 1M	Ja	50%		50%		Is vervangingsopgave
63	Standaard toepassen MPvE in gebiedsontwikkelingen	€ 0,1M	Ja	50%		50%		Deels al gerealiseerd
15	Missing link doorfietsroute (2B,C,D): Haarlem - Amsterdam (F200) afmaken	€ 3M	Ja	€1,4M	€1M		€0,7M	Rijk
19	Missing link doorfietsroute (fietsbrug over Ringvaart Westtangent, excl. HOV)	€ 12M	Ja					Besluitvorming mei 2022
29	HOV Schiphol - Sloterdijk (Westtangent) (excl.Fiets)	€ 36M	Ja					Besluitvorming mei 2022
5	Nieuwe doorfietsroute (5A en 8A): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 1: Lisse-Lisserbroek-Nieuw-Vennep)	€ 2M	Ja	10%	10%	80%		
75	Samenwerking werkgevers MRA	€ 2M	Gedeeltelijk		12,5%	25%	37,5%	
44	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen	€ 130M	Gedeeltelijk					Besluitvorming loopt

4.4. Oplossingsrichtingen waarvan de studiefase gestart moet worden hebben veelal nog geen dekking

Voor de overige oplossingsrichtingen is het op korte termijn vooral noodzakelijk budget te reserveren om de studiefase op te starten.

4.5. Voor de verdeling van kosten over de drie partijen en externen hanteren we een standaard werkwijze

Om de oplossingsrichtingen uit de Adaptieve Agenda in de individuele investeringsagendas van de verschillende partners op te kunnen nemen, is het nodig inzicht te krijgen in de bijdrage die de partners aan de verschillende (type) projecten kunnen doen.

Voorgaande jaren was het op projectniveau vaak gebruikelijk (in ieder geval bij de vervoerregio) om via vaste percentages en referentiebijdragen tot afspraken te komen. Die percentages waren gebaseerd op specifieke en vaak mono-modale infrastructuur-elementen, zoals aantal kilometer fietspad, breedte, type verharding etc. In de mobiliteitspraktijk zien we de laatste jaren steeds vaker dat opgaven niet meer één duidelijk netwerkdoel hebben, maar complex en multimodaal zijn. Tevens

ID	Oplossing	'23	'24	'25
102	Kruisweg C - Kleine korte termijn maatregelen waaronder VRI en kruispuntopimalisaties	€ 0,1M	€ 0,1M	€ 0,1M
87	Nieuw-Vennep - verkeer naar de randen sturen	€ 0,1M	€ 0,1M	€ 0,1M
96	Nieuw-Vennep - randstructuur op orde	€ 0,2M	€ 0,2M	€ 0,2M
88	Nieuwe doorfietsroute (5B,C,D,E): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 2: N-Vennep-Schiphol)	€ 0,1M	€ 0,1M	€ 0,1M
100	Kruisweg C - Doorfietsroute Kruisweg (9E) incl. HOV-route optimaliseren	€ 0,3M	€ 0,3M	€ 0,3M
101	Kruisweg C - Koude aansluiting Aalsmeerderweg/Kruisweg	€ 0,2M	€ 0,2M	€ 0,2M
13	Missing link doorfietsroute (grens 1A-B): Ringvaartbrug Vijfhuizen langs Geniedijk	€ 0,3M	€ 0,3M	€ 0,4M
28	HOV Noordwijk-Schiphol (Deel 1 - Noordwijk – Lisserbroek – N-Vennep, ind. fietsbrug)	€ 2,3M	€ 2,3M	€ 14,3M
46	Programma Bosrandweg-Fokkerweg (o.a. fietsveiligheid) (7A)	€ 2,2M	€ 2,2M	€ 20,3M
67	Deelfietsprogramma bij OV-knopen	€ 0,2M	€ 0,2M	€ 2,9M
7	Nieuwe doorfietsroute (10): Hoofddorp - Floriandewijk - Cruquius (-Heemstede) (ind. brug)	€ 0,8M	€ 0,4M	€ 0,4M
23	Verbeteren (door)fietsroute (3A,B) langs Schipholweg (F232) Amstelveen - de Liede	€ 1,2M	€ 0,6M	€ 0,6M
53	Schipholweg afwaarderen	€ 0,4M	€ 0,2M	€ 0,2M
82	HOV SOOMR	€ 0,8M	€ 0,4M	€ 0,4M
12	Ringvaartbrug Badhoevedorp (Sloterbrug) (13C) vernieuwen	€ 0,7M	€ 0,8M	€ 1,5M
1	Voet- en fietsverbindingen stationsgebied en Hoofddorp centrum (fietsroute:5D, 15, 9C, 10C, 1C, 12BC, 6)	€ 0,8M	€ 0,8M	€ 0,8M
11	Voet- en fietspad (4B): Hoofddorp Noord - Centrum - Zuidrand - Park 21 - N-Vennep	€ 0,3M	€ 0,3M	€ 0,3M
27	OV ontsluiting Cruquius	€ 0,6M	€ 0,7M	€ 0,7M
37	Fietsenstallingen uitbreiden station Hoofddorp	€ 0,4M	€ 0,5M	€ 0,5M
54	Veilige schoolroutes tussen ontwikkelgebieden en bestaande kernen	€ 0,1M	€ 0,1M	€ 0,1M
61	Last-mile ov woon- en werklocaties	€ 0,0M	€ 0,0M	€ 0,0M
66	Fietspaden rondom OV-knopen verbeteren	€ 0,2M	€ 0,2M	€ 0,2M
69	Mobiliteitshubs ontwikkelgebieden gekoppeld aan OV en voorzieningen	€ 0,1M	€ 0,1M	€ 0,1M
84	HOV Noordwijk-Schiphol (deel 2 -N-Vennep-W- Zuidrand- Hoofddorp Station - Schiphol)	€ 1,1M	€ 1,2M	€ 1,2M
99	Cruquius - randstructuur op orde	€ 0,3M	€ 0,3M	€ 0,3M
25	Verbeteren doorfietsroute (5C,E): Schiphol - Oude Haagseweg - Amsterdam Zuid	€ 0,1M	€ 0,1M	€ 0,1M
35	HOV Haarlem - Amsterdam Zuid (HOV HSA)	€ 3,4M	€ 3,5M	€ 3,5M
47	Lisserbroek - verkeer naar de randen sturen	€ 0,1M	€ 0,1M	€ 0,1M
85	Cruquius - verkeer naar de randen sturen	€ 0,1M	€ 0,1M	€ 0,1M
86	Hoofddorp - verkeer naar de randen sturen	€ 0,2M	€ 0,2M	€ 0,2M
91	Nieuwe reizigerspassage Station Hoofddorp	€ 2,6M	€ 2,6M	€ 2,7M
95	Hoofddorp - randstructuur op orde	€ 0,2M	€ 0,2M	€ 0,2M
97	Lisserbroek - randstructuur op orde	€ 0,2M	€ 0,2M	€ 0,2M
26	Specifieke opgave fiets/voetnetwerk rond Station Hoofddorp (incl. ontvlechten) (15)	€ 0,1M	€ 0,1M	€ 0,1M
49	Wegen stationsgebied Hoofddorp afwaarderen	€ 0,1M	€ 0,1M	€ 0,1M
90	Doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp	€ 0,0M	€ 0,0M	€ 0,0M
50	Oplossen integrale mobiliteits- en gebiedsopgave rond stationsgebied Hoofddorp	€ 0,7M	€ 0,7M	€ 0,7M
52	Badhoevedorp - randstructuur op orde	€ 0,3M	€ 0,3M	€ 0,3M
71	Deelautoprogramma's bewoners			€ 0,0M
93	Missing link doorfietsroute (6): tussen Hoofddorp en Schiphol			€ 1,5M
51	Robuuste ruitstructuur Haarlemmerm. - Bollenstreek (Poelweg, brug over Ringvaart)			€ 0,4M
Totaal studiefase		€ 22M	€ 14M	€ 10M
Totaal planfase		€ 0M	€ 7M	€ 9M
Totaal realisatiefase		€ 0M	€ 0M	€ 37M
Totaal		€ 22M	€ 20M	€ 56M

