

20 juli 2023

Verkeersstructuurplan

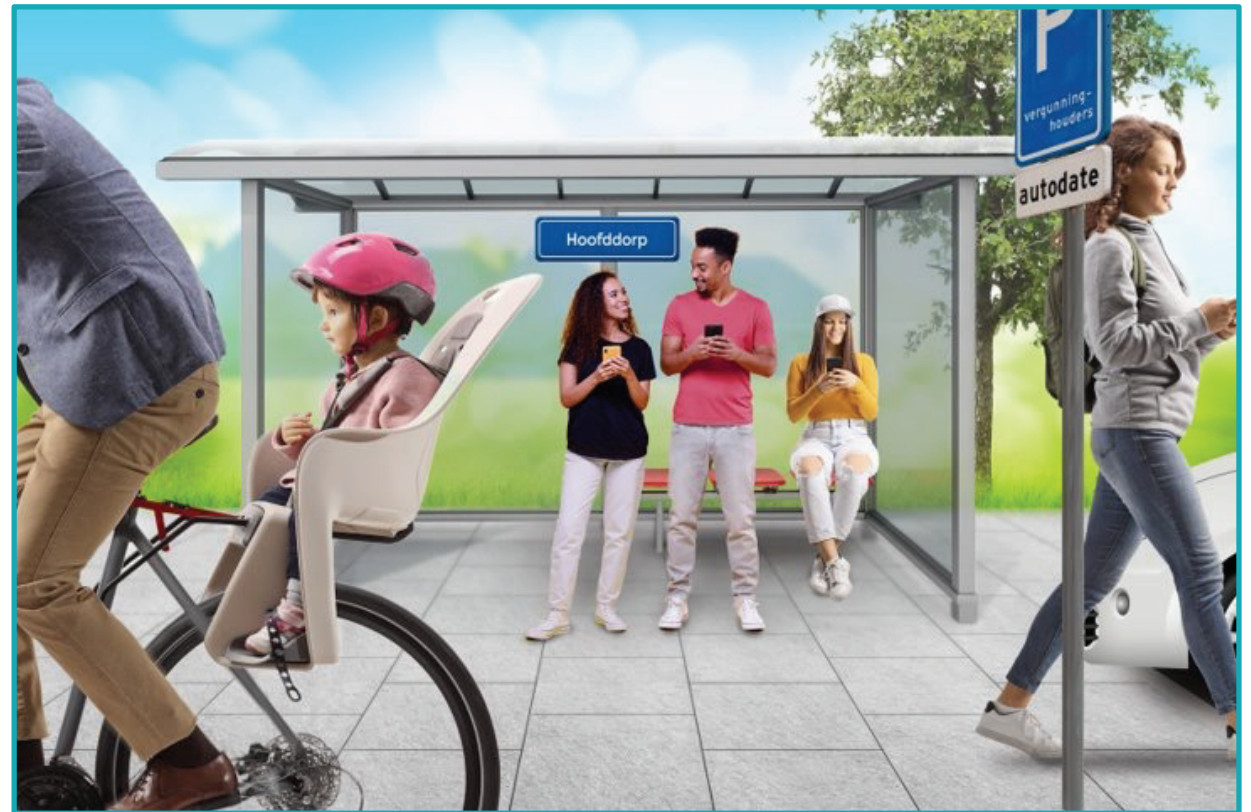
Hoofddorp



gemeente
Haarlemmermeer

Verkeersstructuurplan (VSP) Hoofddorp

1. Aanleiding
2. Aanpassingen
3. Opgaven en ambities
4. Maatregelen
5. Tijdlijn
6. Participatie en vervolg
7. Vragen



Aan de kaarten gebruikt in deze presentatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Prettig bewegen en verblijven



Prettig bewegen en verblijven

In Hoofddorp willen we graag een prettig centrum met aangename verblijfsmogelijkheden.

Iedereen die in het centrum wil zijn, moet daar met alle vormen van vervoer en dus ook met de auto, gemakkelijk kunnen komen.

En iedereen die niet in het centrum hoeft te zijn, wordt met dit verkeersstructuurplan eenvoudig naar de randen geleid.

Tussen nu en 2040 verandert er veel in Hoofddorp.

Om ons hier op voor te bereiden hebben we nagedacht over verkeersoplossingen en –maatregelen.

Samen met bewoners werken we die verder uit. We staan aan het begin van een lang en omvangrijk proces.

Maar een ding is nu al duidelijk: we gaan, ook in de toekomst, prettig bewegen in Hoofddorp!

Proces

Eind 2021 en begin 2022 zijn we gestart met het ophalen van ideeën en suggesties bij een brede klankbordgroep.

Aan de hand daarvan is een concept VSP opgesteld. In het najaar van 2022 konden inwoners reageren op het concept.

Het concept heeft veel losgemaakt en er zijn veel reacties binnengekomen.

We hebben het concept VSP daarop aangepast en dit ligt nu voor ter besluitvorming.

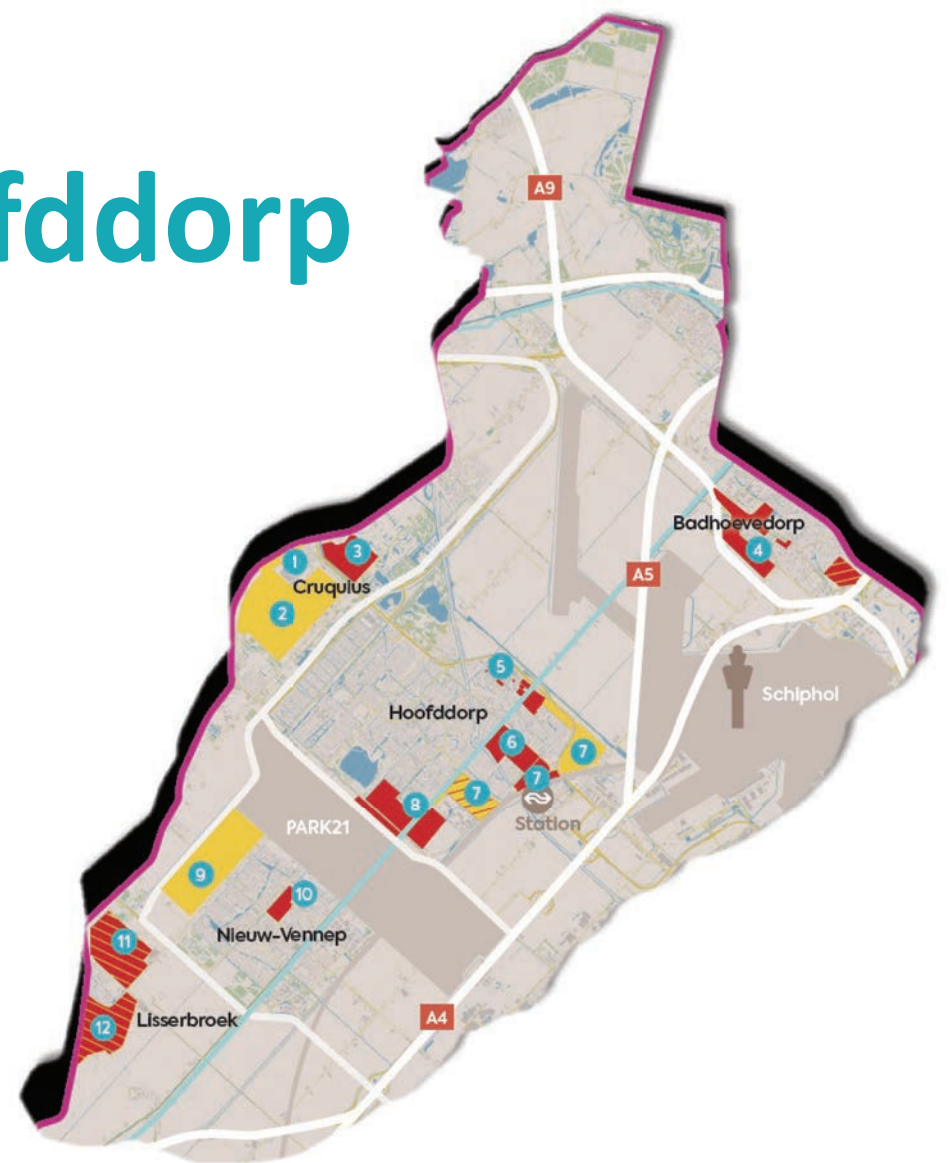
Wat willen we bereiken met het VSP Hoofddorp?

We willen ons goed voorbereiden op de verwachte groei van de gemeente.

Ontwikkelingen in het verkeer willen we hier passend op laten aansluitend. Zowel voor de huidige als voor de nieuwe bewoners.

Aanleiding VSP Hoofddorp

- Ambitie voor 20.000 woningbouw
- Behoud en waar mogelijk verbeteren goede bereikbaarheid, voor nieuwe en bestaande omgeving
- Woningbouwambities Hoofddorp:
 - Woningen bouwen **op** de Van Heuven Goedhartlaan, bermen en water
 - Mobiliteitsingrepen noodzakelijk voor voldoende verkeerscapaciteit voor alle modaliteiten



Wat is de aanleiding voor het opstellen van het VSP?

De directe aanleiding én urgentie voor een VSP voor Hoofddorp is de woningbouwambitie van de gemeente.

In Hoofddorp gaan we bouwen in het centrum en in Spoorzone.

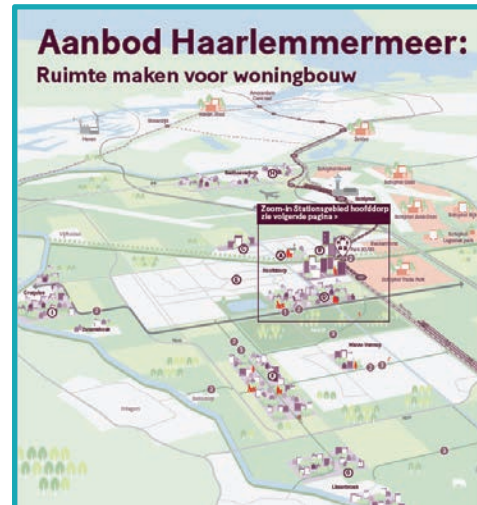
Daarom zijn verkeersmaatregelen noodzakelijk.

Niet alleen om het verkeer voldoende te laten doorstromen maar ook voor het verbeteren van loop- en fietsroutes, openbaar vervoer, deelmobiliteit en vervoer per auto. We willen dat Haarlemmermeer goed bereikbaar blijft.

En waar dat mogelijk is willen we de bereikbaarheid verbeteren voor bestaande en nieuwe woonwijken.

Samenhang

- Woningbouw
- OV Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer
- Geld van het Rijk
- Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg



Samenhang

Verschillende projecten waar de gemeente aan werkt hangen met elkaar samen.

Van het Rijk hebben we 113 miljoen ontvangen om woningen te ontwikkelen in Spoorzone en in het centrum van Hoofddorp.

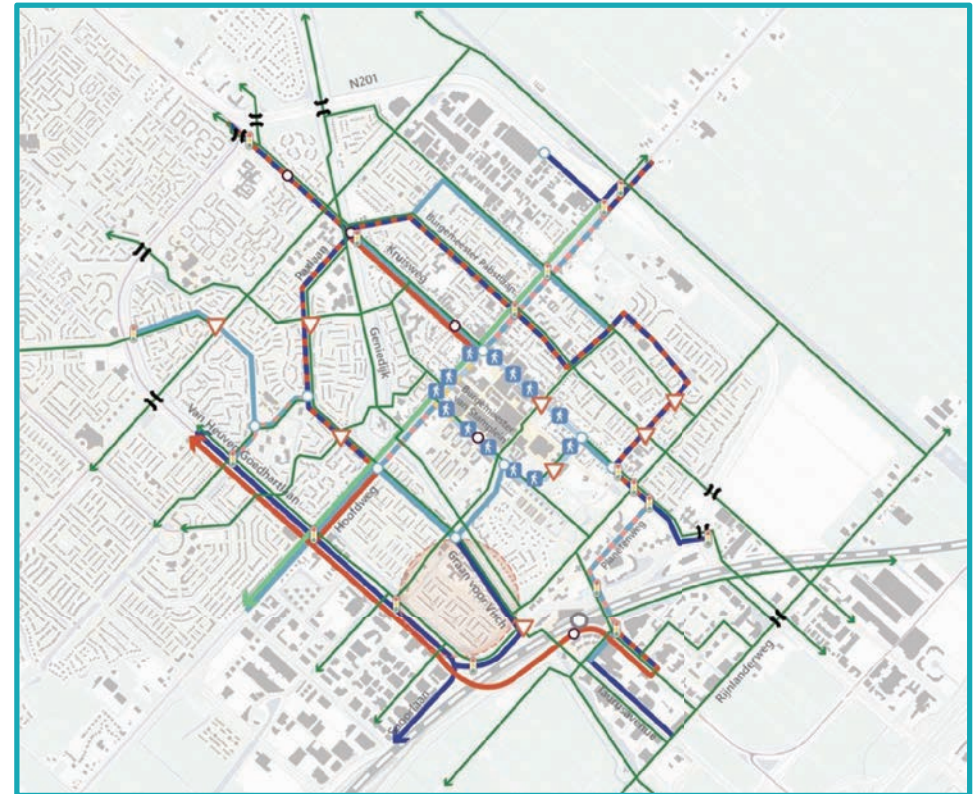
Dat geld gebruiken we ook voor nieuwe verkeersoplossingen en –maatregelen en om ons verkeersnetwerk te verbeteren.

Zoals de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg en het doortrekken van de NZlijn naar Hoofddorp (OV Verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer).

Meer inwoners en meer verkeer voel je in heel Hoofddorp. Door de oplossingen en –maatregelen zoals die nu in het concept-VSP staan blijft Hoofddorp ondanks de woningbouwambities, voor alle bestemmingen goed bereikbaar. Daarnaast zorgen we dat ondanks verschuivende verkeersstromen bestaande wijken verkeersveilig en leefbaar blijven.

Waarom VSP Hoofddorp?

