



# Verkeersstructuurplan Hoofddorp

Concept na inspraak – 11 april 2023



gemeente  
Haarlemmermeer

# Colofon

Gemeente Haarlemmermeer  
Cluster Ruimte Economie en Duurzaamheid (RED)

Opgesteld door Robert van Leusden (APPM) in samenwerking met  
PosadMaxwan (Vincent Babes) en Goudappel (Martijn Stevens)

In opdracht van gemeente Haarlemmermeer

Beelden en foto's door APPM, PosadMaxwan en gemeente  
Haarlemmermeer (tenzij apart bron vermeld)

Datum: na vaststelling  
Versie: Concept definitief VSP



**POSAD MAXWAN**  
strategy x design

**Goudappel**  
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



<b>1.</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>7</b>
1.1	Wat is een verkeersstructuurplan.....	7
1.2	Hoe is het verkeersstructuurplan gemaakt.....	7
1.3	Kaders en uitgangspunten.....	8
1.4	Leeswijzer.....	8
<b>2.</b>	<b>De opgave: ambities en groei tot 2040.....</b>	<b>9</b>
2.1	Ambities op hoofdlijnen.....	9
2.2	Ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente Haarlemmermeer.....	9
2.3	Ambities stationsgebied Hoofddorp.....	11
2.4	Multimodale knoop Hoofddorp.....	11
2.5	Stadscentrum Hoofddorp.....	12
2.6	Leefbaarheid en verkeersveiligheid.....	12
2.7	Gezondheid.....	12
2.8	Klimaatdoelstellingen.....	12
<b>3.</b>	<b>Omgaan met groei van mobiliteit.....</b>	<b>13</b>
3.1	Mobiliteitstransitie maakt groei mogelijk.....	13
	1. Voorkomen of verminderen van mobiliteit.....	14
	2. Veranderen van modaliteit.....	14
	3. Verduurzamen van mobiliteit en beter benutten en veiliger maken van infrastructuur.....	14
3.2	Mobiliteitsaanpak in 5 stappen.....	15
	1. Autoluw ontwikkelen stationsgebied.....	15
	2. Mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten.....	15
	3. Aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R.....	16
	4. Sturen met parkeerbeleid en prijs.....	17
	5. Verkeersmanagement: sturen op routekeuze.....	17
3.3	Effect van de aanpak in 5 stappen op de mobiliteit.....	18
3.4	Wat betekent dit voor de Hoofddorper.....	20
3.5	Huidige knelpunten oplossen.....	20
<b>4.</b>	<b>Hoofdkeuzes.....</b>	<b>22</b>
4.1	Principes mobiliteitsnetwerken.....	22
4.2	Lopen is gezond en efficiënt.....	24
4.3	Stap op de fiets.....	25
4.4	Aantrekkelijk openbaar vervoer.....	28
4.5	Multimodale reis.....	30
4.6	Auto bereikbaarheid.....	32

<b>5.</b>	<b>Bouwstenen.....</b>	<b>34</b>
5.1	Pakketten van maatregelen .....	34
5.2	Pakket voetganger.....	34
5.3	Pakket fiets.....	36
5.4	Pakket Openbaar Vervoer .....	39
5.5	Pakket station en centrum .....	42
5.6	Pakket N201/N196.....	49
<b>6.</b>	<b>Fasering .....</b>	<b>51</b>
6.1	Niet alles kan tegelijk .....	51
6.2	Fasering in 5 stappen .....	51
6.3	Maatregelen per stap.....	52
	Stap 1 Korte termijn	52
	Stap 2 Nieuwe Bennebroekerweg	52
	Stap 3 Autoluw stationsgebied	53
	Stap 4 Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg en multimodale knoop station Hoofddorp	54
	Stap 5 Structurele oplossing N201/N196	54
6.4	Wat als de mobiliteit anders groeit.....	55
6.5	Totaaloverzicht fasering maatregelen.....	56



### **Hoofddorp gaat prettig bewegen**

Mensen ertoe verleiden om na te denken welke vervoerwijze past bij welk tijdstip, welke bestemming en welk doel. Mensen hebben vrijheid van keuze in welke wijze van vervoer ze kiezen, maar als gemeente willen we hen verleiden om hun keuze voor hoogwaardig openbaar vervoer en de fiets nóg verantwoord te maken. Dát nu, is het onderwerp van dit verkeersstructuurplan voor Hoofddorp.

De versie van het verkeersstructuurplan die u hier leest, is kaderstellend en richtinggevend. Voor uitwerking van de verschillende maatregelen en gedetailleerdere plannen, doet de gemeente graag weer een beroep op u.

Bij het maken van een plan als dit, is het interactieve proces om tot een definitieve versie van een verkeersstructuurplan te komen een van de belangrijkste onderdelen. Het is tevens het meest ingewikkelde, want wanneer weet je of de interactie voldoende is geweest? Processen als deze kunnen altijd beter, maar het uiteindelijke resultaat rond dit plan is goed: de inspraak heeft de vele reacties tot gevolg gehad, waardoor we veel onderdelen integraal kunnen bekijken in goede samenspraak met de wijken.

Waar het om gaat, is om met bewoners te praten over wat zij voor zich zien in de ‘verkeerstoekomst’ van hun woonplaats, Hoofddorp. Dat hebben we dan ook gedaan, onder meer online in 2021 en tijdens fysieke bijeenkomsten in januari en oktober 2022. Op zo’n avond hoor je wat er speelt bij mensen als het om verkeer en vervoer gaat, waar de gemeente in hun ogen mee aan de slag zou moeten gaan, wat ze verbeterd willen zien en wat ze zelf aan plannen hebben om bij te dragen aan een veilig, leefbaar en goed bereikbaar Hoofddorp in de toekomst.

Een belangrijk punt daarbij is dat we qua verkeer en vervoer niet alleen kijken naar de nieuwbouw, maar ook naar de bestaande wijken. We willen de verwachte groei in goede banen leiden, voor zowel de huidige als de nieuwe bewoners en daar ontwikkelingen in het verkeer op aan laten sluiten. Daarbij willen we in gedachten houden dat in de toekomst verschillende momenten gedurende de dag verschillende vormen van vervoer veronderstellen.

In Hoofddorp willen we graag een prettig centrum met aantrekkelijke verblijfsmogelijkheden. Iedereen die in het centrum wil zijn, moet daar met alle vormen van vervoer makkelijk kunnen komen. Iedereen die niet in het centrum hoeft te zijn, wordt met dit verkeersstructuurplan naar de randen verwezen.

Tussen nu en 2040 zal er het nodige veranderen aan het verkeer en vervoer in Hoofddorp. We hebben maatregelen en oplossingen voor ogen en deze gaan we de komende jaren, samen met de bewoners, verder uitwerken. Daardoor ontstaat ook ruimte voor inspraak. We staan aan het begin van een omvangrijk proces. In dat proces kan ik in ieder geval over één ding duidelijk zijn: we gaan, ook in de toekomst, prettig bewegen in Hoofddorp!