zien we dat er niet altijd alleen één of twee wegbeheerders zijn, maar dat er vaak meerdere belangen spelen met meerdere belanghebbenden.

Bij grotere projecten en gebiedsontwikkelingen wordt het steeds gebruikelijker om een maatwerkbijdrage toe te passen. Als er nog geen scope of effect van een project bekend is, dan hanteren zouden we als vertrekpunt een gelijke verdeling over belanghebbenden kunnen toepassen.

Werkwijze:

- Bij grotere projecten en gebiedsontwikkelingen: 3x 1/3 (regionale bereikbaarheid, lokale bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling/GREX), waarbij afhankelijk van de aard van het project de toekomstige eigendomssituatie kan leiden tot een aangepaste verdeling in verband met de daaraan gekoppelde beheer en onderhoudslasten en vervangingsinvesteringen.
- Is er nog een mogelijke vierde bron (provincie, rijk of buurgemeente), dan kan als vertrekpunt bijvoorbeeld 4x1/4 worden gebruikt bij de start van een project.

- Bij iedere fase-overgang/beslismoment wordt de belangenverdeling herijkt op basis van scope/effect.

4.6. Exploitatiekosten en onderhoud

De benodigde middelen voor investeringen zijn eenmalig. Een deel van de projecten brengt echter ook periodieke kosten met zich mee. Deze zijn onder te verdelen in verschillende categorieën. Het is raadzaam om deze kosten vooraf mee te nemen in de daarvoor relevante programma's.

Onderhoud

Nieuw aan te leggen wegen, busbanen of fietspaden dienen opgenomen te worden in het Meerjaren Onderhoudsprogramma van de betreffende wegbeheerder. Ook voor gebouwde voorzieningen als hubs en stallingsvoorzieningen voor de fiets moet hier rekening mee worden gehouden.

Beheer

Voor gebouwde faciliteiten, zoals inpandige fietsenstallingen of hubs kan gelden dat deze ook beheerd moeten worden. Dit is het geval op het moment dat hier fysieke diensten plaatsvinden of toezicht noodzakelijk is. Dit zijn kosten die jaarlijks terugkomen.

Exploitatie

Wijzigingen in de dienstregeling van het (H)OV zorgen voor een verandering in de exploitatiekosten van het openbaar vervoer. Dit hoeft echter geen kosten met zich mee te brengen. Bij een versnelling van de route kan de exploitatie van het openbaar vervoer ook goedkoper worden. De financiële consequenties van dergelijke wijzigingen wordt meegenomen in de concessieovereenkomst tussen de vervoerregio of de provincie en de vervoerder.

6. UITVOERING EN BIJSTURING



5.1. Uitvoering Adaptieve Agenda

Deze Adaptieve Agenda bestaat uit een groot aantal oplossingen. Iedere oplossing krijgt / heeft eigen projectmanagement, in de meeste gevallen iemand van de gemeente, de provincie of de VRA. Voor elke oplossing wordt een projectraming opgesteld. Voor iedere fase (studie, plan, realisatie) wordt de werk- en kostenverdeling tussen de gemeente, provincie en VRA vastgesteld (voor zover van toepassing).

De aanbeveling is om de procesmatige samenhang tussen projecten te laten bewaken door een door de drie partijen aan te stellen coördinator Adaptieve Agenda Haarlemmermeer.

5.2. Monitoring en bijsturing

De gemeente, provincie en vervoerregio monitoren gezamenlijk de voortgang.