- Vertaling van mobiliteitsvisie en netwerkstudie naar een concreet verkeerskader
- Autonome groei autogebruik
- Behoud en mogelijk verbeteren goede bereikbaarheid voor (geheel) Hoofddorp
- De woningbouwambities én de toekenning van het Rijk € 100 + € 13,5 mln.
- Op tijd vooruit kijken – op tijd maatregelen treffen
- Een VSP is een basis voor ruimtelijke procedures, zoals omgevingsplannen en –vergunningen



Waarom een VSP Hoofddorp?

We willen ons goed voorbereiden op onze toekomst.

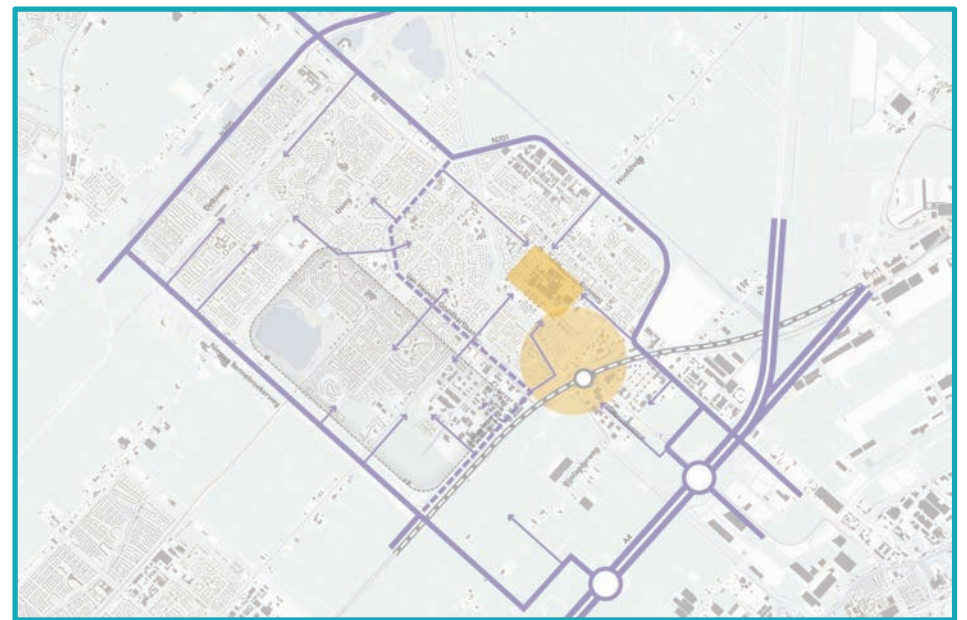
De mobiliteitsvisie en de netwerkstudie zijn het kader waaraan we nieuwe plannen toetsen.

Dat kader is noodzakelijk voor gebiedsontwikkeling. Op die manier worden verkeersproblemen herkend die ontstaan bij bouwambities en ze bieden oplossingsrichtingen. Die oplossingen gelden als basis voor verkeersberekeningen. Zonder een VSP geeft het Rijk geen toestemming om te bouwen.

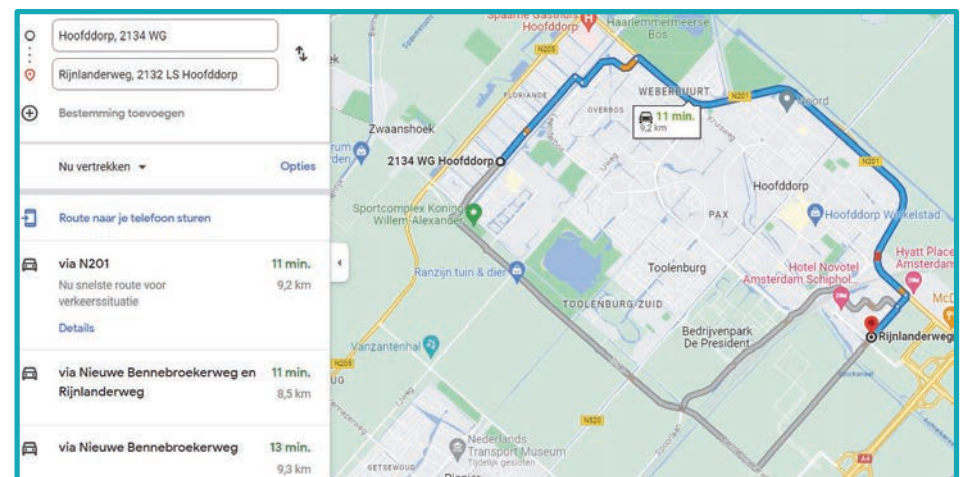
Het VSP biedt een structuur aan om een langere tijd vooruit te kijken en geeft ons de kans om op tijd verkeersmaatregelen te treffen.

Wat betekent het VSP voor inwoners

- Betere bereikbaarheid van lokale bestemmingen
- Alle bestemmingen in Hoofddorp blijven per fiets, OV, en auto goed bereikbaar
- Andere (ook logische) routes naar de snelweg en omliggende kernen.
- Betere en veiligere loop- en fietsbereikbaarheid van voorzieningen zoals winkelcentra en scholen.
- Meer verkeersveiligheid door duidelijker inrichting van wegen voor doorgaand- en bestemmingsverkeer.



Voorbeelden autobereikbaarheid en andere rijroute



Wat betekent het VSP voor inwoners?

We streven naar een verbetering van de bereikbaarheid in Hoofddorp voor alle vormen van verkeer en vervoer dus ook met de auto.

Het kan zijn dat een dagelijkse route anders wordt, als dat nodig is om de leefbaarheid in een gebied te verbeteren.

Maar alle bestemmingen blijven goed bereikbaar.

Van concept naar voorstel

Belangrijkste wijzigingen in het concept



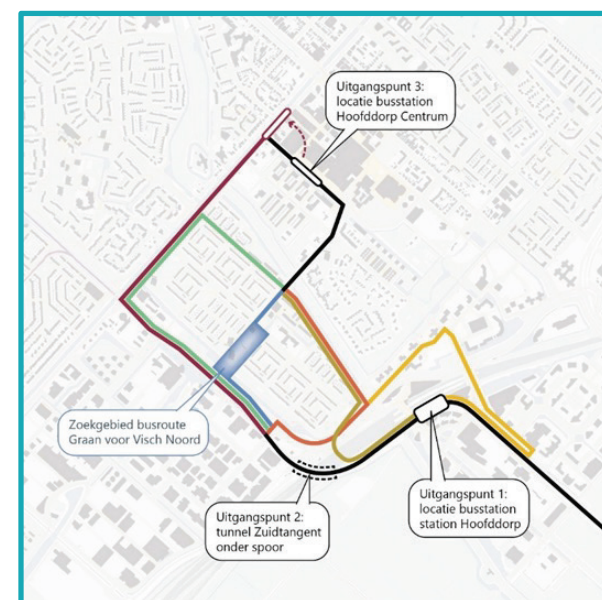
Onderzoek naar gewenste route tussen Hoofddorp en de Nieuwe Bennebroekerweg (Zuidelijke ontsluiting)



Busbaan Graan voor Visch vervangen door onderzoek route van de bus tussen station Hoofddorp en centrum Hoofddorp



Onderzoek naar de inpassing van fietsroute Velsen – Haarlem – Vijfhuizen - Hoofddorp, inclusief fietspad Geniedijk

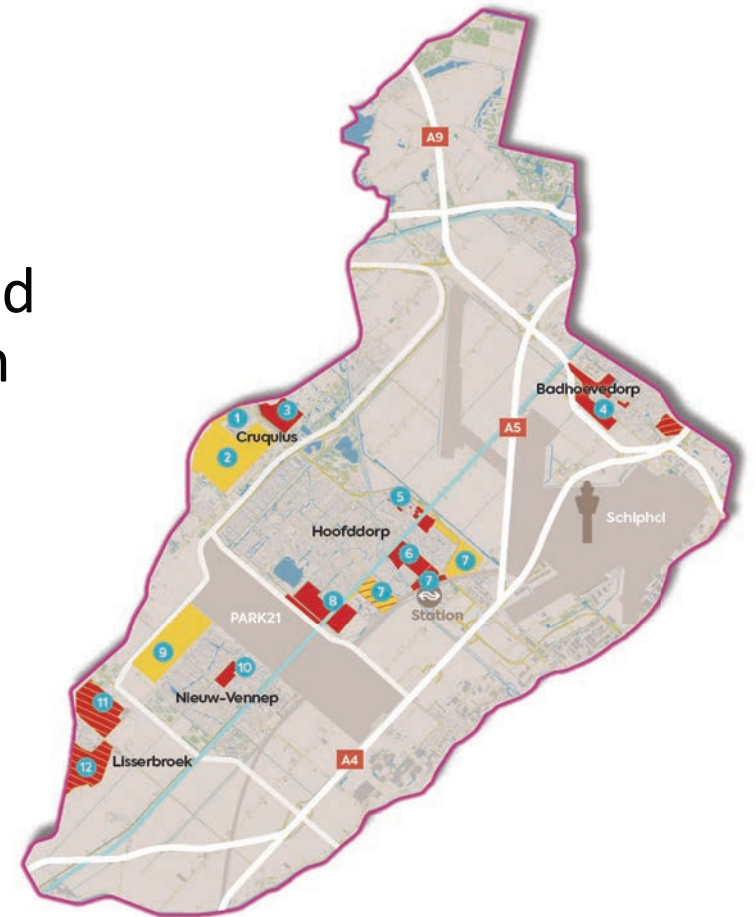


Van concept naar voorstel

Er zijn naar aanleiding van alle zienswijzen en reacties van inwoners en wijkraden belangrijke aanpassingen gedaan in het concept dat nu voorligt bij de raad

De bouwambities als uitgangspunt

- Coalitieakkoord is vertrekpunt voor woningbouw
- Verkeersstructuurplan gebaseerd op door raad vastgestelde Verdichtingsplan en Gebiedsplan
- Op tijd bewegen dan bouwen.
- Om woningen te bouwen moet eerst het mobiliteitspakket (o.a. lopen, fiets, OV, deelauto, auto) op orde zijn



De bouwambities als uitgangspunt

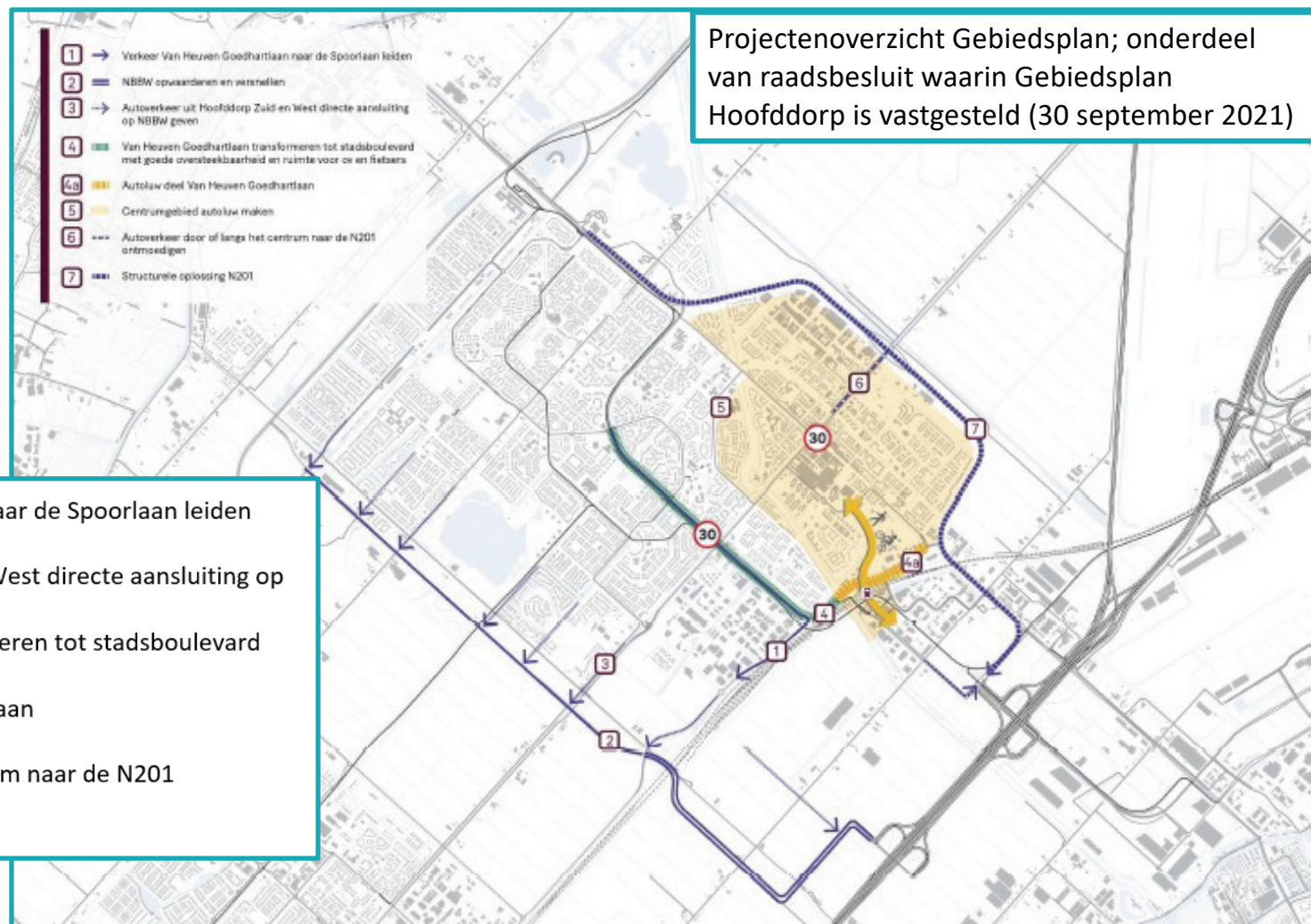
De gemeentelijke ambitie voor woningbouw is als uitgangspunt genomen in het VSP.

Die ambitie komt uit het coalitieakkoord.