Marja Ruigrok,  
wethouder Verkeer en Vervoer, gemeente Haarlemmermeer

# 1. Inleiding

## 1.1 Wat is een verkeersstructuurplan

Dit verkeersstructuurplan (VSP) geeft aan hoe de gemeente Haarlemmermeer de kern Hoofddorp in 2040 leefbaar, veilig en bereikbaar willen houden voor wat betreft mobiliteit. Het VSP beschrijft hoe de gemeente tot 2040 de netwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto wil aanpassen om de groei van de gemeente Haarlemmermeer in woningbouw, voorzieningen en werkgelegenheid mogelijk te maken. Voor lopen wordt geen netwerk opgesteld om dit erg lokaal en fijnmazig is. Daar waar lopen specifieke aandacht nodig heeft gerelateerd aan maatregelen voor fiets, OV of auto wordt dit in dit VSP wel meegenomen. Daarnaast is ook beleidsinzet op mobiliteitstransitie nodig. Het VSP is een uitwerking van en aanvulling op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlemmermeer zoals vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (December 2018 (2018.0065348)). Het is een uitwerking van de Netwerkstudie/ Adaptieve Agenda Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681). De focus ligt hierbij op de maatregelen die nodig zijn zodat de netwerken kunnen blijven functioneren in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij wordt ook de verbinding gelegd tussen de huidige situatie en nieuwe ontwikkelingen.

Dit VSP dient als kader voor gebiedsontwikkelingen en projecten in de gemeente. De gemeente zal de bouwstenen van het VSP de komende jaren gaan uitwerken, voorbereiden en financiering organiseren. Dit zal deels plaatsvinden in bestaande studies en programma's en er zullen enkele nieuwe studies worden gestart. Voor de uitwerking van de afzonderlijke bouwstenen zal verdere participatie plaatsvinden voorafgaand aan besluitvorming per bouwsteen.

## 1.2 Hoe is het verkeersstructuurplan gemaakt

Dit VSP is gelijktijdig en in samenhang opgesteld met het VSP Nieuw-Vennep. In beide plannen is rekening ook gehouden met ontwikkelingen buiten de kernen (zoals Lisserbroek en Cruquius-Zwaanshoek), zodat voor beide kernen voldoende robuuste maatregelen worden voorgesteld, ook in regionaal verband. De aanhaking met de overige kernen is met name zichtbaar in de afbeeldingen en kaarten waarbij het duidelijk is dat de netwerken van fiets en openbaar vervoer niet eindigen bij de rand van Hoofddorp maar een relatie hebben met de omgeving.

Bij het opstellen van het VSP is nauw samengewerkt met de programma's Centrum en Stationsgebied. De visie Stadscentrum Hoofddorp en het Verdichtingsplan Stationsgebied zijn als uitgangspunt meegenomen. Beide programma's gebruiken het VSP als kader voor de verdere planuitwerking.

Voor het maken van het VSP is samengewerkt met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. We hebben via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners. Het eerste gesprek stond in het teken van het ophalen van ideeën. Deze ideeën zijn uitgewerkt en onderzocht en de uitkomsten hiervan zijn teruggekoppeld in een tweede gesprek. In een derde gesprek zijn de hoofdkeuzes voor het VSP met de aanwezigen besproken. De opgehaalde reacties zijn vervolgens verwerkt tot een concept VSP. Bij deze participatie-gesprekken was iedereen welkom.

De maatregelen van dit VSP zijn getoetst met behulp van het verkeersmodel NHZ 3.0. Dit verkeersmodel wordt ook voor diverse gebiedsontwikkelingen en projecten in de gemeente gebruikt als onderbouwing. De resultaten van de toets zijn op hoofdlijnen opgenomen in hoofdstuk 3. De gedetailleerde, verkeerskundige resultaten zijn in een rapportage verkeerskundige onderbouwing vastgelegd.

### 1.3 Kaders en uitgangspunten

Het VSP Hoofddorp is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer, de Netwerkstudie Haarlemmermeer en de Adaptieve Agenda 2040. De Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (vastgesteld in 2018) is het beleidsmatig kader voor het VSP van de gemeente. De Netwerkstudie Haarlemmermeer is samen met de provincie Noord-Holland en Vervoerregio opgesteld en in 2021 vastgesteld. Deze studie benoemt hoofdlijnen voor de netwerken in de gemeente Haarlemmermeer. De Adaptieve Agenda geeft een beeld hoe aan de slag te gaan met de Netwerkstudie. In dit VSP worden deze hoofdlijnen verder uitgewerkt. Ook geeft de samenwerkingsagenda Zuid-Kennemerland - Haarlemmermeer een indruk van de onderlinge samenwerking in relatie tot de regionale opgaven en netwerken.

Daarnaast worden de oplossingsrichtingen gezocht in lijn met bestaand en toekomstig beleid bij de gemeente Haarlemmermeer waaronder de structuurvisie, de visie polderlinten, de visie centrum Hoofddorp, het verdichtingsplan Stationsgebied en de verdichtingsvisie Haarlemmermeer.

Een groot deel van de maatregelen of bouwstenen uit dit VSP krijgen een plek in de Adaptieve Agenda van de gemeente, provincie en vervoerregio als uitwerking van de Netwerkstudie Haarlemmermeer. Een ander deel wordt verder uitgewerkt in het gemeentelijke Fietsplan (2022-0000670) of in gebiedsontwikkelingen zoals het Centrum, Stationsgebied en Cruquius-Zwaanshoek.

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt beschreven wat de ambities van de gemeente zijn, die de aanleiding zijn om maatregelen op het gebied van mobiliteit te nemen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 beschreven wat de aanpak is om met de groei van de mobiliteit om te gaan. Hoofdstuk 4 laat zien welke principes we kiezen voor de ontwikkeling van de infrastructuurnetwerken. Welke oplossingsrichtingen en maatregelen hierbij horen om de vervoerstromen in goede banen te leiden wordt beschreven in hoofdstuk 5. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 aangegeven in welke faseringsstappen deze maatregelen zullen worden onderzocht en uitgevoerd.



# 2. De opgave: ambities en groei tot 2040

## Toekomstbestendig groeien - Coalitieakkoord 2022-2026

Het is belangrijk dat de inwoners zich makkelijk kunnen verplaatsen in onze gemeente. Iedereen moet veilig, snel en comfortabel binnen 20 minuten van en naar school, werk of winkels kunnen gaan. De toename van het aantal woningen, verduurzaming en nieuwe vormen van mobiliteit zorgen ervoor dat we moeten blijven investeren om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op orde te houden.