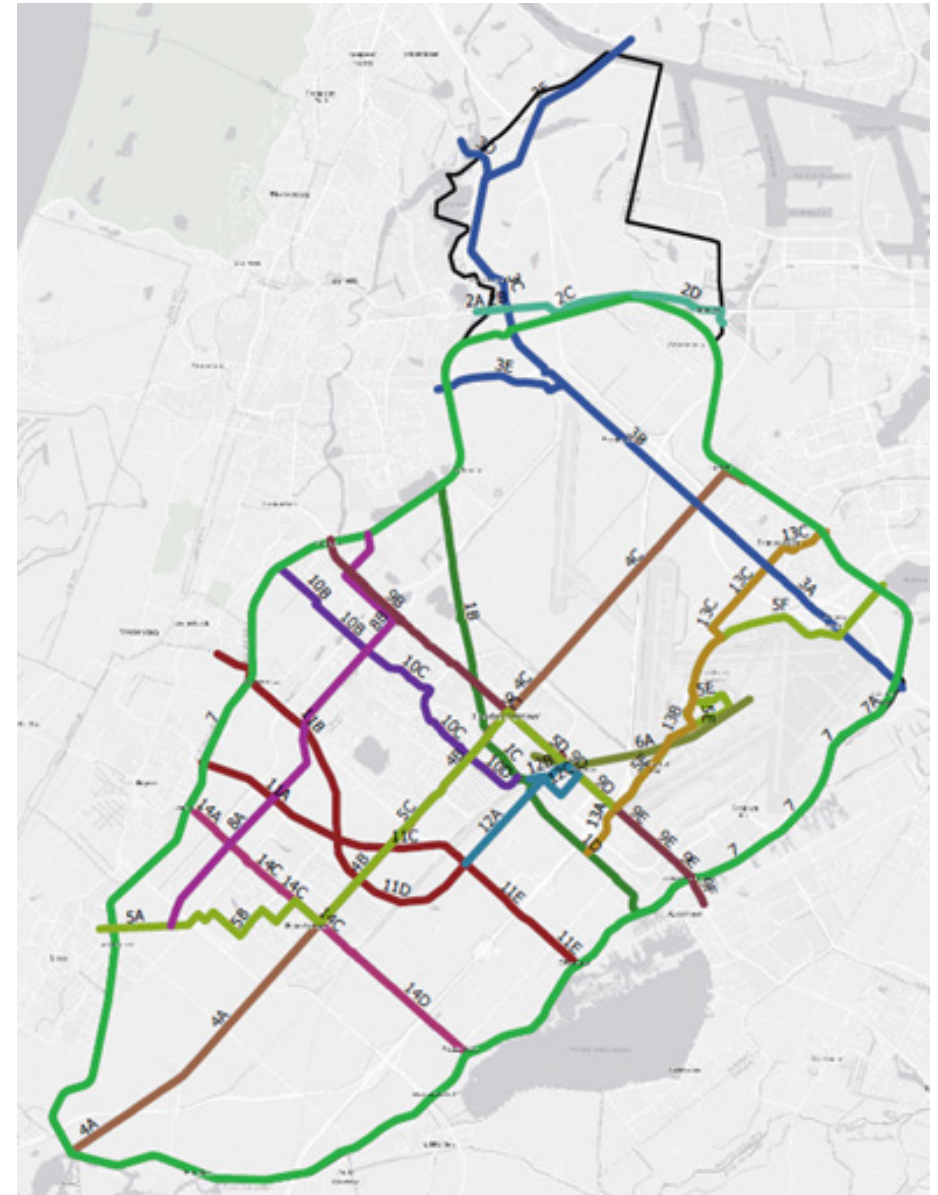
(Minimaal) eens per jaar vindt er bestuurlijk overleg plaats over de Adaptieve Agenda. Daarin wordt de stand van zaken, eventuele nieuwe inzichten en planning besproken en de doorwerking op de meerjarenprogramma's van de drie partijen.

BIJLAGEN



OVERZICHT FIETSROUTES

Voor een eenduidig overzicht van alle regionale fietsroutes binnen Haarlemmermeer, zijn alle fietsroutes genummerd van 1 tot en met 15. De oplossingsrichtingen die een fietsroute of een deel van een fietsroute bevatten verwijzen allemaal in hun naam naar een van deze 15 routes. Op de kaart zijn de 15 routes ingetekend. Op de tabel op de volgende pagina is van elk deel van de route weergegeven waar die loopt en met welke oplossingsrichting (ID) die correspondeert. Van sommige routes is het tracé al precies bekend, van andere is dit nog in een verkennende fase.



NR	Route	Kleur	ID uit adaptieve agenda	F nummer (indien bekend)
1	Haarlem-Vijfhuizen-Hoofddorp-Ringvaart (incl. brug)			F205
	a Haarlem-Vijfhuizen	<i>Buiten gemeente</i>		
	b Vijfhuizen-Hoofddorp Hoofdvaart		13 & 22	
	c Hoofddorp Hoofdvaart-station		1 & 22	
	d Hoofddorp station-Ringvaart		20	
2	Haarlem-Halfweg-Amsterdam			F200
	a Haarlem centrum-Spaarnwoude	<i>Buiten gemeente</i>		
	b Haarlem Spaarnwoude-Haarlemmerliede		15	
	c Haarlemmerliede-halfweg		15	
	d halfweg		15	
	e Halfweg-Amsterdam	<i>Buiten gemeente</i>		
	G200 Ten noorden van N200			G200
3	Amstelveen-Badhoevedorp-Haarlemmerliede-Buitenhuizen (incl. brug)			F232 (deel A en B)
	a Amstelveen-Badhoevedorp Hoofdvaart		23	
	b Badhoevedorp Hoofdvaart-N205/De Liede		23	
	c N205/De Liede-Spaarndam		16 & 24	
	d Spaarndam-Buitenhuizen	<i>Buiten gemeente</i>		
4	Buitenkaag-Nieuw Vennep-Hoofddorp-Badhoevedorp-Amsterdam Nieuw West			F520
	a Buitenkaag-Station Nieuw Vennep			
	b Nieuw Vennep -Hoofddorp (idem 5C)		11	
	c Hoofddorp-Badhoevedorp		3 & 21	
	d Badhoevedorp-Amsterdam Nieuw-west	<i>Buiten gemeente</i>		
5	Noordwijk-Lisse-Lisserbr.-N-Vennep-Hoofddorp-SLP-Schiphol-A'dam-Z (incl. brug)			
	a Noordwijk-Lisse-Lissebroek		5	
	b Lissebroek-Nieuw Vennep		88	
	c Nieuw Vennep-Hoofddorp (Hoofdvaart = idem 4B)		21 & 25 & 88	
	d Hoofddorp (Kruisweg)-SLP		1 & 88	
	e SLP-Schiphol		19 & 25 & 88	
	f Schiphol-Amsterdam-Zuid			
6	Hoofddorp-Schiphol		1 & 93	
7	Ringdijk			
8	Lissebroek-NV West-Floriande Hoofddorp-Haarlem (incl. brug)			
	a Lissebroek-Park21		18 & 83	
	b Park21-Ringvaart (deel kruisweg = idem 9b)		94	
	c Haarlem	<i>Buiten gemeente</i>		
9	Haarlem-Cruquius-Hoofddorp-Aalsmeer (incl. brug)			F201
	a ZKL	<i>Buiten gemeente</i>		
	b Ringvaart-Cruquius-Hoofdvaart		14	
	c Hoofddorp (vanaf hoofdvaart idem 5D)		1	
	d Hoofddorp-SLP (idem 5D)			
	e SLP-Ringvaart		100	
	f Ringvaart-Aalsmeer	<i>Buiten gemeente</i>		