Het Verdichtingsplan Hoofddorp en het Gebiedsplan Hoofddorp zijn vervolgens bij die ambitie als uitgangspunt genomen.

Hierin is de woningbouw in het gebied rond station Hoofddorp uitgewerkt.

Verdichtingsplan stationsgebied Hoofddorp



Verdichtingsplan stationsgebied Hoofddorp

De gemeenteraad heeft in september 2021 het Verdichtingsplan vastgesteld.

Daarbij zijn 7 uitgangspunten vastgesteld die verkeerskundig nodig zijn om deze verdichting mogelijk te maken.

Overzicht project Gebiedsplan Hoofddorp

- 1 Afschalen en gefaseerd verwijderen Van Heuven Goedhartlaan tussen station en N201
- 2 Herinrichten aansluiting Van Heuven Goedhartlaan/Kruisweg/N201
- 3 Herinrichten bestaand busstation en Taurusavenue tot - tijdelijke - autoverbinding
- 4 Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch afschalen
- 5 Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch transformeren tot stadsboulevard **(na 2030)**
- 6 Centrumgebied autoluw maken en beter bereikbaar
- 7 Autoverkeer vanuit centrum naar N201 (en vice versa) ontmoedigen

Bereikbaarheid voor de automobilist

- 8 Herinrichting Spoorlaan om verkeer Van Heuven Goedhartlaan naar ring Hoofddorp te leiden

Bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers

- 9 Herinrichten bestaande onderdoorgang (Polarisavenue)
- 10 Verbindingen Graan voor Visch naar centrum (1) en naar station (1)
- 11 Nieuwe onderdoorgang Centrum - Hyde Park - Beukenhorst Oost **(na 2030)**
- 12 Verbindingen met Schiphol Trade Park + Geniedijkpark
- 13 Fietsverbinding over Geniedijk kruist het spoor **(na 2030)**

Publieke ruimte, water en groen

- 14 Geniedijkpark
- 15 Bovenplans groen
- 16 Nieuwe stationspleinen aan beide zijden

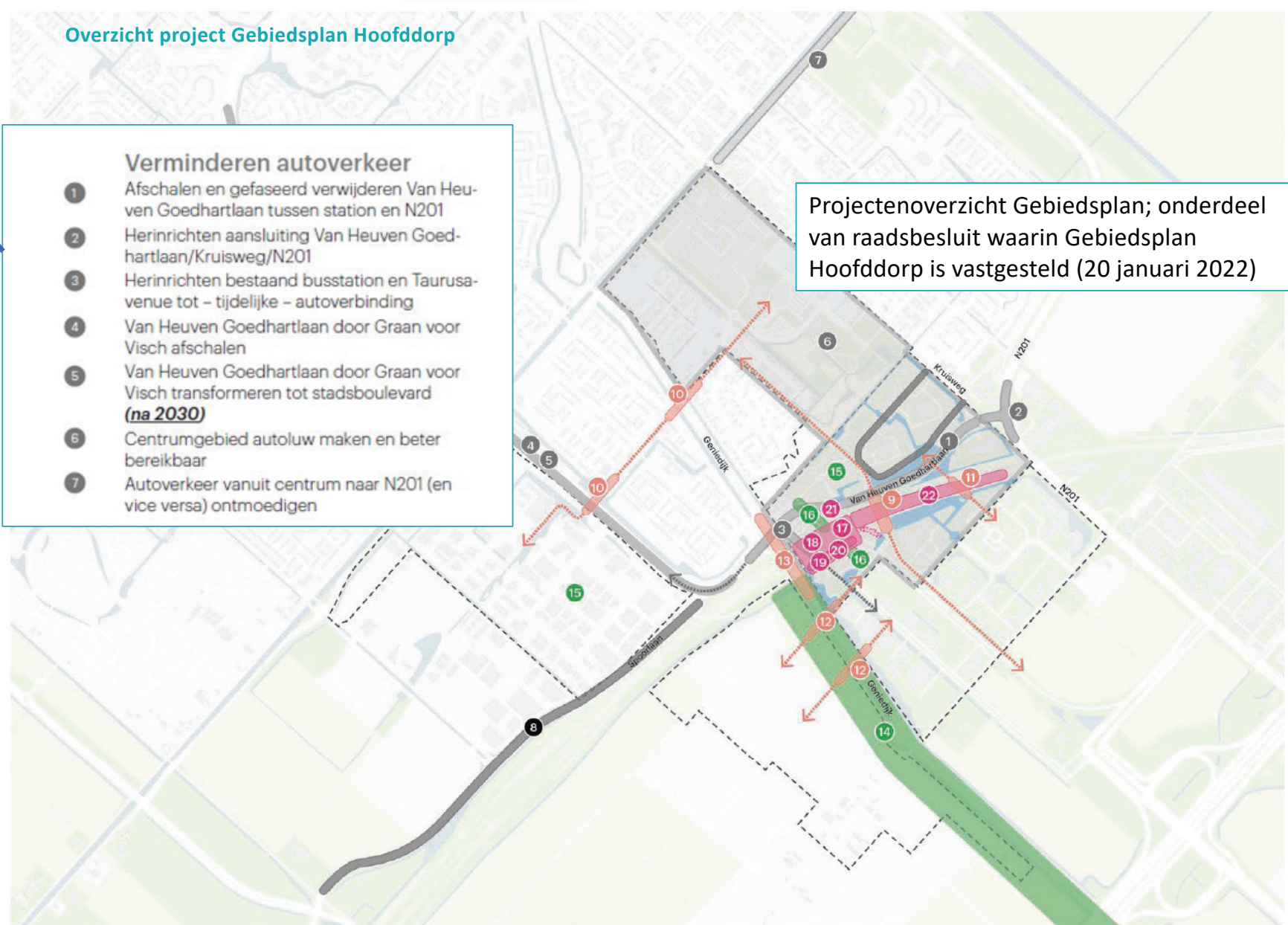
Openbaar vervoer

- 17 Nieuw station met centrale passage
- 18 Stationsoverkapping **(na 2030)**
- 19 Tijdelijk busstation maken
- 20 Vervangen bestaand R-net busstation door groter busstation voor alle lokale en regionale bussen **(voor of na 2030)**
- 21 Vervangen en vergroten fietsparkeren
- 22 Oplossing geluidproblematiek spoor

Verminderen autoverkeer

- 1 Afschalen en gefaseerd verwijderen Van Heuven Goedhartlaan tussen station en N201
- 2 Herinrichten aansluiting Van Heuven Goedhartlaan/Kruisweg/N201
- 3 Herinrichten bestaand busstation en Taurusavenue tot - tijdelijke - autoverbinding
- 4 Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch afschalen
- 5 Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch transformeren tot stadsboulevard **(na 2030)**
- 6 Centrumgebied autoluw maken en beter bereikbaar
- 7 Autoverkeer vanuit centrum naar N201 (en vice versa) ontmoedigen

Projectenoverzicht Gebiedsplan; onderdeel van raadsbesluit waarin Gebiedsplan Hoofddorp is vastgesteld (20 januari 2022)



Gebiedsplan Hoofddorp

Aansluitend is in januari 2022 het Gebiedsplan Hoofddorp vastgesteld. In dit plan wordt verder ingezoomd op de maatregelen die nodig zijn.

Opgaven en ambities



Opgave:

Ongeveer 20.000 woningen tot 2040, gemeente kiest voor verdichting (Verdichtingsvisie H'meer 2040), rijk kiest voor OV-knooppuntenontwikkeling (BO-MIRT).

Ambities:

Versterken Hoofddorp als stad met: aanvullende leefmilieus, meer vervoerskeuzes, slim en efficiënt ontwikkelen (o.a. NZ-lijn), betere leef- en verblijfsklimaat, samenhang!

Besluitvorming:

Omgevingsvisie, Verdichtingsvisie, Verdichtingsplan en Gebiedsplan Stationsgebied, Schaalsprong Wonen

Opgaven en ambities

Het VSP is integraal onderdeel van de bredere opgaven en ambities van de gemeente. Onze prioriteit ligt in het aanpakken van de urgente en omvangrijke woningbouwopgave. Er is een groot gebrek aan woningen wat leidt tot beperkte doorstroming en lange wachtlijsten. Daarom streven we ernaar om tot 2040 ongeveer 20.000 nieuwe woningen te realiseren.

Onze aanpak sluit aan bij Verdichtingsvisie en de nationale strategie van concentratie van gebiedsontwikkelingen rond OV-knooppunten. Het verdichten van onze centrale gebieden bij het station: Hyde Park, het stadscentrum en Spoorzone is niet alleen gericht op het mogelijk maken van deze groei maar ook op het creëren van diversiteit aan stedelijke leefmilieus met een gevarieerd woningaanbod. Door een betere samenhang tussen de gebieden wordt de leefbaarheid van Hoofddorp verbeterd.

Ook spelen we in op de verlenging van de NZlijn (OV verbinding Amsterdam- Haarlemmermeer) om inwoners meer vervoeropties te bieden. Deze aanpak loopt de afgelopen jaren als een rode draad door de besluitvorming van college en raad.

Om deze reden moeten we bouwen: tot 2040 ongeveer 20.000 woningen.

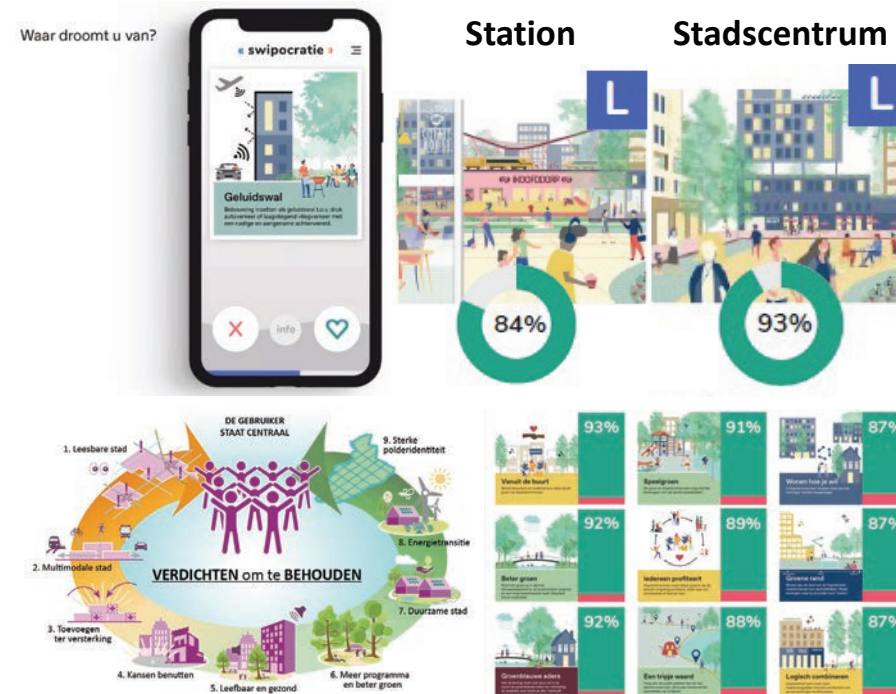
We hebben gekozen voor de verdichtingsvisie en het Rijk heeft gekozen voor woningbouw rond OV-knooppunten.

In eerdere besluitvorming hebben we consistent gekozen voor verdichten rondom het centrum en rondom het station en spelen we in op de verlenging van de NZ/lijn tot Hoofddorp (OV verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer) zodat andere wijken en buitengebieden landelijker kunnen blijven. De verlenging van de NZ/lijn vormt een duurzame vervoeroptie die een goed alternatief biedt voor andere vormen van vervoer.

Ook draagvlak van inwoners



4.784 respondenten over hun wensen en dromen
Verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040



Draagvlak inwoners

Ook inwoners kiezen voor het verdichten rond het station en in het centrum van Hoofddorp.

Tijdens het participatietraject Verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040 in 2021 hebben 4.784 deelnemers hun wensen en dromen voor de toekomst (digitaal) kenbaar gemaakt.

Van de deelnemers gaf 84% aan dat ze de verdichting van het stationsgebied willen.