### 2.1 Ambities op hoofdlijnen

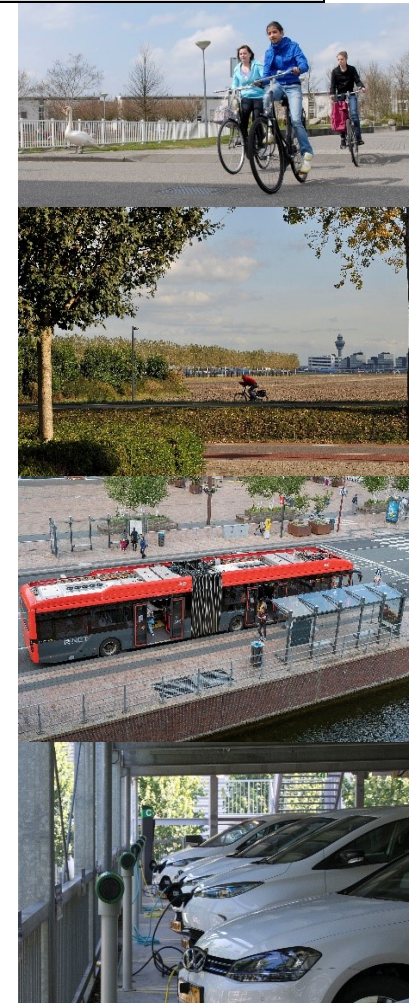
Haarlemmermeer is een aantrekkelijke gemeente, centraal in de Randstad, onderdeel van de MRA en met een internationale luchthaven. Dat betekent dat mensen graag in de gemeente Haarlemmermeer willen wonen, er kans is om veel werkgelegenheid aan te trekken, maar ook dat het er druk is en er veel overlast is van vlieg- en autoverkeer. De uitdaging is dan ook om de groei te faciliteren en tegelijk een aantrekkelijke gemeente te blijven voor tevreden en gezonde inwoners. De gemeente zet daarom in op:

- Het ruimte geven aan van de groei van woningen en banen met aantrekkelijke en diverse woon- en werkmilieus en goede voorzieningen;
- Een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder;
- Het stimuleren van actieve mobiliteit (lopen en fietsen);
- Het leveren van een bijdrage aan de reductie van CO<sub>2</sub> ten behoeve van (inter)nationale klimaatdoelstellingen.

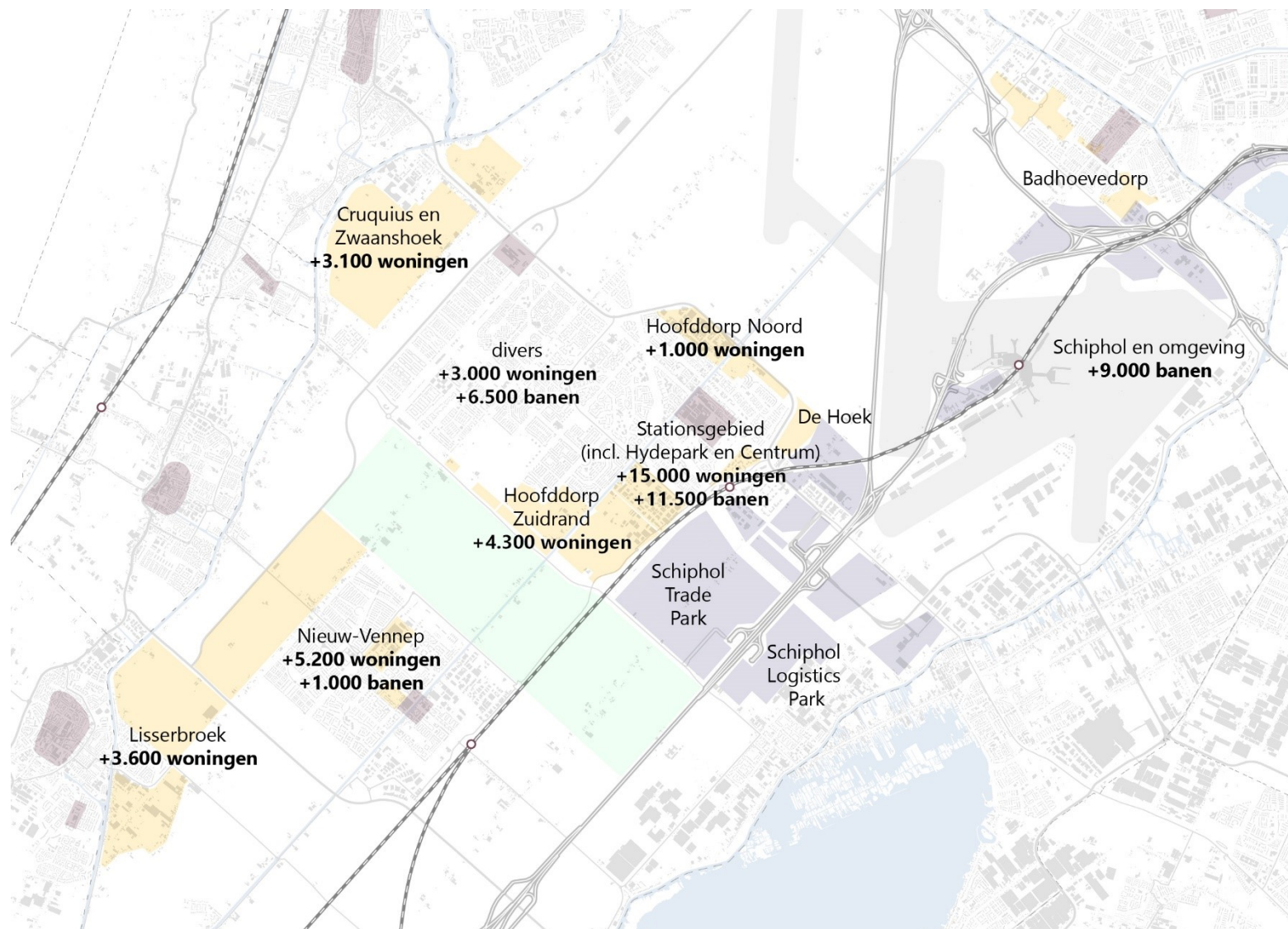
### 2.2 Ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente Haarlemmermeer

De gemeente Haarlemmermeer groeit tot 2040 met 20.000 woningen, banen en voorzieningen zoals scholen en winkels. Een groot aandeel (15.500 woningen) wordt binnen het stationsgebied van Hoofddorp gerealiseerd, in overeenstemming met het Verdichtingsplan Stationsgebied (2021.0001986). Dit wordt grotendeels gedaan door omvormen van gebouwen naar andere functies (bijvoorbeeld kantoren naar wonen) en meer hoogbouw in bestaande gebieden (b.v. Hydepark, het Centrum, het stationskwartier en Graan voor Visch-Zuid) Op andere plekken wordt een nieuwe wijk gerealiseerd buiten het bestaande stedelijk gebied, zoals Cruquius-Zwaanshoek. De toename in het aantal woningen en banen veroorzaakt ook een groei in de mobiliteit. Dit VSP houdt rekening met genoemde toename in de volledige gemeente Haarlemmermeer, omdat deze toekomstige inwoners ook gebruik zullen maken van het de netwerken in Hoofddorp.