NR	Route	Kleur	ID uit adaptieve agenda	F nummer (indien bekend)
10	Zandvoort-Heemstede Glip - Cruquius - Hoofddorp station			
a	ZKL	<i>Buiten gemeente</i>		
b	Cruquius-Spaarne Gasthuis Hoofddorp		7	
c	Spaarne Gasthuis Hoofddorp-Station Hoofddorp		1 & 7	
11	Binnenduinrand - Park 21 - Westeinderscheg (incl. brug)			
a	Hillegom-Park 21		8 & 17	
b	Bennebroek- Zwaanshoek-Park 21			
c	Park 21		8	
d	Park 21			
e	Park21-Westeinderscheg		8	
12	Park 21-STP - Beukhorst - centrum hoofddorp/station hoofddorp			
a	Park 21- Lincoln Park		4	
b	Lincoln Park - centrum Hoofddorp		1 & 4	
c	Lincoln Park - Station hoofddorp		1 & 4	
13	SLP-Schiphol-Sloten (incl. brug)			
a	SLP-Kruisweg			
b	Kruisweg-Schiphol (idem 5E en 5F)			
c	Schiphol-Sloterbrug		9	
14	Hillegom - Nieuw Vennep- Alphen ad Rijn			
a	Hillegom-Ringvaart	<i>Buiten gemeente</i>		
b	Nieuw Vennep West		6	
c	Nieuw Vennep		6	
d	Nieuw Vennep-Burgerveen-Ringvaart		6	
e	Leimuider-Alphen ad Rijn	<i>Buiten gemeente</i>		
15	Hoofddorp station-centrum		1 & 4 & 26	

OPLOSSINGSRICHTINGEN

Onderstaande tabel bevat een toelichting van iedere oplossingsrichting in de Adaptieve Agenda. De projectnummers lopen van ID 1 tot en met ID 110. Een aantal tussenliggende nummers ontbreekt, dit omdat projecten bijvoorbeeld samegevoegd zijn en daarmee zijn sommige nummers komen te vervallen.

ID	Naam	Beschrijving
1	Voet- en fietsverbindingen stationsgebied en Hoofddorp centrum (fietsroute:5D, 15, 9C, 10C, 1C, 12BC, 6)	In het gebied Hoofddorp Centrum en Stationsgebied bekijken we hoe we gezien de nieuwe ontwikkelingen kunnen zorgen voor veilige en complete fiets- en wandelpaden.
2	Lokaal fiets en voet: IJweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep	De IJweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is te druk, en de verkeersveiligheid staat er onder druk. Daarom kijken we naar een andere inrichting van deze twee kilometer lange route, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers.
3	Lokaal fiets en voet:(4C): Oversteekpunten Kruisweg Hoofddorp veilig inrichten	Op de Kruisweg gebeuren veel verkeersongevallen. Daarom gaan we de oversteekpunten over deze weg veiliger inrichten.
4	Voet en fietsverbindingen (15,12): Hoofddorp Centrum - Station - Beukenhorst - Schiphol TP - Schiphol LP	We upgraden de fietsroute van het centrum, door het wandelbos, naar het station en verder tot een hoofdfietsroute. Het gaat om een traject van ca. 5 kilometer. Op dit traject verbeteren we ook de infrastructuur voor voetgangers.
5	Nieuwe doorfietsroute (5A): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 1: Lisse-Lisserbroek-N-Vennep)	We leggen een nieuwe doorfietsroute van 7 kilometer aan, van Lisse naar Lisserbroek en daarna naar Nieuw-Vennep. Deze doorfietsroute is onderdeel van een langere doorfietsroute, die doorloopt tot aan Schiphol.
6	Nieuwe doorfietsroute (14): Leimuiderbrug - Nieuw-Vennep - Nieuw-Vennep-West - Beinsdorp - Hillegom	We leggen een nieuwe doorfietsroute van 10 kilometer aan, langs de Venneperweg van Ringvaart tot Ringvaart.
7	Nieuwe doorfietsroute (10): Hoofddorp - Floriandewijk - Cruquius (-Heemstede) (incl. brug)	We leggen een nieuwe, 2 kilometer lange doorfietsroute aan tussen Hoofddorp Floriande en richting Heemstede, inclusief een brug.
8	Nieuwe doorfietsroute (11A,C,E): Hillegom - Park 21 - Schiphol Trade Park	We leggen een nieuwe doorfietsroute aan door Park 21, van Ringvaart tot Ringvaart, met een aantal nieuwe bruggen. Vooralsnog gaan we uit van twee nieuwe bruggen.
9	Verbeteren hoofdfietsroute (13C): Schiphol Noord - Badhoevedorp - Sloterbrug	We upgraden de fietsroute langs de Burgemeester Amersfoortlaan, Sloterweg en Schipholweg tot een doorfietsroute.
11	Voet- en fietspad (4B): Hoofddorp Noord - Centrum - Zuidrand - Park 21 - N-Vennep	Voetpad van Hoofddorp Noord naar Nieuw-Vennep via Hoofddorp centrum, Zuidrand en Park 21. Deze gaat samen met de HOV-route van ID 28 en moet aansluiten de Ringvaartbrug Lisserbroek.
12	Ringvaartbrug Badhoevedorp (Sloterbrug) (13C) vernieuwen	De bestaande Sloterbrug over de Ringvaart tussen Badhoevedorp en Sloten is gevaarlijk voor fietsers en voetgangers en vormt een knelpunt voor autoverkeer. We vernieuwen daarom de Sloterbrug.
13	Missing link doorfietsroute (grens 1A-B): Ringvaartbrug Vijfhuizen langs Geniedijk	We realiseren een nieuwe fietsbrug over de Ringvaart, in het verlengde van de Geniedijk. Dit is een ontbrekende schakel in de doorfietsroute Haarlem Spaarnwoude-Hoofddorp (F205).
14	Ringvaartbrug Cruquius vernieuwen (grens 9A-B)	We vernieuwen de Ringvaartbrug bij Cruquius. Daarbij maken we ook een onderdoorgang voor fietsers langs de Ringvaart.
15	Doorfietsroute (2B,C,D): Haarlem - Amsterdam (F200) afmaken	Op de doorfietsroute Haarlem – Amsterdam ontbreken nog een aantal delen. We voegen deze 'missing links' toe.
16	Missing link doorfietsroute (3C): Ringvaartbrug tussen De Liede en Polanenpark	We realiseren een nieuwe fietsbrug over de Ringvaart, tussen De Liede en het Polanenpark.
17	Nieuwe fietsbrug Ringvaart bij Hillegom (11A, brug)	We realiseren een nieuwe fietsbrug over de Ringvaart bij Hillegom.
18	Nieuwe fietsbrug Ringvaart Lisserbroek (8A, brug)	We realiseren een nieuwe fietsbrug over de Ringvaart bij Lisserbroek, ten zuiden van Lisse.