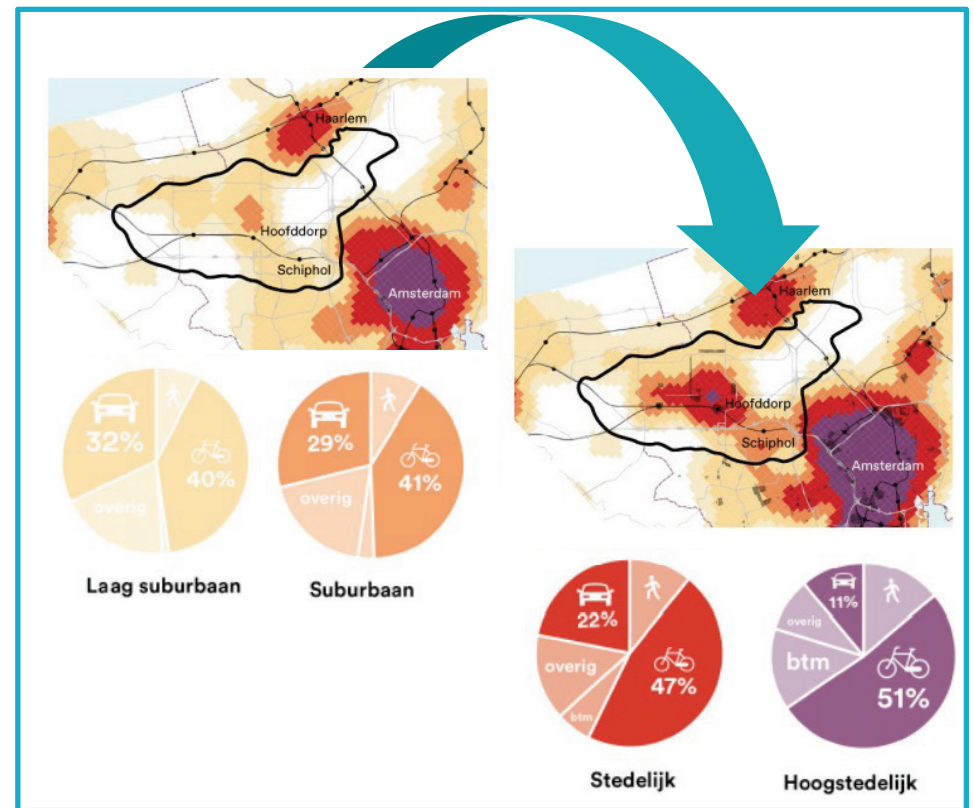
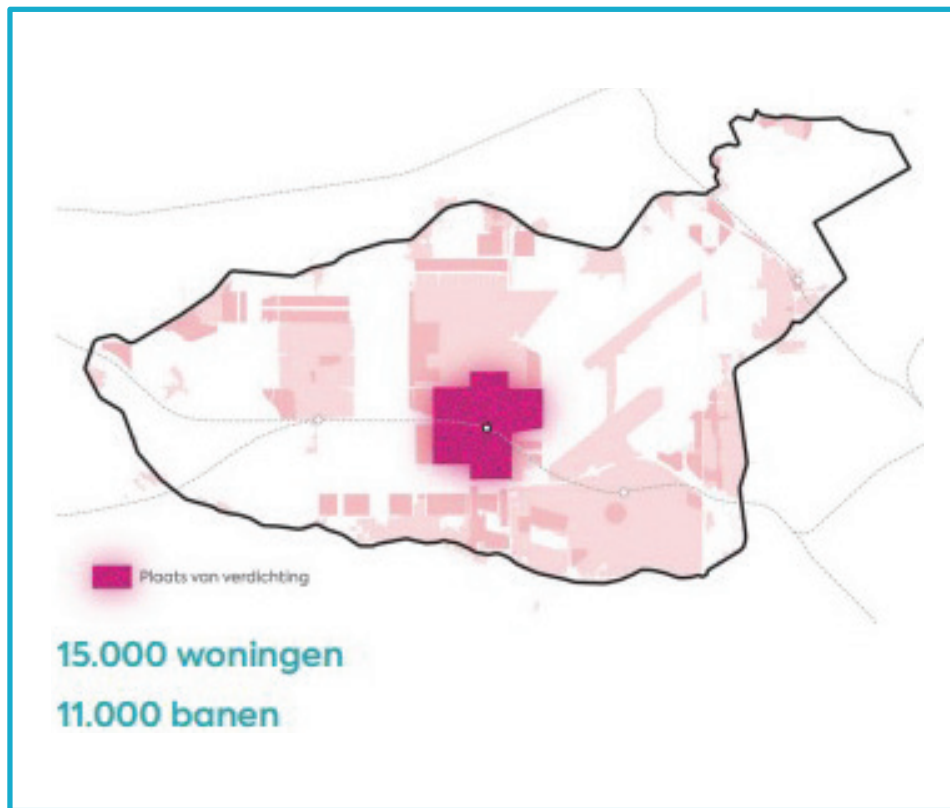
En 93% wil verdichting in het stadscentrum om meer stedelijke voorzieningen toe te voegen.

Hierbij hebben de deelnemers ook concrete wensen genoemd die ze graag gerealiseerd willen zien in deze gebieden.

De conclusies van de participatie zijn meegenomen in de besluitvorming.

Hoofddorp met stedelijke kwaliteit

Aanvulling van leefmilieu, entree en meer vervoerskeuze!



Hoofddorp met stedelijke kwaliteit

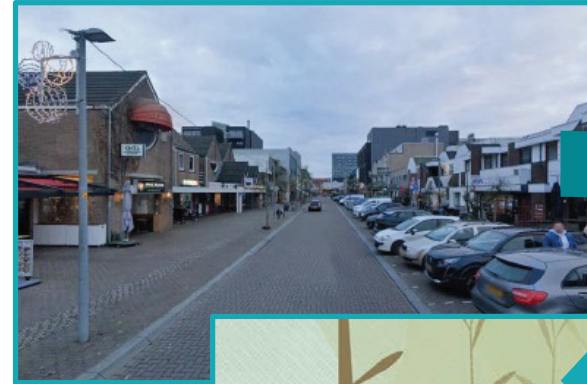
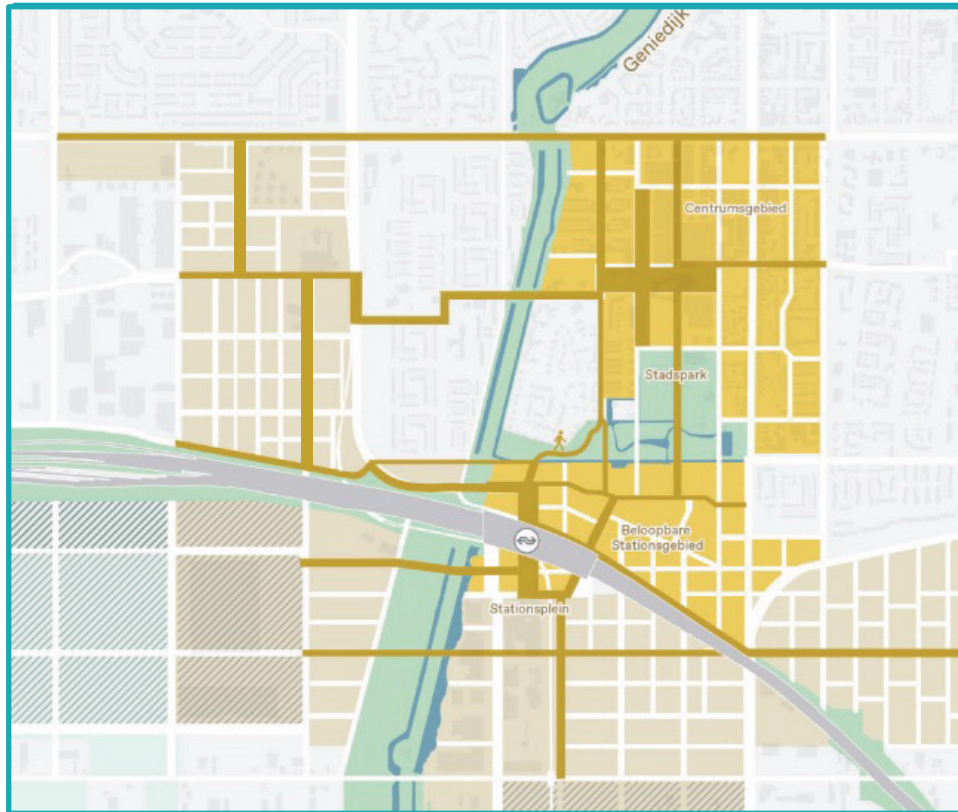
Juist hier kunnen we een win-win situatie tussen opgaves en ambitie tot stand brengen.

Zo ontstaan door het samenvoegen van wonen en werken nieuwe stedelijke leefomgevingen die nu nog ontbreken.

Door op deze locaties in de woningbehoefte te voorzien kan in andere wijken het landelijke karkater behouden blijven.

Juist door bij het station te bouwen worden goede mogelijkheden voor het gebruik van openbaar vervoer geboden voor inwoners, werknemers en bezoekers.

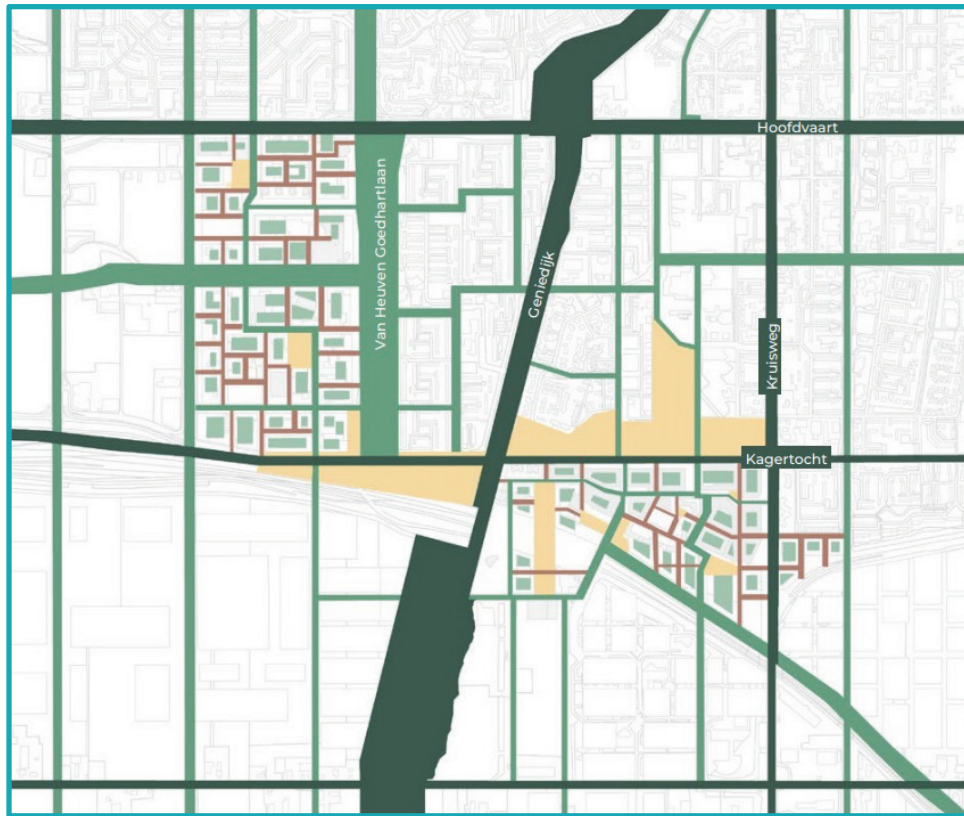
Prettige openbare ruimte



Prettige openbare ruimte

In de omgeving van het station willen we prettige en aantrekkelijke openbare ruimte ontwikkelen. Verblijf en ontmoeting staan centraal en voetgangers en fietsers krijgen een belangrijke rol. Pleinen, parken en straten krijgen een eigen sfeer en richten we in overleg met gebruikers in.

Groener, gezonder en toekomstbestendig



Kempenstraat, Antwerpen door OMGEVING
Landscape Architects



Ecologisch park in Frankrijk, door Atelier des paysages
Bruei-Delmar



Dorpsweide Katwijk, Loos van Vliet Architecten

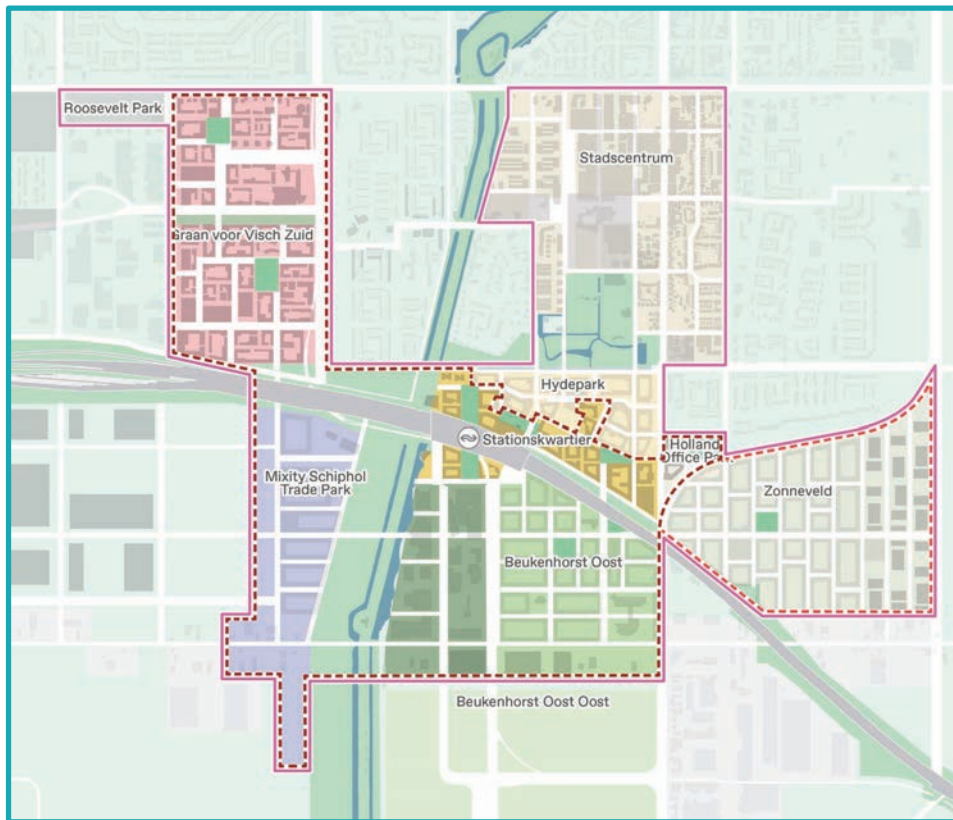
Groener, gezonder en toekomstbestendiger

We willen een groene en waterrijke inrichting om de kwaliteit van de leefomgeving te versterken.

Dit heeft veel voordelen zoals het verminderen van hitte- en waterstress en het bevorderen van biodiversiteit.

Op deze manier creëren we een groenere, gezondere en meer veerkrachtige omgeving die goed voorbereid is op de toekomst.

Samenhang, diversiteit en levendigheid



Samenhang, diversiteit en levendigheid

Met deze versterkte openbare ruimte bouwen we aan een aantrekkelijk stadscentrum.

We maken gebruik van lopende projecten zoals Hyde Park om een stedelijk centrumgebied in Hoofddorp te realiseren.

Voorheen afzonderlijke gebieden rond het station vormen straks een logisch en samenhangend geheel.