De ervaring leert dat plannen nooit volgens de oorspronkelijke planning worden gerealiseerd. Bij woningbouw gaan sommige plannen sneller, andere langzamer en ze kunnen ook groter of kleiner worden. In het algemeen is er sprake van een gemiddeld stabiele groei van het aantal woningen. Als het iets anders wordt, heeft dit naar verwachting geen grote gevolgen voor de in dit VSP gepresenteerde maatregelen om de mobiliteit goed te faciliteren.



Foto's Kees van der Veer en Margo Oosterveen



Legenda

- Ontwikkellocaties werk
- Ontwikkellocaties wonen
- Park 21

## 2.3 Ambities stationsgebied Hoofddorp

De groei van de Hoofddorp betekent ook dat voorzieningen zoals het stadscentrum en het station moeten meegroeien. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn biedt een kans om deze groei voor een belangrijk deel in het stationsgebied te laten plaatsvinden. Dit zorgt vervolgens voor veel draagvlak om ook het winkelcentrum door te ontwikkelen naar een aantrekkelijk en dynamische centrum.

Het gebied rondom het station inclusief het centrum van Hoofddorp wordt ingericht tot een aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkmilieu voor 15.000 woningen en 11.500 banen. Doordat deze woningen op loop- en fietsafstand van het centrum en de nieuwe multimodale knoop Hoofddorp gebouwd worden met directe OV-verbindingen naar populaire werk locaties (Amsterdam, Schiphol) wordt het stationsgebied dan ook primair voor lopen, fietsen en verblijven ontworpen. Met de focus op aantrekkelijke en groene openbare ruimte en goede verbindingen te voet en per fiets tussen het station, het centrum en omliggende wijken. Ophalen en afzetten van passagiers per auto blijft mogelijk. Het blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer.



Om ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers, pleinen, groen en nieuwe gebouwen, is er minder ruimte voor auto-infrastructuur beschikbaar. In het Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp wordt daarom uitgegaan van het transformeren van een deel van de doorgaande weg Van Heuven Goedhartlaan tussen Kruisweg en Graan voor Visch. Hiermee ontstaat een autoluw voorplein van het station. Er is dan geen ruimte meer voor doorgaand verkeer, maar de woningen en voorzieningen rondom het station en Hydepark blijven goed bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

## 2.4 Multimodale knoop Hoofddorp

Met de doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp verandert station Hoofddorp in een multimodale knoop. Om overstappers op de knoop zo goed mogelijk te kunnen faciliteren is de ambitie om één centrale reizigerstunnel te maken met de perrons van trein, metro en bus naast elkaar. Hierdoor zullen alle bussen op een verhoogd busstation halteren. De ruimte rondom het station wordt getransformeerd door een stationsplein aan beide kanten van het station te creëren met genoeg ruimte voor de voetganger en fietser die naar het station komt en voldoende stallingscapaciteit voor de fiets. Daarvoor is het nodig om aan alle vier zijden van het station een autoluwe situatie te creëren met een goede oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. Hierbij is speciale aandacht geboden voor een herkenbare wandel- en fietsroute van station naar het centrum met een aantrekkelijke stadsentree.

## 2.5 Stadscentrum Hoofddorp

Met bovengenoemde schaalprong is de ambitie om ook het centrum van Hoofddorp om te vormen tot een levendig en bereikbaar stadcentrum in het hart van de Randstad, een centrale ontmoetingsplek voor iedereen, die wil wonen, werken, ontspannen en winkelen. Hierbij ligt de focus op het ontwikkelen van het centrum en het stationsgebied tot één samenhangend geheel, met een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte met de inzet op het vergroenen van het centrum wat bijdraagt aan een prettig verblijfsklimaat. Het centrum wordt voor alle vervoerwijzen goed bereikbaar, waarbij prioriteit wordt gegeven aan het verbeteren van de loop- en fietsroutes vanuit alle wijken in Hoofddorp, een goede OV-bereikbaarheid en een goede bereikbaarheid van parkeervoorzieningen voor bestemmingsverkeer.



## 2.6 Leefbaarheid en verkeersveiligheid

Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurt- en wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.

## 2.7 Gezondheid

Doordat zowel kinderen als volwassenen steeds meer met de auto gaan en minder buiten zijn, bewegen ze minder. Dit draagt mede bij aan een slechtere gezondheid, minder weerstand en uiteindelijk hogere zorgkosten. De gemeente wil inwoners stimuleren om meer te bewegen, onder andere door meer te lopen en te fietsen. Hiervoor is enerzijds nodig dat de netwerken voor lopen en fietsen beter, completer en aantrekkelijker worden en anderzijds dat mensen actief gestimuleerd worden om meer te bewegen. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets geven Rijk en regio aan dat ze in samenwerking met maatschappelijke partners zich in gaan zetten op verbetering van de fietsinfrastructuur én fietsstimulering.

## 2.8 Klimaatdoelstellingen

Door de uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere broeikasgassen leidt het klimaat wereldwijd tot problemen, zoals extreme weersomstandigheden en de impact daarvan op ecosystemen. Dit betekent dat we moeten overschakelen van fossiele naar uitstootvrije energie. De gemeente Haarlemmermeer heeft het Klimaatakkoord onderschreven. Binnen de Vervoerregio Amsterdam is in het beleidskader Mobiliteit een grote ambitie uitgesproken: wij streven naar een CO<sub>2</sub>-neutraal mobiliteitssysteem vanaf 2050. Wij richten ons op het verminderen van vervuilende mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit. Door in te zetten op transformatie binnen het stedelijke gebied en een hoge mate van functiemenging, beperken we de gemiddelde reisafstanden. Dit helpt om lopen, fietsen en het openbaar vervoer voor meer mensen tot een aantrekkelijke manier van reizen te maken. Daarnaast stimuleren we het gebruik van schone voertuigen door laadinfrastructuur op strategische locaties en in woonbuurten te accommoderen.

In de concessie Amstelland-Meerlanden is een belangrijke stap gezet naar zero emissie busvervoer. De komende jaren groeit het aantal kilometers dat in deze concessie wordt afgelegd met zero emissie voertuigen naar bijna 90%. De transitie naar zero emissie wordt ook in de andere OV-concessies in gang gezet.

# 3. Omgaan met groei van mobiliteit

## 3.1 Mobiliteitstransitie maakt groei mogelijk

Met het bouwen van woningen en creëren van banen groeit de mobiliteit in, van en Hoofddorp. Zowel het lokale en regionale autonetwerk in de gemeente Haarlemmermeer als het snelwegennet is op veel plekken vol of heeft nog slechts beperkte restcapaciteit. Zonder ingrepen zou het autoverkeer ten gevolge van de woningbouw en economische ambities kunnen groeien met 38% voor heel Hoofddorp en 73% voor het stationsgebied Hoofddorp. Dit zou zonder een vergroting van het autonetwerk grote nadelige gevolgen hebben voor de mate van bereikbaarheid en de leefbaarheid in onze gemeente.