ID	Naam	Beschrijving
19	Missing link doorfietsroute (fietsbrug over Ringvaart Westtangent, excl. HOV) (in 5E)	We realiseren een fietsbrug (complementair met Westtangent - HOV Schiphol-Sloterdijk (ID 29)).
20	Missing link (doorfietsroute 1D) Geniedijk t.h.v. Graan voor Visch	Op de doorfietsroute tussen Hoofddorp station en de Ringvaart ontbreekt t.h.v. Graan voor Visch nog het deel tussen de nieuwe weg en het station. We voegen deze 'missing link' toe.
21	Verbeteren doorfietsroute (4C en 5C): N-Vennep - Hoofddorp langs Hoofdvaart	We upgraden het bestaande fietspad langs de Hoofdvaart tussen de Geniedijk en Vennepeweg tot een doorfietsroute.
22	Verbeteren doorfietsroute (1B, C): langs Geniedijk	De doorfietsroute tussen de stations Spaarnwoude en Hoofddorp is ontoereikend. Daarom gaan we deze doorfietsroute verbeteren.
23	Verbeteren (door)fietsroute (3A,B) langs Schipholweg (F232) Amstelveen - de Liede	We upgraden het bestaande fietspad langs de Schipholweg (tussen Ringvaart en Ringvaart) tot een doorfietsroute.
24	Nieuwe doorfietsroute (3C): Schipholweg - De Liede - Polanenpark - Pont NZK	We realiseren een recreatieve route, tussen Schipholweg/N205 en NZK (excl bruggen en viaducten Ringvaart, N200 en spoor)
25	Verbeteren doorfietsroute (5C,E): Schiphol - Oude Haagseweg - Amsterdam Zuid	We upgraden de fietsroute tot doorfietsroute (6km) (Ringvaart tot Schiphol Centrum). Urgente opgave.
26	Specifieke opgave fiets/voetnetwerk rond Station Hoofddorp (incl. ontvlechten) (15)	Dit project ziet toe specifiek op het voet- en fietsnetwerk rondom station Hoofddorp en maakt onderdeel uit van de verschillende projecten rondom station Hoofddorp.
27	OV ontsluiting Cruquius	We leggen 4 kilometer busbaan aan van de kruising Bennebroekerweg-205 naar de N201, door Cruquius-Zwaanshoek. Er wordt nog verkend in het verkeersstructuurplan of dit regulier OV of hoogwaardig OV gaat worden.
28	HOV Noordwijk-Schiphol (Deel 1 - Noordwijk - Lisserbroek - N-Vennep, incl. fietsbrug)	We realiseren deel 1 van de HOV verbinding Noordwijk-Schiphol.
29	HOV Schiphol - Sloterdijk (Westtangent) (excl.Fiets)	We ontsluiten ontwikkelingen tussen Schiphol en Sloterdijk via bestaande HOV-bus tracés
30	HOV Leimuiderweg - N-Vennep - Beinsdorp - Hillegom	We leggen 2 kilometer busbaan (nog uit te werken in het verkeersstructuurplan of het regulier OV of hoogwaardig OV wordt) aan tussen stations Nieuw-Vennep en Hillegom, en nemen over een lengte van 2,5 kilometer waar nodig doorstromingsmaatregelen zoals het plaatsen van ivRI's.
31	HOV Schiphoring uitbreiden in Schiphol Noord	We breiden de Schiphoring uit middels het toevoegen van een busbaan tussen Schiphol Noord en Badhoevedorp.
34	HOV Station Hoofddorp - Hoofddorp Noord - Spaarne Gasthuis	We leggen 5 km busbaan aan langs de Weg om de Noord (N201).
35	HOV Haarlem - Amsterdam Zuid (HOV HSA)	We verbeteren de OV-verbinding tussen Haarlem en Amsterdam-Zuid. Momenteel onderzoeken we nog hoe dit het best kunnen doen. Dit kan variëren van meerijden op de vluchtstrook met eigen op en afritten, tot separate infra.
37	Fietsenstallingen uitbreiden station Hoofddorp	Station Hoofddorp heeft nu 1.500 fietsparkeerplaatsen. Daar voegen we 3.000 extra plekken aan toe.
38	Knoop Schiphol Noord ontwikkelen (gekoppeld aan Noord/Zuid-lijn)	We maken de knoop Schiphol Noord verder aantrekkelijk. De invulling hiervan is mede afhankelijk van de Noord/Zuid lijn.
39	P+R en fietsenstallingen op metrostation STP	Afhankelijk van Noord/Zuidlijn - als die er komt, realiseren we ook een metrostation met een P+R locatie.
40	MKS (MIRT)	We verbeteren de inrichting en de capaciteit van het treinstation van Schiphol. Daarnaast realiseren we ook een nieuw busstation. De treinperrons zullen 2024 gereed zijn, het busstation zal eind 2025.
42	Regionale HUB ontwikkeling (bij P+R)	We vergroten de capaciteit van de bestaande P+R, zowel voor auto's als voor fietsen. Ook voegen we deelmobiliteit toe.
43	Rottepolderplein (MIRT)	We onderzoeken mogelijke oplossingen om de verkeersdoorstroming op knooppunt Rottepolderplein te verbeteren.
44	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen	We waarderen de Nieuwe Bennebroekerweg op. Dat betekent dat tussen de Nelson Mandeladreef en de spoorviaducten en tussen het spoorviaduct en de kruising Deltaweg twee keer twee rijstroken komen. Hierbij worden de rotondes vervangen door kruispunten met verkeerslichten. Daarnaast komt er tussen de kruising Deltaweg en N205 Driemereweg een nieuw tracé met een rijstrook in beide richtingen en wordt het fietsnetwerk over en langs het tracé verbeterd.