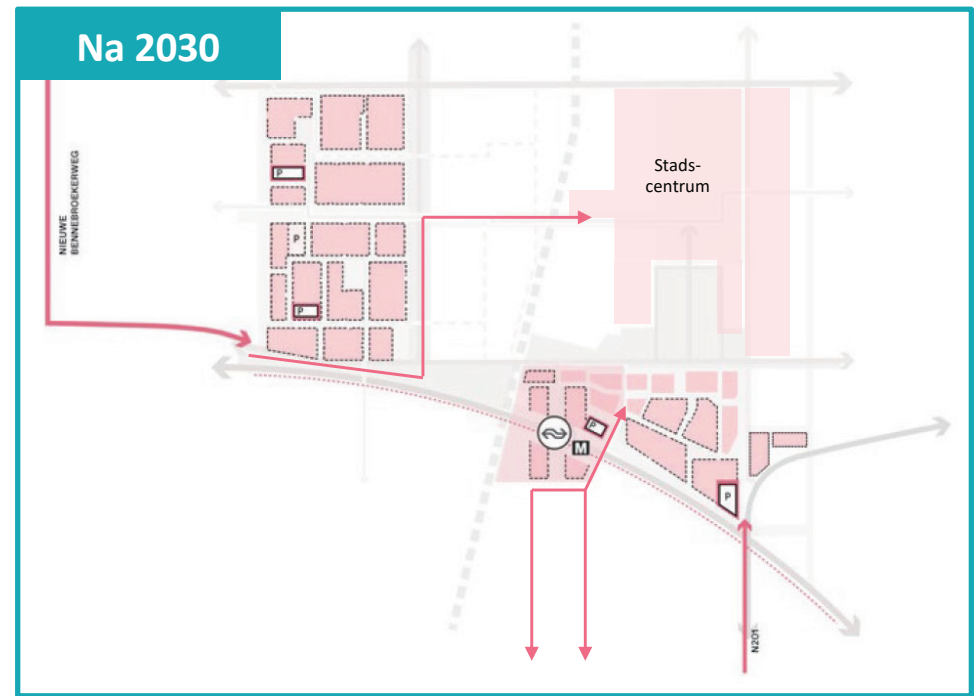
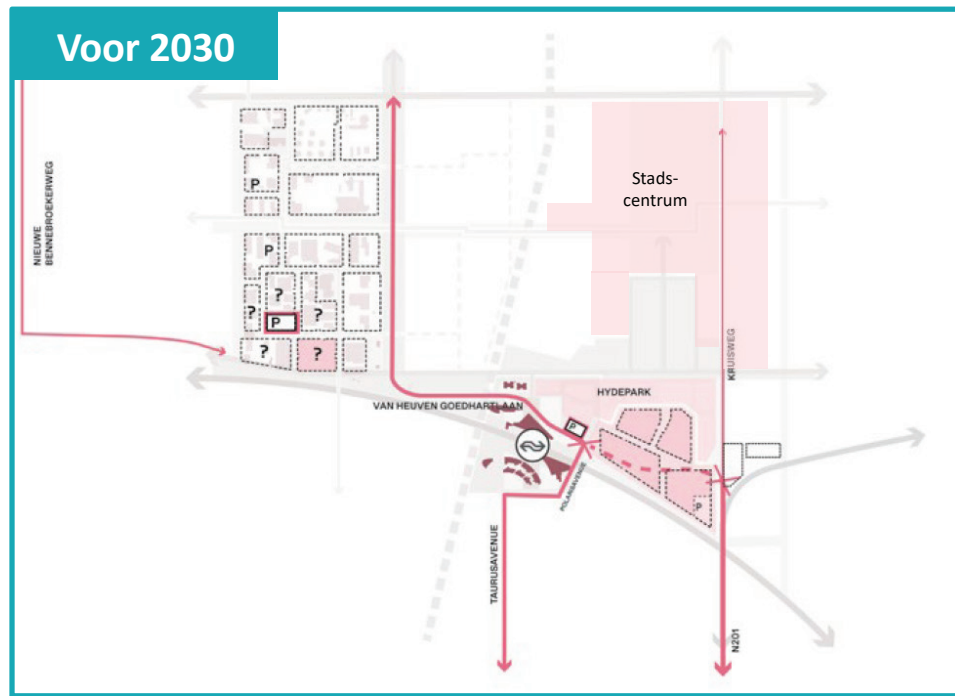
We willen een gevarieerd en levendig aanbod aan stedelijke functies met zowel commerciële als culturele voorzieningen en willen we 1500 woningen bouwen.

In Spoorzone bouwen we ongeveer 10.000 woningen en voegen we lokale, regionale en internationale werkgelegenheid toe.

Zo werken we aan onze woningbouwopgave en realiseren we tegelijkertijd bredere ambities en doelstellingen.

Afhankelijkheden

Van Heuven Goedhartlaan en Nieuwe Bennebroekerweg



- Eerste ontwikkelcluster in Stationskwartier door afwaardering Van Heuven Goedhartlaan ;
- Graan voor Visch een eerste ontwikkelcluster indicatief

- Ontwikkeling station en verbreding Nieuwe Bennebroekerweg maakt verdere ontwikkeling in de deelgebieden mogelijk

Afhankelijkheden

Voor het verwezenlijken van deze doelen zijn aanpassingen in de huidige verkeersstructuur noodzakelijk. Zoals de aanpassingen in de Van Heuven Goedhartlaan en de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg.

Tot circa 2030 – 2035 kan de huidige verbinding tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Taurusavenue beschikbaar blijven.

Het deel tussen de Polarisavenue en de Kruisweg willen we er al eerder uithalen om de eerste woningbouw van Spoorzone mogelijk te maken.

Het overige en meest omvangrijke deel kan pas gerealiseerd worden nadat de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg gereed is, en de alternatieve ontsluiting klaar.

Besluitvorming:

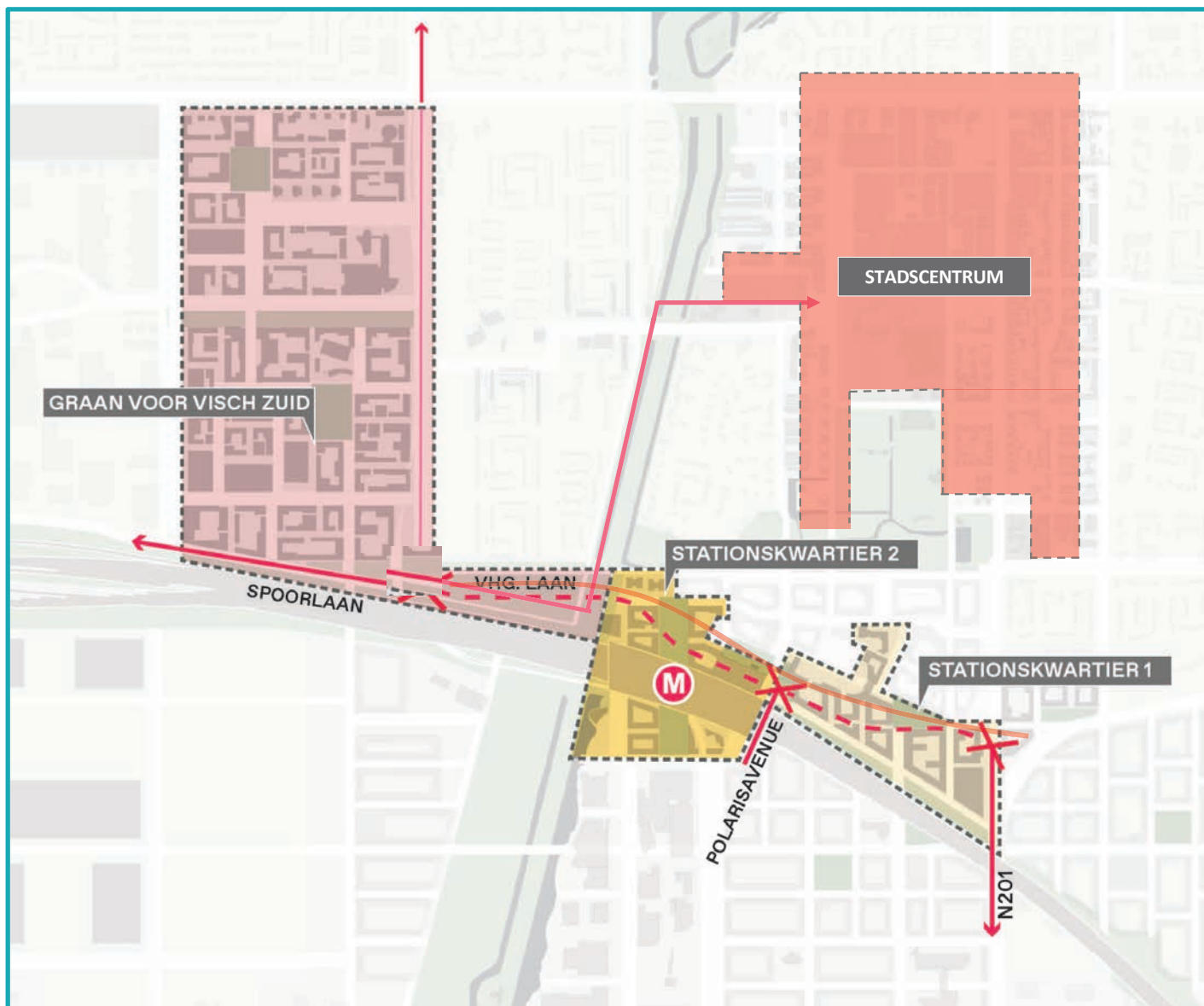
Omgevingsvisie

Verdichtingsvisie

Verdichtingsplan
Stationsgebied

Gebiedsplan
Stationsgebied

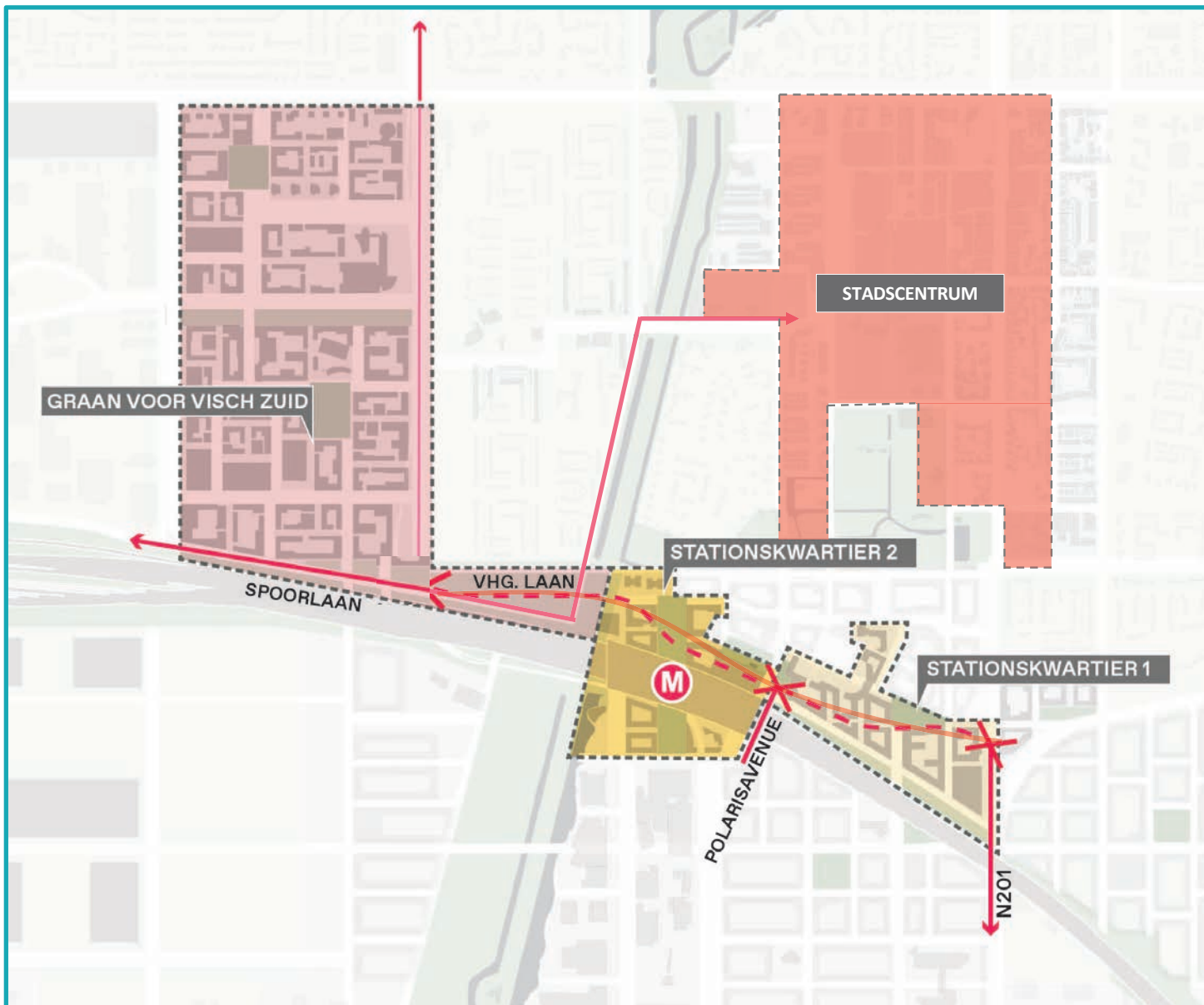
Schaalsprong Wonen



Besluitvorming

Met het autoluw maken van de Van Heuven Goedhartlaan bouwen we voort op eerder genomen besluiten in de omgevingsvisie, verdichtingsvisie, verdichtingsplan, gebiedsplan en de schaa sprong wonen.

Voor de geplande bebouwing zijn de weg en het water nodig.



Geen knip VHGHIn

Geen Spoorzone

Besluitvorming:

Om Schaalprong H'dorp?