Het verruimen van de autoverkeersruimte voor de bouw van woningen en arbeidsplaatsen is een tijdrovend proces, gaat gepaard met hoge kosten en kost ruimte die niet altijd voorhanden is of waar andere ambities voor zijn dan infrastructuur.

Een andere kijk op mobiliteit is nodig om de groei in woningen en arbeidsplaatsen te kunnen faciliteren en versnellen. Slimme ingrepen zijn nodig om bij de ambities voor woningbouw en arbeidsplaatsen minder afhankelijk te worden van de groei van het autonetwerk. Vrijheid van bewegen staat centraal, dat betekent dat investeringen nodig zijn in alle soorten van mobiliteit, maar ook dat we ons reisgedrag creatief aanpassen.

In het VSP Hoofddorp wordt daarom ingezet op de Mobiliteitstransitie: het verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit zodanig dat er minder capaciteitsknelpunten ontstaan en er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van duurzame, veilige en ruimte-efficiënte vervoerwijzen:



Bron: *Perspectief Mobiliteit* - provincie Noord-Holland

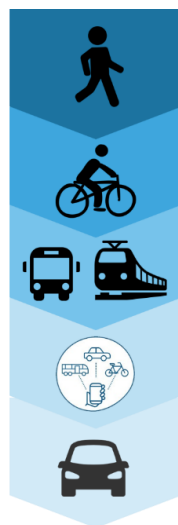
### 1. Voorkomen of verminderen van mobiliteit

Met minder verplaatsingen neemt de druk op de netwerken af. Door in regionaal verband afspraken te maken over meer thuiswerken (gemiddeld één dag per week voor kantoorbanen) en het aanmoedigen van het mijden van de spits door o.a. de aanvangstijden van onderwijsinstellingen te spreiden, wordt de piekbelasting in de spits verminderd. Deze ontwikkelingen zijn door de coronapandemie versneld en zullen naar verwachting deels blijven.

### 2. Veranderen van modaliteit

Het Rijk, provincie en gemeente zetten in op het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-MaaS-Privéauto). Hiermee wordt de groei van mobiliteit bij voorkeur opgevangen met lopen en fietsen, de meest duurzame vervoerswijzen. Duurzaam betekent ruimte-efficiënt, gezond, milieu- en klimaatvriendelijk en kosten-efficiënt. Net als in de gehele MRA wordt in de gemeente Haarlemmermeer ook ingezet op een beter lokaal wandel- en fietsnetwerk voor de korte afstanden en op hoogfrequent OV richting populaire werkgebieden. Bij het ontwerpen van nieuwe gebieds-ontwikkeling komt dan ook de voetganger en de fiets centraal te staan, dan het OV en tenslotte de auto. In combinatie met parkeerdruk in deze gebieden maakt dit het voor werknemers aantrekkelijker om de fiets en/of het OV (al of niet via een P+R) te nemen.

Voor het veranderen van mobiliteit (andere vervoerwijzekeuze) is de ruimtelijke component belangrijk. Een voorwaarde voor een andere vervoerwijzekeuze (meer lopen, fietsen en per OV) is dat deze verplaatsingen ook daadwerkelijk gemaakt kunnen worden te voet, met de fiets of per OV. Door bij gebiedsontwikkeling in te zetten op een ruimtelijke mix met verschillende typen functies maak je dit mogelijk. Woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen dicht bij elkaar om de focus meer te krijgen op nabijheid, in plaats van bereikbaarheid.



Stappen – lopen

Trappen – fietsen

Openbaar vervoer

Mobility as a Service

Privé auto

### 3. Verduurzamen van mobiliteit en beter benutten en veiliger maken van infrastructuur

Meer mensen maken (mede dankzij elektrische fiets) de keuze om meer te fietsen vanwege gezondheid en gemak, tot afstanden van 15 km. Maar ook met de inzet op een verkeersveilige leefomgeving met meer 30 km/u gebieden en een fietsvriendelijke weginrichting stimuleren we duurzame mobiliteitskeuzes. Daarnaast kunnen we door het spreiden van vervoersstromen over meerdere routes en over de dag de bestaande infrastructuur beter benutten. Het duurzame karakter van het VSP stimuleert tevens groen (natuur) en heeft positieve invloed op de recreatie die meeprofiteren van de inzet op meer (regionale) fietsroutes en beter openbaar vervoer.

## 3.2 Mobiliteitsaanpak in 5 stappen

Om de groei van de mobiliteit op een duurzame en toekomstbestendige wijze op te vangen, de ambities voor het centrum en het stationsgebied mogelijk te maken en invulling te geven aan de principes van de mobiliteitstransitie, zetten we in op een aanpak in 5 stappen:

1. Autoluw ontwikkelen
2. Mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten
3. Aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R
4. Sturen met parkeerbeleid en prijs
5. Verkeersmanagement: sturen op routekeuze

### 1. Autoluw ontwikkelen stationsgebied

Dat het merendeel van de nieuwe woningen en banen in Hoofddorp in het stationsgebied worden gerealiseerd, is een kans om maximaal de komst van de doorgetrokken Noord-Zuidlijn te benutten en in te zetten op een autoluwe gebiedsontwikkeling. We zetten in op:

- Iedereen moet veilig, snel en comfortabel binnen 20 minuten vanuit het stationsgebied van en naar school, werk of winkels kunnen gaan, bij voorkeur lopend, per fiets of met het OV.
- Hoogstedelijke woonplannen maken met een lage parkeernorm en goede alternatieven (dit kan variëren per deelgebied, afhankelijk van de afstand tot het station). Bij de inrichting van de openbare ruimte ligt prioriteit bij lopen en fietsen in een autoluwe omgeving.
- Eisen stellen aan gebiedsontwikkeling in het stationsgebied:
- Wonen en voorzieningen dicht bij elkaar, om veel dagelijkse korte ritten te voorkomen.
- Hubs en centrale parkeervoorzieningen (niet bij de woning) en voorzieningen voor deelmobiliteit.

Bij andere woningbouwplannen in Hoofddorp zetten we ook in op minder autogebruik door een lagere parkeernorm. In wijken die op grotere afstand van het station liggen en waarin andere typen woningen in andere dichtheden worden gebouwd, is de parkeernorm niet zo laag als in het stationsgebied.

### 2. Mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten

Mobiliteitsmanagement betekent dat we reizigers stimuleren om minder (in de spits) te reizen. Het gaat dan om meer thuis te werken en buiten de spits te reizen. In de Corona-periode hebben we mensen ontdekt hoe dat kan, wat er voor nodig is en wat het aan voor- en nadelen met zich meebrengt. Het gaat om het vasthouden van het thuiswerken en spitsmijden zoals dat in de Corona-periode is ontstaan.