ID	Naam	Beschrijving
46	Programma Bosrandweg-Fokkerweg (o.a. fietsveiligheid) (7A)	Het programma bestaat uit maatregelen die bijdragen om huidige en toekomstige knelpunten op het knooppunt N232/N231 en aansluitende wegen te op te lossen/voorkomen. Verder onderzoeken we mogelijkheden voor het verbeteren van fiets- en busverbindingen tussen Schiphol Oost en omliggende woongebieden.
47	Lisserbroek - verkeer naar de randen sturen	We zetten in op het realiseren van robuuste wegstructuur met slim gebruik van capaciteit op bestaande wegen en het verbeteren van de leefbaarheid van Lisserbroek. Hierbij onderzoeken we mogelijke ontwerpen voor een nieuwe structuur om kernen te ontlasten van doorgaand verkeer.
49	Wegen stationsgebied Hoofddorp afwaarderen	Het stationsgebied Hoofddorp moet goed toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en (H)OV. Om dat mogelijk te maken, brengen we voor auto's een 'knip' aan en herinrichten we de Van Heuven Goedhartlaan, Polarisavenue en Taurusavenue.
50	Oplossen integrale mobiliteits- en gebiedsopgave rond stationsgebied Hoofddorp	We pakken de noordelijke ontsluiting van Hoofddorp aan. Zo spelen we ruimte vrij voor woningbouw in het centrum- en stationsgebied Hoofddorp. De exacte invulling wordt nog nader uitgewerkt.
51	Robuuste ruitstructuur Haarlemmerm. - Bollenstreek (Poelweg, brug over Ringvaart)	De verkeersdruk op kleine kernen is hoog, en daarmee ook de druk op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Daarom realiseren we een bestendige oost-westverbinding tussen de Bollenstreek en Haarlemmermeer / de A4, inclusief een brug over de Ringvaart.
52	Badhoevedorp - randstructuur op orde	De mogelijke gebiedsontwikkeling ten zuiden van de Schipholweg vraagt ook om aanpassing van de weginfrastructuur. Een ringstructuur met de Tweeduizend El is een denkbare optie. Het voet- en fietspad van Lijnden naar Nieuwe Meer hangt samen met de afwaardering van de Schipholweg, zonder de afwaardering is er geen ruimte voor voetgangers en fietsers.
53	Schipholweg afwaarderen	We verlagen de snelheid op de Schipholweg bij Badhoevedorp over een lengte van 2 kilometer naar 50 kilometer per uur. Dit noemen we 'afwaarderen'. We onderzoeken nog of en zo ja, welke gevolgen dit moet hebben voor de inrichting van de weg.
54	Veilige schoolroutes tussen ontwikkelgebieden en bestaande kernen	We leggen veilige loop- en fietsroutes aan van en naar scholen in ontwikkelgebieden en bestaande kernen.
55	Verkeersveiligheidscampagne	We doen mee aan landelijke en regionale campagnes op het gebied van verkeersveiligheid.
60	Ontwikkelingen ontsluiten via bestaande HOV-bustracés	De ontwikkelgebieden moeten ontsloten worden via de bestaande HOV bustracés. Dit betekent haltes aanleggen daar waar ze nodig zijn en in sommige gevallen ook het omleggen van een bepaalde lijn.
61	Last-mile ov woon- en werklocaties	In ontwikkelgebieden zorgen we voor een goede first en last-mile voor het OV. We zetten daarom in op de fiets als voor- en na transport door goede fietsroutes naar stations en haltes te realiseren en door te zorgen voor voldoende beschikbaarheid van stallingen en deelfietsen.
63	Standaard toepassen MPvE in gebiedsontwikkelingen	Voor iedere gebiedsontwikkeling stellen we een MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE) op. MPvE's gaan ten minste over complete en veilige lokale netwerken voor voetganger, fiets, en auto, over deelprogramma's en lage parkeernormen.
64	Verbeteren en uitbreiden fietsstallingen bij bestaande R-net haltes	Door het fiets- en OV-netwerk goed aan elkaar te koppelen ontstaat er een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Om dit te laten slagen is het van belang dat er voldoende stallingcapaciteit is voor fietsen. Daarom breiden we deze uit bij bestaande Rnet haltes.
65	Fietsenstallingen bij nieuwe metrostations en bushaltes	We zorgen voor voldoende stallingcapaciteit bij nieuwe metrostations en bushaltes.
66	Fietspaden rondom OV-knopen verbeteren	We zorgen voor een goede verbinding tussen het fiets- en OV-netwerk. Daarom verbeteren we de fietspaden rondom OV-knopen.
67	Deelfietsenprogramma bij OV-knopen	We zorgen dat er bij de belangrijkste OV-haltes deelfietsen worden aangeboden.
69	Mobiliteitshubs ontwikkelgebieden gekoppeld aan OV en voorzieningen	In gebiedsontwikkelingen realiseren we mobiliteitshubs ('wijk- of buurthubs') die verschillende mobiliteitsopties bieden (bijv. privé parkeren van auto en fiets, aanbod van deelfietsen, -scooters en -auto's). Zo stimuleren we duurzame mobiliteit en zorgen we voor efficiënter ruimtegebruik. Vooral nog gaan we ervan uit dat de wijkhubs een gebouwde voorzieningen zijn (kleine parkeergarage). De hubs worden zoveel mogelijk gekoppeld aan OV en voorzieningen.
70	Straat-, buurt- en wijkhubs bestaande wijken	In bestaande ontwikkelingen realiseren we verschillende soorten mobiliteitshubs. Een mobiliteitshub biedt verschillende mobiliteitsopties, bijv. privé parkeren van auto en fiets, en aanbod van deelfietsen, -scooters en -auto's. We doen nog onderzoek naar de invulling en locaties van deze hubs.
71	Deelautoprogramma's bewoners	We stimuleren het gebruik van deelauto's door een campagne, samen met deelautoaanbieders.
75	Samenwerking werkgevers MRA	We stimuleren werkgevers om hun onderlinge samenwerking op het gebied van mobiliteit te vergroten. Bijvoorbeeld door een bestaande samenwerking als 'Groot Schiphol Bereikbaar' uit te bouwen.
76	Parkeerprijzen afstemmen met de rest van MRA	We stemmen parkeerprijzen af met de rest van de MRA. Dit maakt onderdeel uit van een bredere samenwerking.