Verdichtingsvrije

Ver € BO Mirt en BOL? gebied

Gebiedsplan Stationsgebied

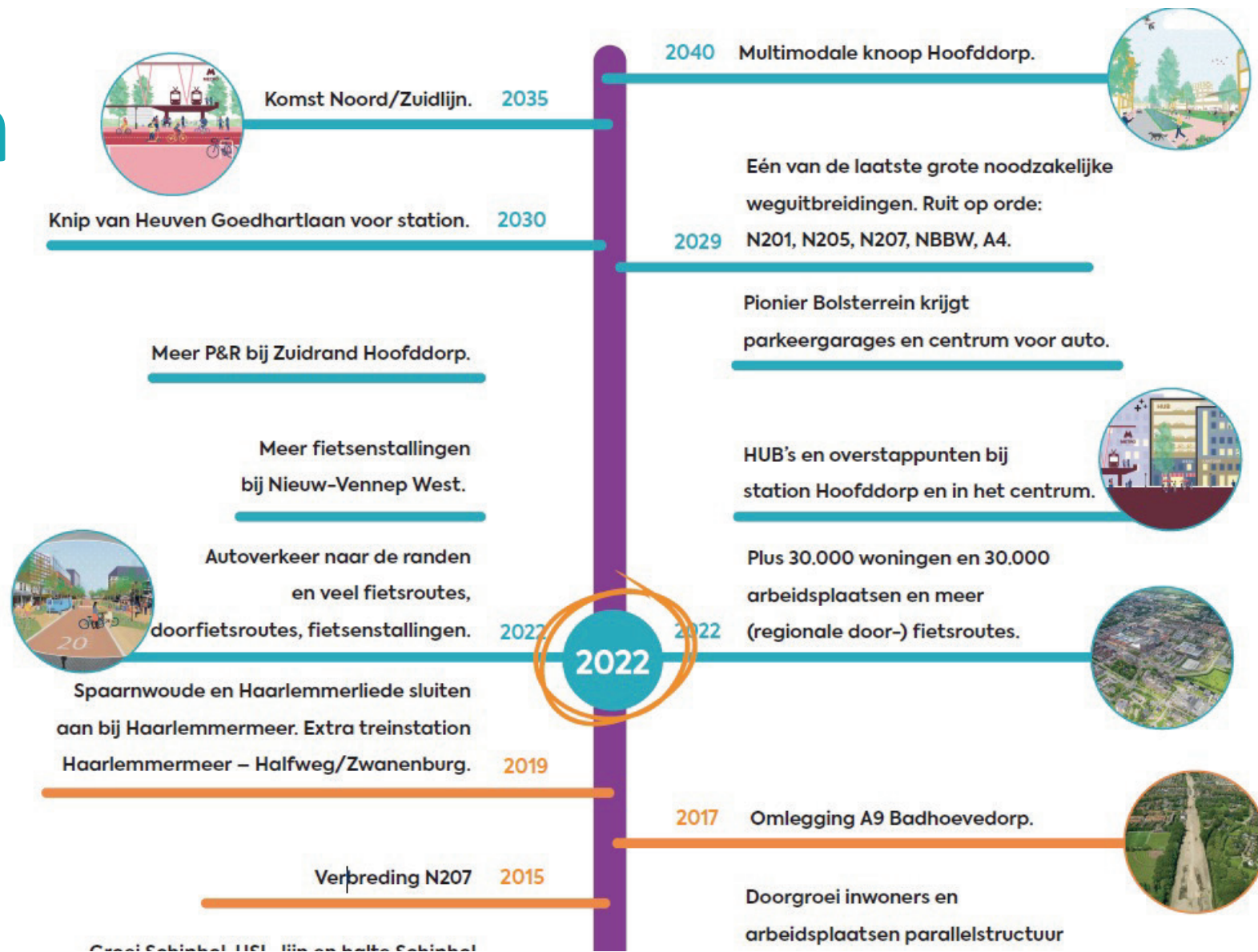
Sch NBBW?

Woningen HW?

De Van Heuven Goedhartlaan niet autoluw maken heeft consequenties voor de gehele ambitie, het programma van Spoorzone en voor de financiële bijdragen van het rijk en de provincie Noord-Holland.

Deze financiële bijdragen gaan niet alleen over verkeersmaatregelen in Spoorzone, maar juist ook over ingrepen in andere gebieden, zoals het verbreden van de Nieuwe Bennebroekerweg. En zal bijvoorbeeld ook consequenties hebben voor de woningbouwopgave in Haarlemmermeer West.

Tijdlijn



Tijdlijn

Het VSP gaat uit van een tijdlijn waarbij verkeersmaatregelen in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen worden genomen.

We bieden eerst alternatieve routes aan voordat de capaciteit echt gaan inkrimpen.

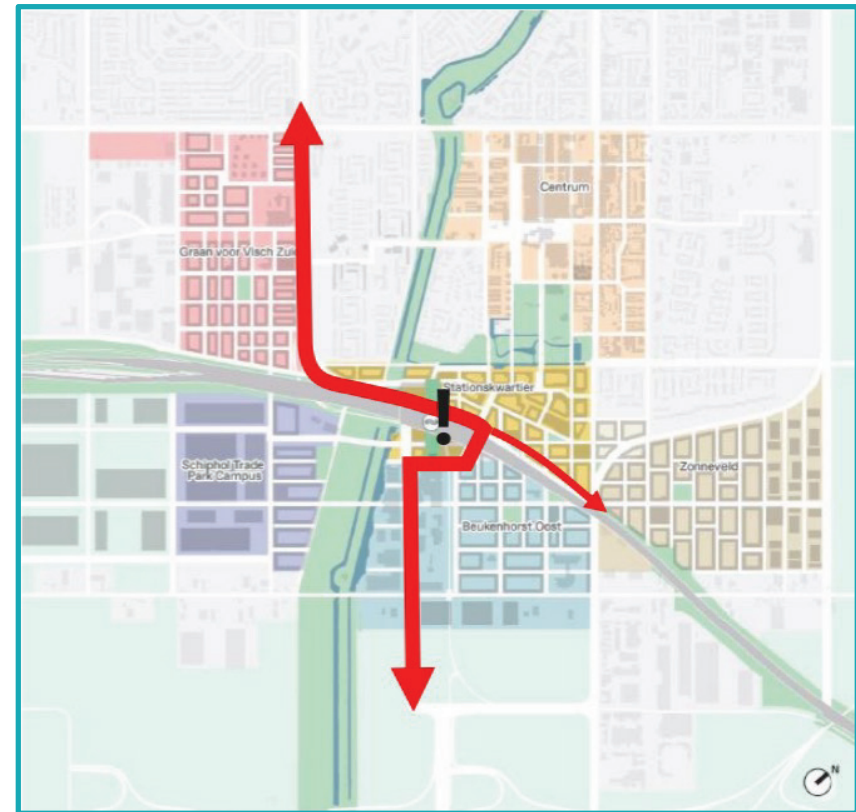
Daarom moet de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg gereed zijn voordat we de Van Heuven Goedhartlaan bij het station autoluw maken.

Maatregelen en alternatieven

- Knip Van Heuven Goedhartlaan
- Zuidelijke ontsluiting
- Busbaan Graan voor Visch

Van Heuven Goedhartlaan

- Ruimte creëren voor wonen, werken, lopen en fietsen
- Aantrekkelijke openbare ruimte
- Bestemmingsverkeer faciliteren
- 4 alternatieven onderzocht
 - Tunnel niet voor iedereen bereikbaar
 - Station vermindert bereikbaar
 - Realisatie staat woningbouw in de weg
 - Duur en duurt lang
 - We staan alleen voor de kosten ook bij de NBBW



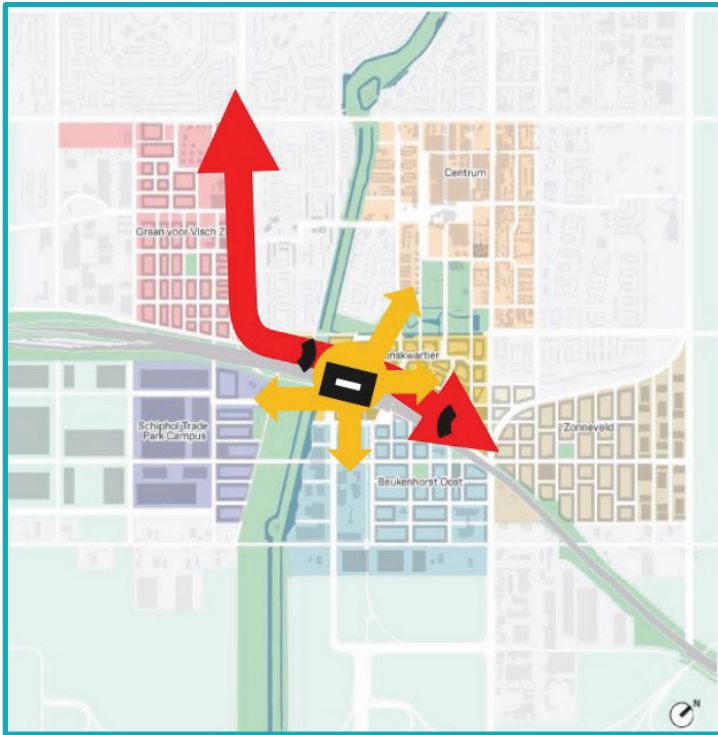
Van Heuven Goedhartlaan

Rondom het station hebben we ruimte nodig om te wonen, werken, lopen, fietsen en verblijven. Bestemmingsverkeer zoals halen en brengen van reizigers moet mogelijk blijven.

Een tunnel blijkt geen goede oplossing. Door hellingbanen kunnen niet alle wegen op de tunnel aansluiten die nu op de route aansluiten. Dat vermindert plaatselijk de bereikbaarheid zowel van de wijken als van het station

De oplossing voor het doorgaand verkeer moet af zijn voordat we (grootschalig) woningen gaan bouwen. De tunnel kost veel geld en er zijn geen medefinanciers zoals de Vervoerregio Amsterdam en of de provincie Noord-Holland.

4 Alternatieven Van Heuven Goedhartlaan



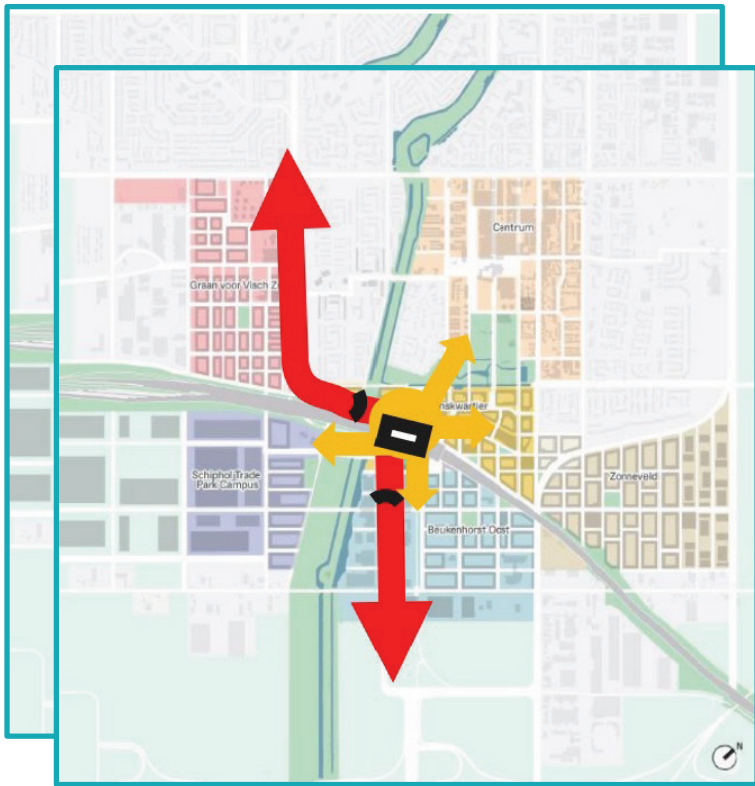
- Autotunnel voor het station langs
- Geen aansluiting op Polarisavenue en Hydepark
- Ontsluiting station voor auto via Polarisavenue of Taurusavenue
- Kruispunt tunnel N201 zwaarbelast ongelijkvloers
- Aansluiting 3 op A4 blijft overbelast

4 Alternatieven Van Heuven Goedhartlaan

Bij dit alternatief is geen bestemmingsverkeer uit het zuiden naar het station mogelijk.

En er is een ongelijkvloerse oplossing nodig bij de aansluiting op de N201.

4 Alternatieven Van Heuven Goedhartlaan



- Autotunnel via busstation (lager Spoorlaan – Taurusavenue)
- Geen aansluiting op Polarisavenue, Hydepark en N201
- Ontsluiting station voor auto via Van Heuven Goedhartlaan, Polarisavenue of Taurusavenue
- Verkeersaantrekkende werking tunnel
- Aansluiting 3 op A4 blijft overbelast

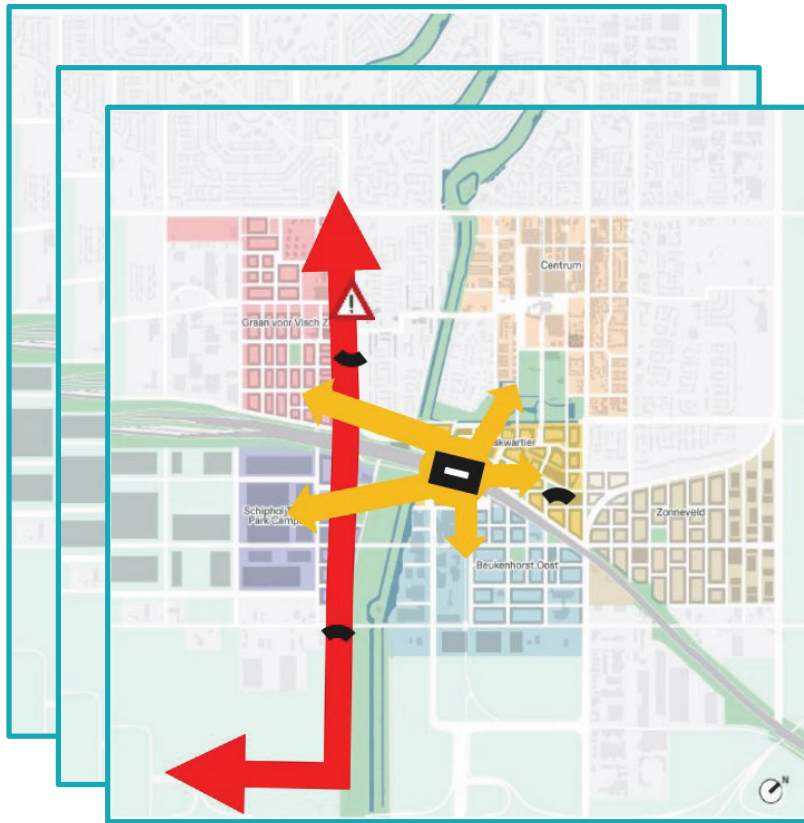
4 Alternatieven Van Heuven Goedhartlaan

Bij dit alternatief vindt geen aansluiting plaats van de Polarisavenue en Hydepark op de tunnel.