Overheden, werkgevers en werknemers zetten hier al volop op in. Er worden afspraken gemaakt tussen overheden en de grote werkgevers over thuiswerken en minder reizen in de spits. De overheid past wetgeving aan om thuiswerken fiscaal te kunnen vergoeden, als alternatief voor woon-werkreisvergoeding. Werkgevers transformeren kantoren naar ontmoetingscentra in plaats van werkplekken en faciliteren werknemers bij hun thuiswerkplek. De gemeente Haarlemmermeer sluit zich aan bij regionale afspraken en initiatieven. Een voorbeeld hiervan is "Spreiden Spreiden Spreiden", een convenant dat werkgevers binnen de MRA hebben getekend. De gemeente Haarlemmermeer heeft dit in december 2020 ondertekend. Thuiswerken en spitsmijden is overigens alleen kansrijk voor werknemers die een baan hebben waarbij ze niet fysiek aanwezig hoeven te zijn en niet aan specifieke roosters van productieprocessen vast zitten. In het algemeen gaat het vooral om kantoor-achtige banen, zoals overheid, zakelijke dienstverlening en financiële instellingen.

Onderzoek van TNO laat zien dat van de mensen die kunnen thuiswerken 80% overweegt om dit een of meerdere dag per week te blijven doen, waarbij dit gemiddeld ongeveer 2 dagen per week zou zijn. Voor het VSP gaan we er (voorzichtig) vanuit dat werknemers van kantoorachtige banen gemiddeld ongeveer 1 dag per week blijven thuiswerken.

Daarnaast gaan we er vanuit dat ook 10% van de forenzen ervoor kiest om vanwege drukte in het OV of op de weg net buiten de spits te reizen en b.v. eerst een digitale vergadering thuis te doen. Deze maatregelen leveren uiteindelijk niet alleen voor de nieuwbouw een daling op van het aantal verkeersbewegingen maar zorgen ook voor minder verkeer in de bestaande wijken en buurten.

### 3. Aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R

We zetten in op aantrekkelijke netwerken voor elke modaliteit. Zo is de fiets voor scholieren en werknemers nu al voor ritten binnen Hoofddorp en naar omliggende kernen en werkgebieden een makkelijke en goedkope vervoerwijze. Er is nog wel winst te behalen in aantrekkelijke en comfortabele fietspaden (Fietsplan 2022-0000670) en moet de fiets goed en veilig gestald kunnen worden. Door de elektrische fiets kunnen reizigers in dezelfde tijd veel verder reizen (of andersom, men komt sneller en met minder moeite op de bestemming).

Reizen per OV is aantrekkelijk als dit snel en hoogfrequent (weinig wachttijd) is. Als men moet overstappen, dan moet dit makkelijk en comfortabel zijn. Het OV is vooral geschikt voor dikke stromen reizigers naar de grote steden en werkgebieden in de brede Randstad.

Fiets en OV zijn ook een goede combinatie. Daarom moeten bushaltes en het station goed bereikbaar zijn per fiets, en moeten er voldoende stallingsmogelijkheden zijn. Exacte aantallen en locaties worden nog uitgewerkt in de plannen voor het nieuwe station.



Foto Stefan Moonen



Foto Kees van der Veer

Voor het autonetwerk is het van belang dat wegen geschikt zijn voor de stromen die er gaan rijden, met een duidelijke en veilige vormgeving. Zo zijn wegen binnen de wijk alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer. Verkeer uit de wijken verzamelt zich op gebiedsontsluitingswegen die het verkeer naar de randstructuur van Hoofddorp geleidt. Zo voorkomen we sluipverkeer en overlast. Een goed en logisch wegennet is ook van belang voor verkeer van en naar plekken waar geen OV komt en voor mensen die van de auto afhankelijk zijn. Voor de combinatie auto en OV zijn goede P+R-voorzieningen op logische plekken waar OV en hoofdwegen elkaar kruisen.



### **Mobility as a Service (MaaS)**

Mobility as a service is in de basis een service of app waarmee een reiziger op een makkelijke manier alle vormen van mobiliteit kan vinden, reserveren en betalen. Naast een OV-rit per trein, metro of bus gaat het dan ook om een OV-fiets of andere deelfiets, een deelauto, een lokale vervoer op maat dienst, het reserveren van een parkeerplek, etc. Soms wordt met MaaS ook wel het aanbieden van nieuwe vormen van vervoer op maat of voor- en natransport bedoeld.

In dit VSP zetten we niet zozeer in op de service of de app. Dat zijn ontwikkelingen die landelijk door overheid en vervoerders al in gang zijn gezet. Het VSP gaat vooral in op de infrastructurele kant: ervoor zorgen dat er kwalitatief hoogwaardige loop- en fietsroutes zijn van en naar knooppunten. Dat bij elk OV-knooppunt voldoende stallingsplaatsen zijn voor gewone en bijzondere fietsen. Dat er voldoende P+R-plekken op logische overstapplaatsen. Deze OV-knooppunten zijn ook de logische plekken om ook andere vormen van deelmobiliteit te faciliteren. Daarnaast is in de Netwerkstudie Haarlemmermeer aangegeven dat ook kleinschalige hubs mogelijk zijn in de wijken. Dat concept is in het VSP niet uitgewerkt.

### **4. Sturen met parkeerbeleid en prijs**

In de gemeente Haarlemmermeer is alleen betaald parkeren in en rond het centrum van Hoofddorp. In Hoofddorp wordt parkeerbeleid niet ingezet om te sturen op automobilititeit, maar op het voorkomen of verminderen van overlast. Wij sturen met het parkeerbeleid op lagere parkeernormen als er HOV in de buurt is, of bij de ligging in een stedelijke zone. Er is daarnaast ook een verschil in parkeertarieven per zone.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt wel steeds onderzocht hoe nieuwe inwoners gestimuleerd kunnen worden om vaker voor de fiets of het OV te kiezen. Hiervoor gebruikt de gemeente een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE). Dit kan leiden tot een lager aantal parkeerplaatsen indien er goede alternatieven zijn voor autogebruik.