ID	Naam	Beschrijving
77	Regionaal fietsuurprogramma recreatiegebieden	We zetten in op een regionaal fietsuurprogramma in de recreatiegebieden.
78	Aansluiting logistieke hubs aan HWN	We zetten in op het benutten van logistieke hubs op afstand. Dit kan een meer fijnmazige logistiek met behulp van kleinere (schone) voertuigen in de stedelijke gebieden faciliteren. De logistieke hubs profiteren mee van de investeringen in het regionale wegennet en vergen daarom geen aparte investering.
79	Slimme technologie inzetten voor verkeersmanagement	We vervangen de gewone verkeerslichten (VRI's) door zo slim mogelijke verkeerslichten (bijvoorbeeld de iVRI's). Zo vergroten we de doorstroom van het verkeer.
80	Zero-emissie zones Schiphol	Rondom Schiphol creëren we een milieuzone. Dat betekent dat er eisen gesteld worden aan de uitstoot van bijv. taxi's en logistieke voertuigen die in het gebied rijden.
82	HOV SOOMR	HOV SOOMR (Schiphol Oost, Oude Meer, Schiphol Rijk) vormt onderdeel van het grotere HOV-programma van de HOV Schiphol Ring. Door het verbeteren van de infrastructuur in dit gebied dragen we bij aan de doorstroming van het openbaar vervoer.
83	Nieuwe doorfietsroute (8A): Haarlem-Lisserbroek (Lisserbroek - N-Venep W - Park 21)	We realiseren een nieuwe doorfietsroute van 7 km, door Nieuw-Venep West, tussen Lisserbroek en Zwaanshoek.
84	HOV Noordwijk-Schiphol (deel 2 -N-Venep-W-Zuidrand- Hoofddorp Station - Schiphol)	We realiseren deel 2 van de HOV verbinding Noordwijk-Schiphol.
85	Cruquius - verkeer naar de randen sturen	We zetten in op het realiseren van robuuste wegstructuur met slim gebruik van capaciteit op bestaande wegen en het verbeteren van de leefbaarheid van Cruquius. Hierbij onderzoeken we mogelijke ontwerpen voor een nieuwe structuur om kernen te ontlasten. Dit vraagt naast de randstructuur ook maatregelen binnen de randstructuur om het verkeer slim naar de randstructuur te leiden.
86	Hoofddorp - verkeer naar de randen sturen	We sturen verkeer naar de randen om zo de verkeersdruk op de kernen te verminderen. Ook zullen we maatregelen binnen de kern treffen zoals het verlagen van de maximum snelheid naar 30km/h. Dit zal onderdeel worden van het verkeersstructuurplan.
87	Nieuw-Venep - verkeer naar de randen sturen	We sturen verkeer naar de randen om zo de verkeersdruk op de kernen te verminderen. Ook zullen we maatregelen binnen de kern treffen zoals het verlagen van de maximum snelheid naar 30km/h/. Dit zal onderdeel worden van het verkeersstructuurplan.
88	Nieuwe doorfietsroute (5B,C,D,E): Lisse-Lisserbroek-Schiphol (Deel 2: N-Venep-Schiphol)	We realiseren een nieuwe doorfietsroute van Lisse-Lisserbroek naar Schiphol Deze oplossing is deel 2 van de route en betreft het stuk van Nieuw-Venep naar Schiphol.
90	Doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp	We zetten in op het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.
91	Nieuwe reizigerspassage Station Hoofddorp	We realiseren een nieuwe reizigerspassage bij Station Hoofddorp.
92	Nieuw busplatform Station Hoofddorp	We realiseren een nieuw busplatform bij Station Hoofddorp. Het huidige busstation, verdeeld over twee niveaus wordt op niveau +1 samengevoegd op een nieuw te realiseren (groter) platform bovenop de nieuw te realiseren reizigerspassage.
93	Missing link doorfietsroute (6): tussen Hoofddorp en Schiphol	We realiseren een nieuwe, doorfietsroute tussen Hoofddorp en Schiphol.
94	Nieuwe doorfietsroute (8B): Haarlem-Lisserbroek (Park 21- Floriande-Ringvaart)	We leggen een nieuwe doorfietsroute aan van Haarlem naar Lisserbroek. Dit onderdeel betreft het stuk tussen Park 21 en Floriande-Ringvaart. Een stuk hiervan wordt al gerealiseerd in het kader van de gebiedsontwikkeling Wickevoort. Met name de aansluiting van bestaande fietswegen naar dat gedeelte moet nog gebeuren.
95	Hoofddorp - randstructuur op orde	We zetten in op het verbeteren van de randstructuur. Dit betreft onder andere het aanpakken van de Nieuwe Bennebroekerweg, kruispunten N201 maar ook het realiseren van fietstunnels onder de randstructuur. Dit is onderdeel van de verkeersstructuurplannen in Hoofddorp.
96	Nieuw-Venep - randstructuur op orde	We zetten in op het verbeteren van de randstructuur. Dit is onderdeel van het verkeersstructuurplan Nieuw-Venep.
97	Lisserbroek - randstructuur op orde	We zetten in op het realiseren van robuuste wegstructuur met slim gebruik van capaciteit op bestaande wegen en het verbeteren van de leefbaarheid van Lisserbroek. Om dat te doen verbeteren we de randstructuur.
98	Badhoevedorp - verkeer naar de randen sturen	We zetten in op het realiseren van robuuste wegstructuur met slim gebruik van capaciteit op bestaande wegen en het verbeteren van de leefbaarheid van Badhoevedorp. Dit vraagt naast de randstructuur ook maatregelen binnen de randstructuur om het verkeer slim naar de randstructuur te leiden.
99	Cruquius - randstructuur op orde	We zetten in op het realiseren van robuuste wegstructuur met slim gebruik van capaciteit op bestaande wegen en het verbeteren van de leefbaarheid van Lisserbroek. Om dat te doen verbeteren we de randstructuur.