Dit vormt dus geen alternatief voor verkeer uit het noorden.

Dit alternatief trekt verkeer aan en hinder van verkeer neemt toe in plaats van af.

4 Alternatieven Van Heuven Goedhartlaan



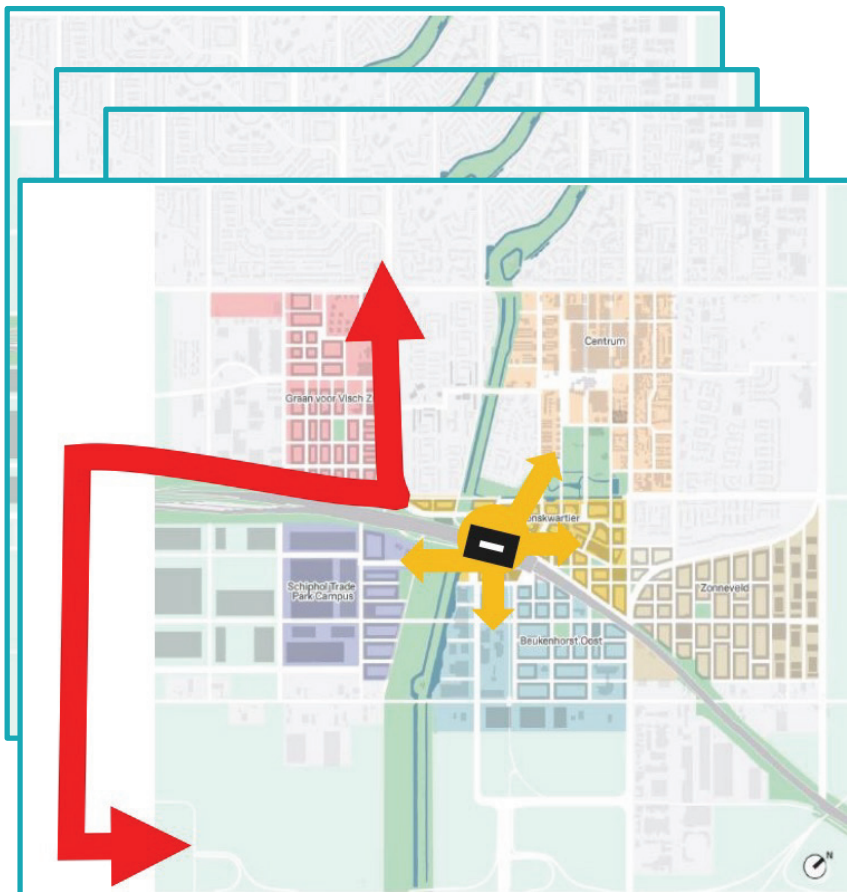
- Autotunnel in verlengde Van Heuven Goedhartlaan – Rijnlanderweg
- Alternatief via de Geniedijk
- Sluit aan op Nelson Mandeladreef of Taurusavenue
- Geen aansluiting op Polarisavenue, Hydepark en N201
- Ontsluiting station voor auto via Van Heuven Goedhartlaan, Polarisavenue of Taurusavenue

4 Alternatieven Van Heuven Goedhartlaan

Aansluiten op de Nelson Mandeladreef of op de Taurusavenue (extra tunnel onder de Geniedijk door).

Het effect voor bewoners van Hoofddorp is vrijwel gelijk aan het voorstel in het VSP namelijk geen verbinding tussen noord en zuid ter hoogte van het spoor. Dit alternatief is veel duurder en het is een veel langer traject.

4 Alternatieven Van Heuven Goedhartlaan



- Geen doorgaand verkeer door stationsgebied
- Ontsluiting station voor auto via Van Heuven Goedhartlaan, Polarisavenue of Taurusavenue

4 Alternatieven Van Heuven Goedhartlaan

Het bijgaande plaatje is het voorstel zoals dat is opgenomen in het VSP dat nu voorligt bij de raad.

Van Heuven Goedhartlaan

Variant	Verkeerskundig	Kosten	ruimtelijk	planning
A. Tunnel naar N201		Lange tunnel € 600 mln.		Niet voor 2035
B. Tunnel naar Taurusavenue		Lange tunnel € 600 mln.		Niet voor 2035
C1. Tunnel Geniedijk naar Nelson Mandela		Lange tunnel € 600 mln.	Schootsveld Geniedijk (Unesco)	Niet voor 2035
C2. Tunnel Geniedijk naar Taurus		2 tunnels € 800 mln.	Schootsveld Geniedijk (Unesco)	Niet voor 2035
D. Verkeer naar Nieuwe Bennebroekerweg		Geen tunnel, Nieuwe Bennebroekerweg wel duurder, ca. € 30 mln.		2030

Varianten Van Heuven Goedhartlaan verkeerskundig, met een inschatting van de kosten, ruimtelijk en met een planning op een rijtje.

Opnieuw kostenraming tunnel: inschatting is 300 – 600 miljoen alleen de tunnels exclusief maatregelen centrum.

De tunnel lijkt geen goede oplossing: door de hellingbanen kunnen niet alle wegen op de tunnel aansluiten die nu op de route aansluiten.

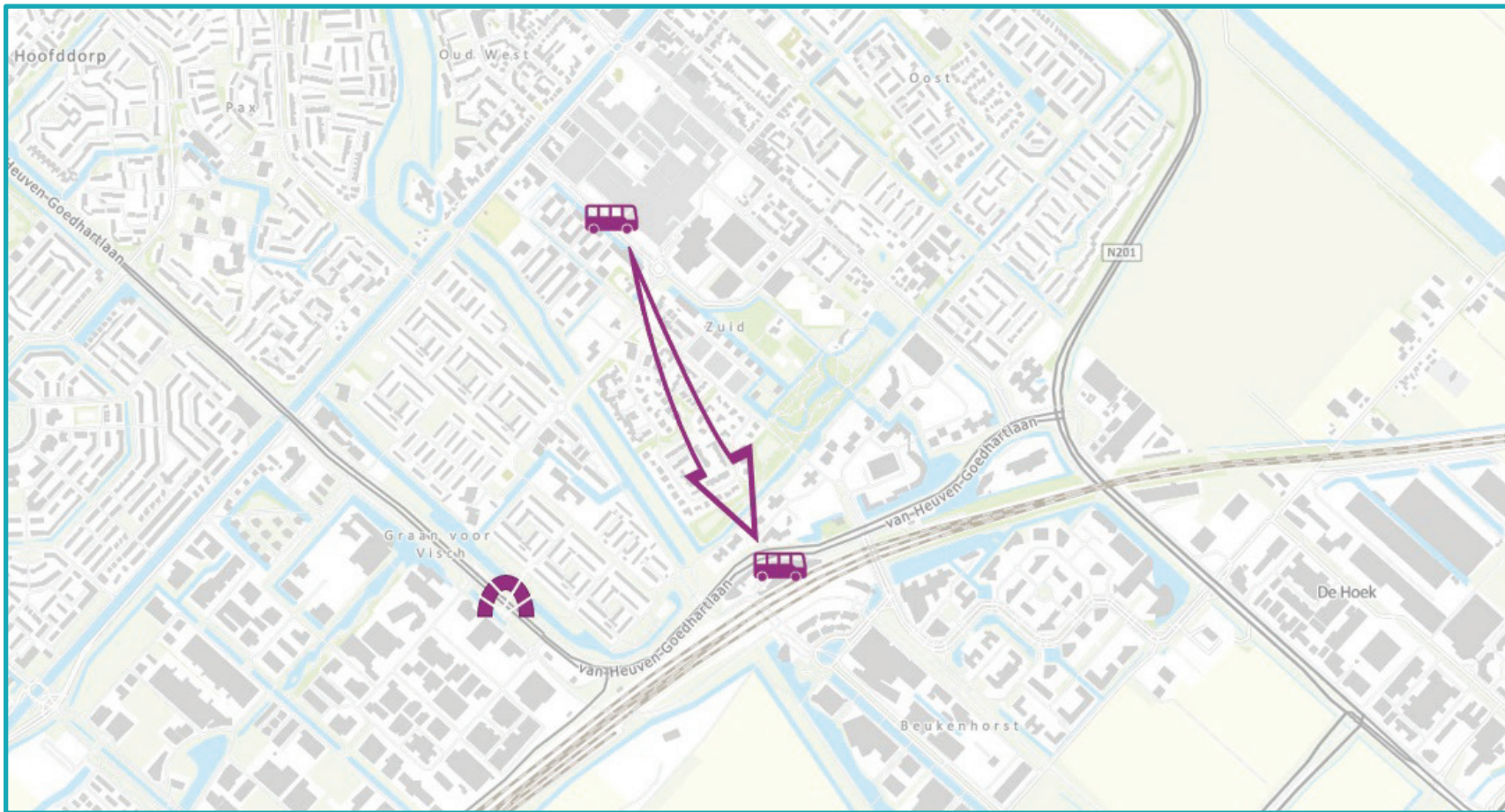
Dat vermindert plaatselijk de bereikbaarheid zowel van de wijken als van het station.

De oplossing voor het doorgaand verkeer moet af zijn voordat we (grootschalig) woningen gaat bouwen anders halen we de ambities niet voor de woningbouw.

De kosten voor de tunnel schatten we nu op 600 miljoen. Dat bedrag is niet voor de tunnel alleen maar ook voor flankerende maatregelen.

Er zijn geen medefinanciers voor zoals de Vervoerregio Amsterdam of de Provincie Noord-Holland.

Busbaan Graan voor Visch



Busbaan Graan voor Visch

Alleen als er een verhoogd busstation komt, is het nodig om onderzoek te doen naar alternatieve routes.

Als er geen verhoogd busstation komt, blijft de bus rijden zoals die nu rijdt.

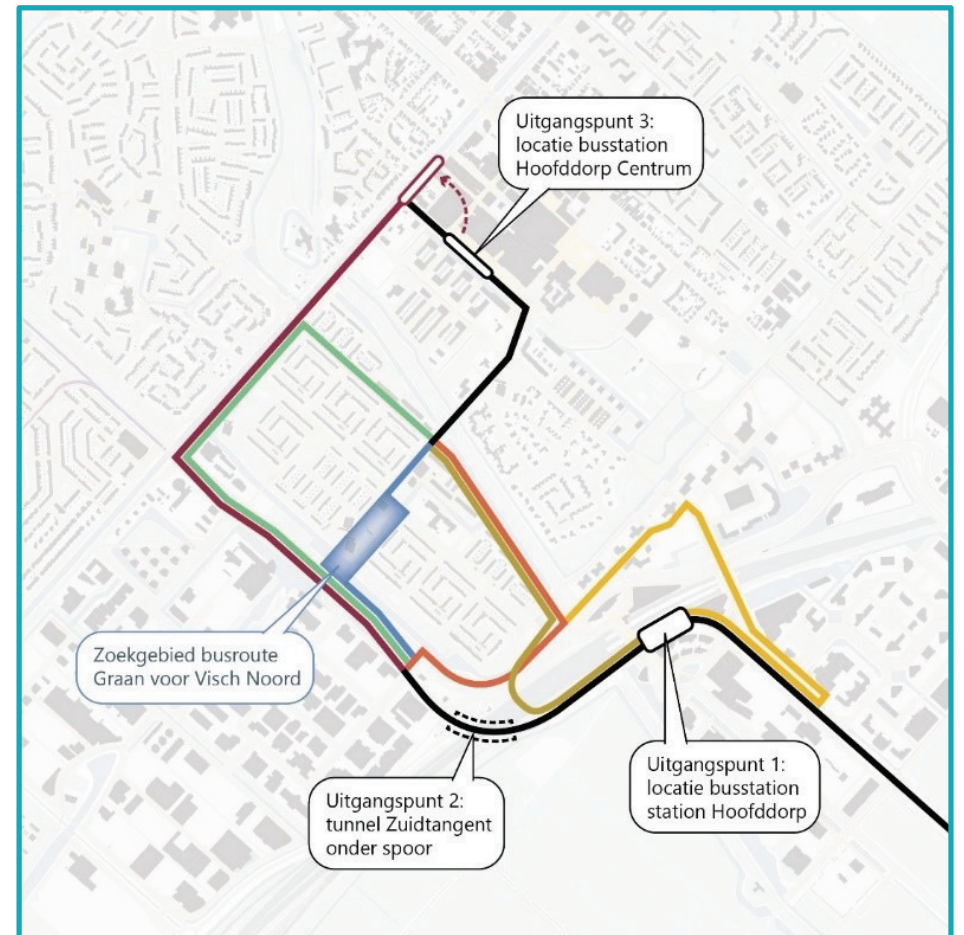
Als wordt gekozen voor een busstation op hetzelfde niveau als de trein ontstaat de vraag: komt de bus vanaf het Van Stamplein op het nieuwe busstation?

In eerste instantie lijkt het logisch om via een zo kort mogelijke route aan te sluiten op de tunnel voor de bus onder het spoor door (waar nu de RNetbuslijn 300 rijdt).

Ook hier gaan we samen met inwoners naar andere routes kijken. Zodra duidelijk is of het busstation hoog of op maaiveld (begane grond) wordt gerealiseerd pakken we de participatie met bewoners op. We verwachten dat het besluit hierover over ongeveer 2 jaar wordt genomen.

Busbaan Graan voor Visch

- Over twee jaar, in samenhang met verkenning OV verbinding Amsterdam-Hoofddorp
- Nader onderzoek met bewoners
- Komt terug bij Multimodale knoop Hoofddorp



Busbaan Graan voor Visch

Alternatieven worden uitgewerkt en afgewogen na besluit busstation dat we over twee jaar verwachten.