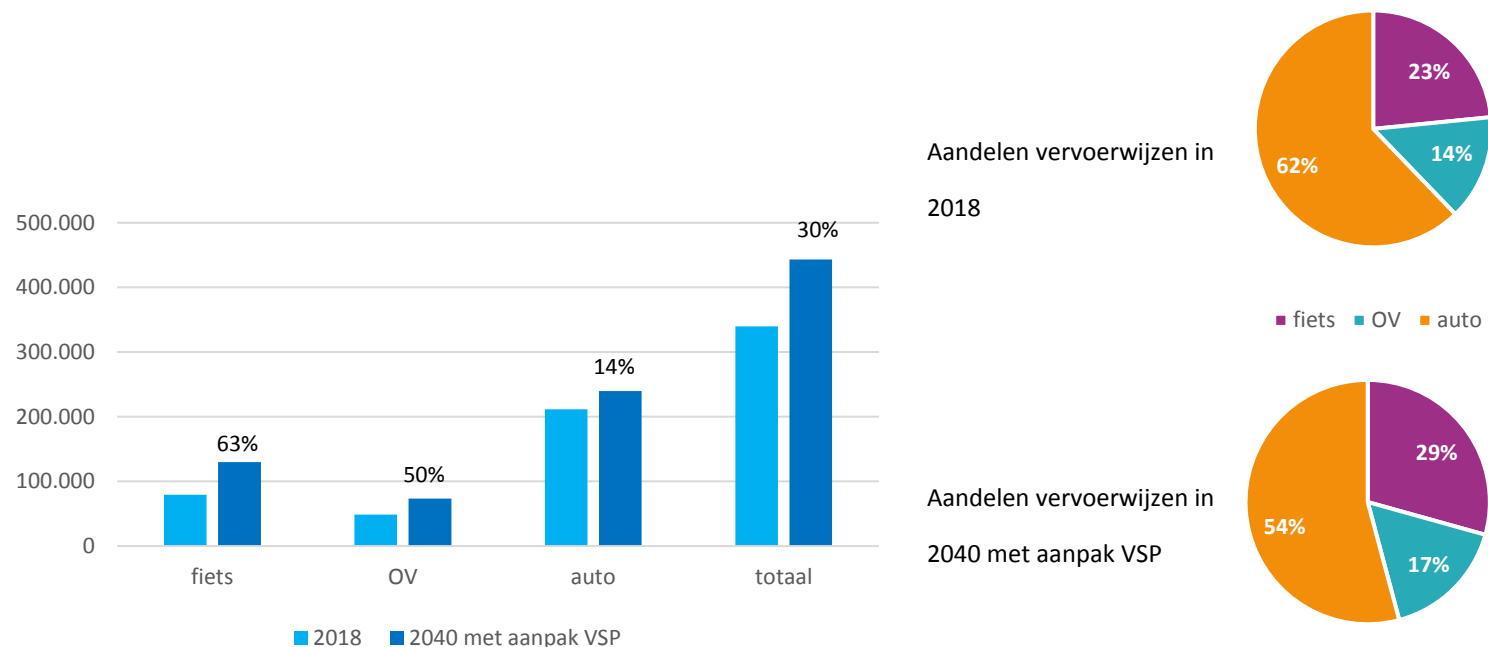
In omliggende gemeenten zoals Amsterdam, Haarlem, Leiden en op Schiphol is wel sprake van parkeerbeleid om autoverkeer te verminderen. Het is dan ook voor Hoofddorpers van belang dat ze indien nodig per fiets of met het OV naar deze bestemmingen kunnen reizen.

### **5. Verkeersmanagement: sturen op routekeuze**

Weggebruikers nemen in principe de kortste, snelste of aantrekkelijkste route, al of niet geadviseerd door een routeplanner. Door te sturen reistijden per route, kunnen gebruikers worden gestimuleerd om juist wel of juist niet van een bepaalde route gebruik te maken. Het is mogelijk om routes te versnellen met meer groen of zelfs een groene golf bij verkeerslichten, meer voorrang of zelfs ongelijkvloerse kruisingen (en dan geen verkeerslichten meer) of andersom, door voertuigen langer te laten wachten bij verkeerslichten, de wettelijke snelheid te verlagen en andere snelheidsremmende maatregelen te nemen, zoals kruisende stromen (b.v. voetganger, fiets of OV) meer voorrang te geven. Sturen met verkeersmanagement zal ook gebruikt worden om verkeer dat niet in het centrum of de wijken een bestemming heeft, naar andere routes te leiden.

### 3.3 Effect van de aanpak in 5 stappen op de mobiliteit

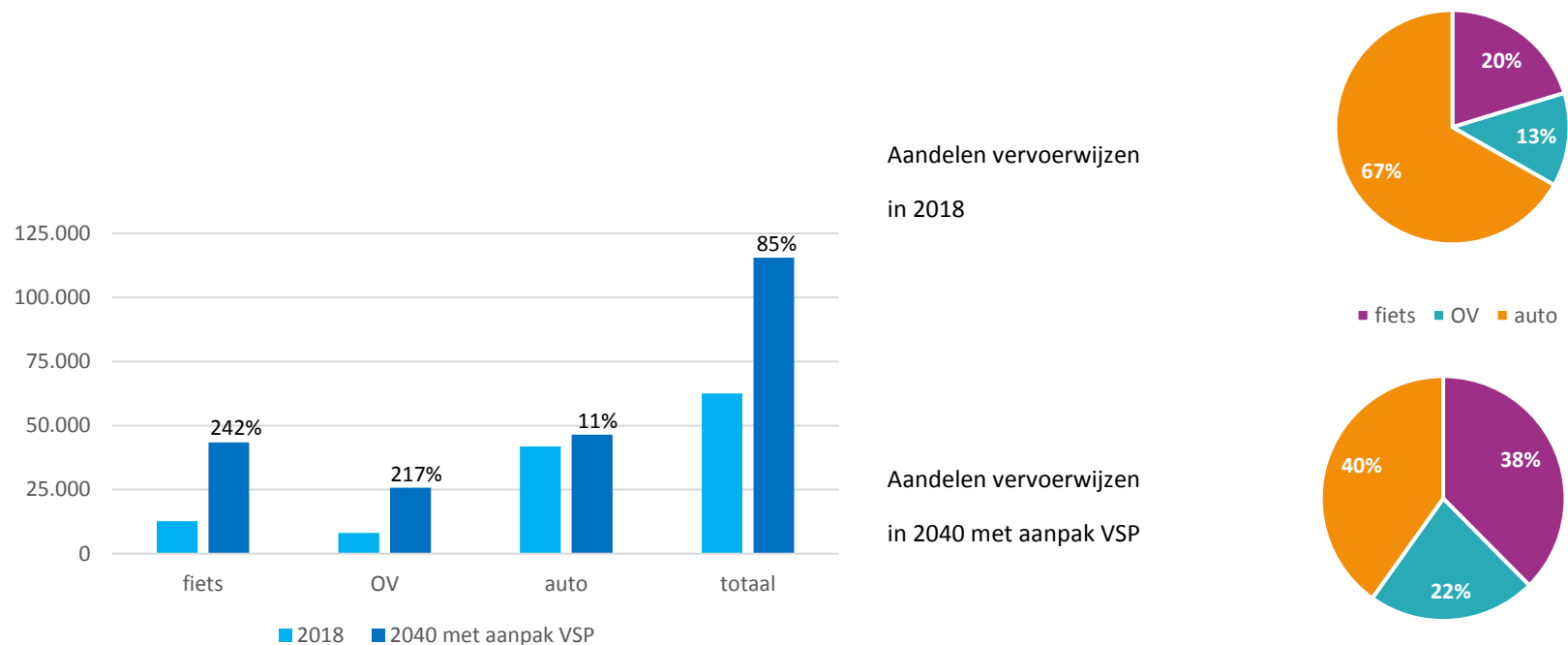
Door de inzet op de 5 stappen zorgen we ervoor dat de groei minder groot wordt, dat de groei vooral bij de fiets en het OV plaatsvindt en dat we verkeerstromen afwikkelen via infrastructuur die daarvoor geschikt is.