ID	Naam	Beschrijving
100	Kruisweg C - Doorfietsroute Kruisweg incl. HOV-route optimaliseren	Onderdeel van het Kruisweg-Corridor project. We zetten in op een goede doorfietsroute langs de kruisweg, waarbij de ambitie is om ertoe te komen langs de weg om te klappen. Daarbij wordt ook gekeken of de HOV-route geoptimaliseerd kan worden omdat de huidige route (HOVASZ) over de krappe Kruisweg gaat.
101	Kruisweg C - Koude aansluiting Aalsmeerderweg/ Kruisweg	Onderdeel van het Kruisweg-Corridor project. We realiseren een nieuwe logistieke verbinding in noord-zuidrichting over de Kruisweg die enkel toegankelijk is voor vrachtwagens (vrachtwagensluis). Met veel aandacht voor verkeersveiligheid en de mogelijkheid om op termijn zonder hoge extra kosten een fietstunnel aan te brengen. Later kan dit kruispunt uitgebouwd worden naar een volwaardig kruispunt. I
102	Kruisweg C - Kleine korte termijn maatregelen waaronder VRI en kruispuntoptimalisaties	Onderdeel van het Kruisweg-Corridor project. Deze oplossingsrichting bevat een aantal quick-wins in het gebied zoals VRI (slimme stoplichten) en kruispuntoptimalisaties.
103	Kruisweg C - Herinrichten Kruisweg naar gebiedsontsluitingsweg	Onderdeel van het Kruisweg-Corridor project. We richten de Kruisweg opnieuw in naar de gebiedsontsluitingsweg en waarderen de weg af (naar 50km/uur). De vrijgekomen ruimte benutten we voor een HOV baan en halte.
104	Kruisweg C - Aansluiten Aalsmeerderweg/Kruisweg	Onderdeel van het Kruisweg-Corridor project. We maken de aansluiting van de Aalsmeerderweg op de Kruisweg toegankelijk voor al het verkeer.
105	Kruisweg C - Verlengen van de Naritaweg naar Aalsmeerderweg	Onderdeel van het Kruisweg-Corridor project. We verlengen de Naritaweg naar de Aalsmeerderweg, bij voorkeur in combinatie met het aansluiten van de Aalsmeerderweg/Kruisweg.
106	Kruisweg C - Aanpassen/afsluiten kruising Pudongweg/ Kruisweg	Onderdeel van het Kruisweg-Corridor project. Zodra de Naritaweg/Aalsmeerderweg de hoofdroute is naar de Kruisweg kijken we of we de aansluiting Pudongweg deels of volledig van de Kruisweg af kunnen halen. Dit om dit kruispunt verder te ontlasten.
107	Kruisweg C - Aansluiten Rijkstreek	Onderdeel van het Kruisweg-Corridor project. We maken de aansluiting van de Rijkstreek op de Kruisweg toegankelijk voor al het verkeer. Daarbij verkennen we ook de mogelijkheid voor een fietstunnel.
108	Kruisweg C - Beechavenue afsluiten westelijk deel	Onderdeel van het Kruisweg-Corridor project. We verkennen of we de parallelle Kruisweg vrij kunnen maken om ruimte te maken voor een doorfietsroute.
109	Kruisweg C - Uitbreiding capaciteit N201 bij groot onderhoud	Onderdeel van het Kruisweg-Corridor project. We voorzien dat we gelijktijdig met het groot onderhoud de capaciteit van de N201 kunnen uitbreiden. De precieze scope is nog nader te bepalen.
110	Kruisweg C - Volledige aansluiting N201-SLP en aanpassing viaduct over N196	Onderdeel van het Kruisweg-Corridor project. We maken de aansluiting tussen de N201 en Schiphol Logistics Park volledig zodat de aansluiting van alle richtingen toegankelijk wordt.

COLOFON

Deze studie is van november 2021 tot juni 2022 uitgevoerd door Rebel en RHDHV in opdracht van gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

Gemeente Haarlemmermeer

Daan Schrama, Jolien Prins, Marco Boogaard

Provincie Noord-Holland

Wim Brussaard

Vervoerregio Amsterdam

Erik van Rijn

Rebel

Judith Gunnink, Hannah Kandel, Djavan Braumuller

RHDHV

Wilco Bos

The logo for Rebel, featuring the word 'REBEL' in a bold, red, sans-serif font. The letter 'R' is stylized with a unique shape.

Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
The Netherlands
+31 10 275 59 90

info@rebelgroup.com
www.rebelgroup.com



P.O. Box 1132
3800 BC Amersfoort
The Netherlands
+31 88 348 20 00



Fotograaf: Kees van der Veer