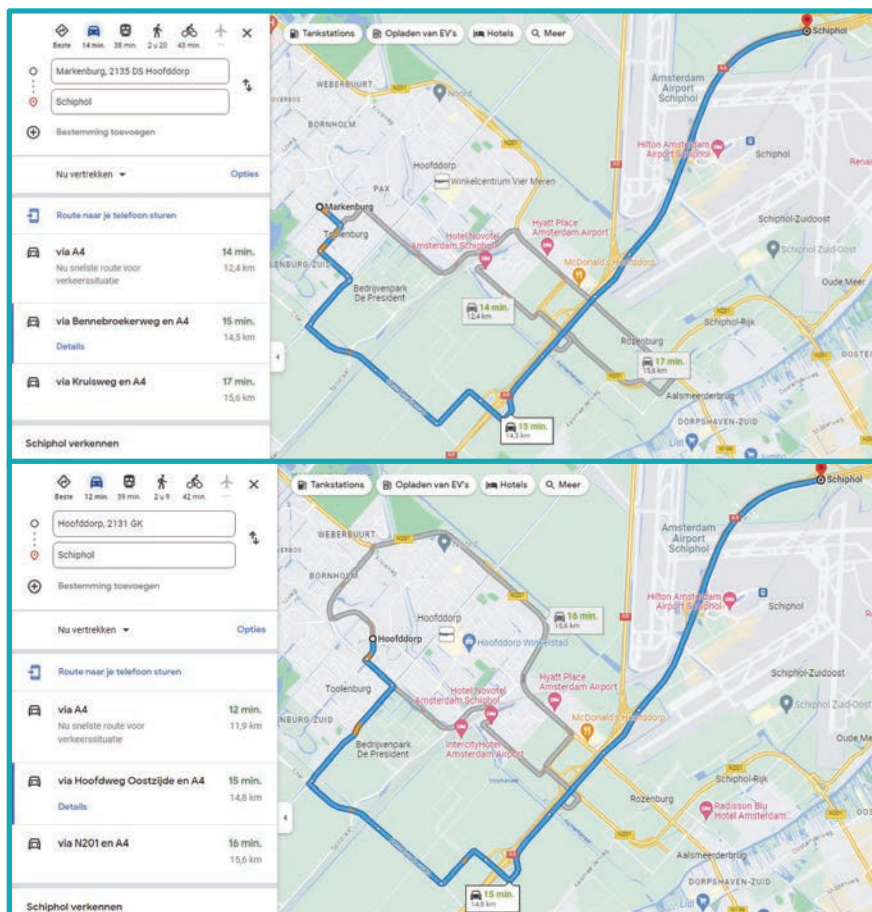
In de variantenafweging worden de bewoners betrokken en onze partners voor het openbaar vervoer (provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam)

Zuidelijke ontsluiting

Bij autoluwe Van Heuven Goedhartlaan zoekt verkeer andere wegen samen met autonome verkeerstoename zorgt dat voor overlast.

Er zijn 5 scenario's die we gaan onderzoeken

- Hoofdweg
- IJweg
- Toolenburgerweg
- VHGL- Spoorlaan
- Maatregelen in de wijk



Zuidelijke ontsluiting

De Nieuwe Bennebroekerweg is nu al een goed alternatief voor de route langs het station.

Bij Google maps is het vaak de tweede optie die gegeven wordt.

Door autonome groei van het verkeer zullen alle routes al drukker worden, met daarbij de autoluwe Van Heuven Goedhartlaan verwachten we dat enkele routes mogelijk overbelast raken.

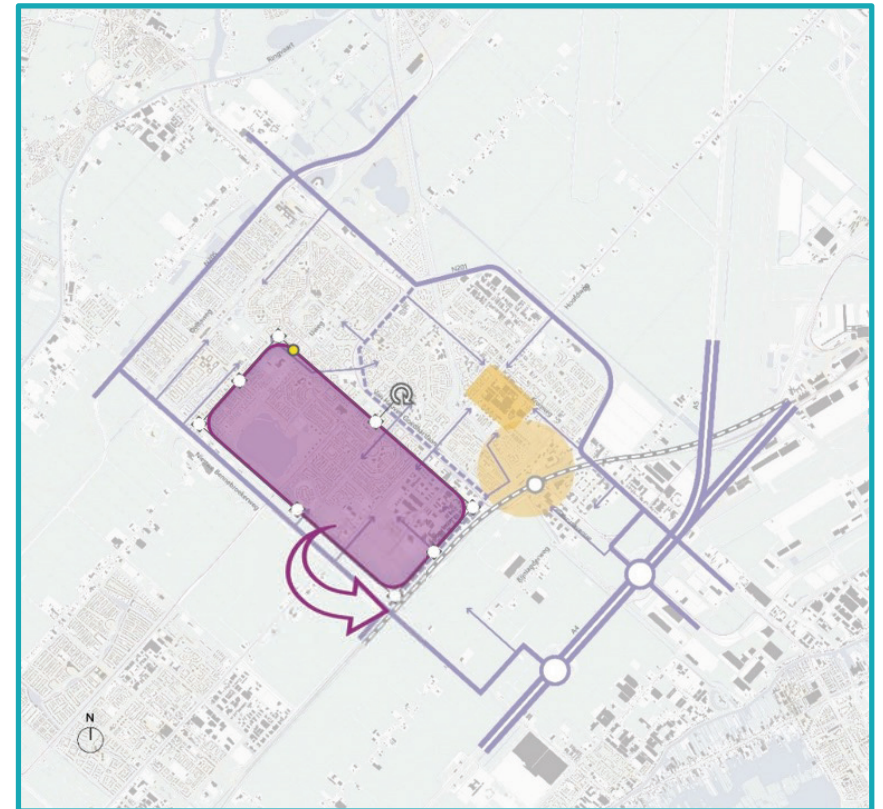
De Toolenburgerweg is één van de opties om dit op te lossen, maar was als mogelijkheid in het concept-VSP te voorbarig ingetekend. Met de bewoners gaan we nu eerst de 5 scenario's onderzoeken en we maken samen een afweging die we voorleggen aan het gemeentebestuur.

Zuidelijke ontsluiting Nota van beantwoording

Individuele reacties in de nota van beantwoording vertellen de keuzes in het concept VSP.

Nav de inspraak:

- Breder bekijken
- Vooraf geen scenario's uitsluiten
(Hoofdweg, IJweg, bestaande wijk)
- Gevolg: een brede onderzoekopgave (belangenafweging) opgenomen in de hoofdlijn van het VSP.



Zuidelijke ontsluiting Nota van Beantwoording

Inspekers hebben gewezen op tegenstrijdigheden in de Nota van beantwoording.

Deze tegenstrijdigheid is ontstaan doordat bij de beantwoording van de individuele zienswijzen is uitgegaan van het bestaande beleid zoals het wegcatégoriseringsplan, de netwerkvisie en landelijke richtlijnen.

Op basis van de participatie zijn we echter tot de conclusie gekomen dat het noodzakelijk is om de vraag hoe de zuidelijke wijken aan te sluiten op de Nieuwe Bennebroekerweg breder bekeken moet worden, zonder vooraf scenario's uit te sluiten.

Dit is wel in de aparte paragraaf in de Nota van Beantwoording over dit onderwerp terecht gekomen, maar niet meer bij de individuele beantwoording.

Dat is niet zorgvuldig. Het had ook daar opgenomen moeten worden.

Participatie en Communicatie

Participatie in twee fases

A) Ophalen input en verkennen opties

- Uitnodiging deelname aan klankbordgroep Hoofddorp (sept 2021) en aansluitend 3 bijeenkomsten met de klankbordgroep in oktober en november 2021 en januari 2022
- Bijeenkomst ondernemers Hoofddorp centrum
- Bespreking in gebiedsoverleg Graan voor Visch

B) Reageren op concept-VSP (sept-nov 2022)

- Reageren op concept- VSP 8 weken (op verzoek inwoners 2 weken verlengd).
- In Cultuurgebouw 5 oktober brede informatiebijeenkomst
- Extra informatiebijeenkomsten in oktober/november op verzoek van wijkraad Toolenburg en wijkraad Graan voor Visch



Participatie en Communicatie

Via veel verschillende kanalen zijn inwoners, wijkraden en andere belanghebbenden gevraagd mee te denken over het VSP. In de eerste fase van de participatie is informatie opgehaald bij de opgerichte klankbordgroep en zijn opties besproken. Op basis hiervan is het concept VSP opgesteld. In de tweede fase kon iedereen reageren op het concept. Hier is uitgebreid over gecommuniceerd.

Door corona (de eerste fase was digitaal) was het een lastige periode om mensen te bereiken en goed met elkaar in gesprek te gaan. Ook het abstractieniveau bij de start van het proces was hoog. Er waren nog geen concrete plannen en de eventuele impact op de leefomgeving was nog niet onderzocht. Naast een aantal wijkraden haakte om die redenen slechts een enkele individuele inwoner aan. Door een samenloop van omstandigheden is in deze fase wijkraad Toolenburg helaas niet aangehaakt geweest. We hadden hier als gemeente een actiever rol in kunnen spelen.

Het concept-VSP kent naast grote lijnen ook hele concrete oplossingen die impact hebben op de leefomgeving. Dit leidt tot grote betrokkenheid van inwoners en levert 784 reacties met waardevolle input op. Deze input (onderdeel van de participatie) heeft geleid tot de aanpassingen in het VSP dat nu voorligt.

Participatie en Communicatie

Wat nemen we mee uit het participatieproces

- Het VSP kent verschillende abstractie niveaus: van visie/lange termijn tot concrete maatregelen/ideeën.
- Daar moet je in de participatie rekening mee houden: wie informeer je op welk moment en op welke wijze.

Wat is er aangepast in het concept na het participatieproces

- Zuidelijke ontsluiting
- Busbaan Graan voor Visch
- Daarnaast nog een aantal kleine dingen aanpassingen

Participatie en Communicatie

Wat nemen uit het participatieproces mee naar het vervolg en volgende projecten:

Het is belangrijk om niet alleen vooraf maar ook tijdens het proces te blijven kijken welke stakeholders/inwoners op welk moment aangehaakt moeten worden en hoe die het beste bereikt kunnen worden.

De mate van concreetheid van de stukken speelt daarbij een belangrijke rol. Deze werkwijze passen we nu al toe bij het project “Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg” waar we samen met een klankbordgroep het participatieproces vormgeven.

Wat is er aangepast

Het plan dat nu voorligt is een ander plan dat dat waar mensen op hebben gereageerd. Voor zowel de zuidelijke ontsluiting en busbaan in Graan voor Visch zijn zoekgebieden opgenomen waarbij diverse scenario's onderzocht gaan worden. Dit wordt samen met de bewoners opgepakt. Het onderzoek naar de zuidelijke ontsluiting zal als eerste van start gaan.

Communicatie en participatie

Participatie Zuidelijke ontsluiting

Brede belangenafweging

- Een zoekgebied met 5 scenario's benoemd
- Onderzoeksoopdracht schrijven en een bureau inhuren

Participatie samen met de wijken

- Opdrachtverlening
- Ontwerp participatieproces
- Uitvoering van het onderzoek

Terug de raad

- Met onderzoekresultaten brede belangenafweging



Participatie Zuidelijke ontsluiting

Er zal voor de zuidelijke ontsluiting een breed onderzoek plaatsvinden naar de 5 scenario's die worden genoemd in de nota van beantwoording. Voor de uitvoering wordt een gespecialiseerd onderzoeksbureau ingehuurd en zal de wijk betrokken worden. Deze betrokkenheid start al bij de opdrachtomschrijving aan het onderzoeksbureau en het benoemen van de thema's (zoals veiligheid, overlast, inpassing, leefbaarheid, natuur, recreatie, etc.) die onderzocht gaan worden. Maar ook bij het ontwerp van het participatieproces: hoe gaan we bewoners en belangenorganisaties betrekken.

Daarmee halen we lokale kennis van bewoners en gebruikers op en komen we tot een gedragen proces. Wel moeten we ons realiseren dat bij elk tracé, scenario en elke keuze er inwoners met belangen zijn.

Het is daarom belangrijk dat er een aantal objectieve criteria komen.

Het is uiteindelijk aan de raad om een keuze te maken die het breed maatschappelijk belang dient.

Zowel het onderzoeksproces en de resultaten uit deze brede belangenafweging worden teruggekoppeld aan de raad.

Samenvatting

- Samenhang in verkeersmaatregelen Hoofddorp
- VSP maakt ruimtelijke ontwikkeling mogelijk
- Er zijn aanpassingen geweest
- NBBW route meest wenselijk in plaats van tunnels.
- Borduurt voort op eerder besluitvorming.
- Bereikbaarheid station voor de bus en zuidelijke ontsluiting nader onderzoek
- Uitwerking met bewoners(vertegenwoordigers)

Samenvatting

Het VSP zorgt voor samenhang in de te nemen verkeersmaatregelen in Hoofddorp.

Waarbij het mogelijk maken van de geplande ruimtelijke ontwikkeling het uitgangspunt is.

Deze geplande ruimtelijke ontwikkeling is in verschillende documenten al besloten.

Naar aanleiding van de reacties op het concept VSP is het plan op verschillende onderdelen aangepast.

De route voor de bus langs/door Graan voor Visch, de afwaardering van de Van Heuven Goedhartlaan en het brede onderzoek naar de zuidelijke ontsluiting (Toolenburgerweg), zijn daarvan de meest in het oog springende voorbeelden.

Anderen hadden betrekking op de Hoofdweg-westzijde, de IJweg en een aantal kaarten.

We vinden het aansluiten van de zuidelijke wijken op de Nieuwe Bennebroekerweg een betere oplossing dan de onderzochte tunnels.

Daarbij sluit dit beter aan op eerdere besluitvorming o.a. het gebiedsplan.

De bereikbaarheid van het station voor de bus en de zuidelijke ontsluiting zijn twee onderwerpen voor nader onderzoek die we willen uitwerken met bewoners.

Einde