De balken in deze figuur geven aan hoeveel ritten er per vervoerwijze op een dag worden gemaakt, zowel in 2018 (paars) als in 2040 (groen). De totale mobiliteit in, van en naar Hoofddorp groeit tussen 2018 en 2040 met 30% vooral ten gevolge van nieuwe woningen en banen. De fiets en het OV groeien met 63% respectievelijk 50%, dus meer dan gemiddeld. Het autoverkeer groeit minder hard met 14%. Zonder de aanpak van het VSP had de mobiliteit in totaal met 36% gegroeid en het autoverkeer met 38%.

Door de investeringen in fiets en OV nemen deze vervoerwijzen een groter deel van de totale mobiliteit voor hun rekening. Het aandeel van fiets (paars) en OV (groen) samen neemt toe van 37% in 2018 tot 46% in 2040. Het aandeel autogebruik (oranje) wordt kleiner.

Deze effecten zijn echter niet voor heel Hoofddorp hetzelfde. De situatie in het stationsgebied van Hoofddorp is anders dan in de overige wijken. In het stationsgebied kunnen reizigers makkelijk kiezen voor het OV, omdat ze op loop- of korte fietsafstand van het station (met de trein, metro en Rnet-bussen) wonen of werken. We gaan ervan uit dat het fiets- en met name het OV-gebruik dan ook vooral in het stationsgebied sterk toeneemt. In de overige wijken is deze verandering veel beperkter. Voor het stationsgebied geldt de volgende grafiek:



De totale mobiliteit in, van en naar het stationsgebied groeit tussen 2018 en 2040 met 85% ten gevolge van nieuwe woningen en banen. De fiets en het OV groeien met 242% respectievelijk 217% (meer dan 3 keer zo groot).

Het autoverkeer groeit minder hard met 11%. In de spits groeien alle modaliteiten minder hard (o.a. vanwege thuiswerken en spitsmijden). Het autoverkeer van en naar het stationsgebied neemt daardoor in de ochtendspits zelfs af met 6%.

Door de fietsvriendelijke inrichting van het stationsgebied en de zeer goede OV-bereikbaarheid daalt het autogebruik (oranje) relatief van 67% naar 40% (ondanks de 11% groei van het autoverkeer). Het aandeel fiets en OV neemt toe van 33% tot 60%.

### 3.4 Wat betekent dit voor de Hoofddorper

Wat merken de bestaande en de nieuwe Hoofddorpers van deze inzet op mobiliteitstransitie?

- Betere loop- en fietsbereikbaarheid van winkelcentra en scholen, goed oversteekbare en veilige straten rondom deze voorzieningen, duidelijke loop- en fietsroutes er naartoe, degelijke en veilige stallingsvoorzieningen.
- Door slimme inrichting van wegen en openbare ruimte vermindert de onderlinge hinder van voetgangers, fietsers en parkeerverkeer (beter scheiden) en verbetert de verkeersveiligheid. Denk aan betere oversteekplekken, meer voorrang voor fietsers, smallere rijbanen en snelheidsremmende maatregelen daar waar dat voor de veiligheid nodig is.
- Een aantrekkelijke openbare ruimte is gunstig voor elke bewoner en bezoeker (lopend, met de fiets, bus of de auto).
- Een betere autobereikbaarheid van lokale bestemmingen door een rustiger verkeersbeeld en omdat de focus ligt op bestemmingsverkeer.
- Alle bestemmingen in Hoofddorp zijn goed per fiets, OV, maar ook nog steeds met de auto goed bereikbaar, zeker als men buiten de spits reist. In de spits kan het soms wat langer duren.
- Andere, logische routes naar de snelweg en omliggende kernen.

### 3.5 Huidige knelpunten oplossen

Het VSP geeft niet alleen aan wat de ambities voor de toekomst zijn en hoe dit gefaciliteerd kunnen worden voor wat betreft mobiliteit, maar zoekt ook naar oplossingen voor knelpunten van vandaag de dag. Zo zijn bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie zo'n 400 knel- en aandachtspunten opgehaald uit de participatie. In de gesprekken die we met bewoners en organisaties hebben gevoerd in het kader van het opstellen van het VSP, zijn ook knel- en aandachtspunten meegegeven. Deze waren, meestal al bekend, maar nog niet opgelost. Deze knel- en aandachtspunten liggen vooral op het gebied van verkeersveiligheid, verbeteringen van de bereikbaarheid en het verminderen van overlast en hinder. In dit VSP maken we enkele keuzes die een oplossing bieden voor meerdere van deze knel- en aandachtspunten, zonder op elk afzonderlijk knelpunt in te gaan. Hierbij gebruiken we de aanpak in 5 stappen. Knelpunten voorkomen is immers beter dan knelpunten oplossen door nieuwe infrastructuur. Knel- en aandachtspunten die locatie-specifiek zijn en een lokale oplossing vergen, worden aangepakt via reguliere beheer- en onderhoudsprogramma's.

## **Onzekerheden en recente ontwikkelingen**

### **Wonen en werken**

De hiervoor genoemde ontwikkelingen zijn gebaseerd op groeiverwachtingen van de gemeenten en provincies als het gaat om waar de woningen en arbeidsplaatsen gerealiseerd worden, niet alleen in de gemeente Haarlemmermeer maar ook in de rest van Nederland. Sinds het opstellen van deze scenario's is er echter veel veranderd. De vraag naar en noodzaak om woningen te bouwen blijft onverminderd hoog. Echter, qua werkgelegenheid en economie zijn er nieuwe ontwikkelingen. Zo is door de Corona-pandemie het luchtverkeer sterk afgenomen. De vraag is of het luchtverkeer zich snel of langzaam herstelt en of de eerder voorziene sterke groei nog wel zal optreden, met name door veel minder zakelijk verkeer omdat ook internationaal meer digitaal wordt vergaderd. Mogelijk groeit de aan de luchthaven gerelateerde werkgelegenheid minder hard en zal er andere werkgelegenheid ontstaan, b.v. gerelateerd aan de energietransitie en verdere digitalisering van de economie. Dit leidt mogelijk tot andere verkeersstromen.

### **Betalen naar Gebruik**

In het nieuwe Regeerakkoord is opgenomen dat voor 2030 een vorm van Betalen naar Gebruik zal worden ingevoerd. Dit betekent dat de afnemende inkomsten van het Rijk uit brandstofaccijnzen ten gevolge van de elektrificering worden gecompenseerd door een kilometerheffing. Dit betekent dat in de praktijk autorijden niet goedkoper wordt dan nu, terwijl dit in de verkeersberekeningen wel het uitgangspunt is. Dit kan leiden tot minder automobilititeit, doordat mensen kiezen om meer thuis te werken om kosten uit te sparen.

### **Thuiswerken**

Een andere ontwikkeling is dat we door de Coronapandemie meer zijn gaan thuiswerken. Hiermee houden we rekening door uit te gaan van gemiddeld 1 dag per week thuiswerken voor banen met een kantoorachtig karakter. Echter, in veel onderzoeken naar verwacht gedrag met betrekking tot thuiswerken ná de Coronapandemie geven werknemers aan naar verwachting gemiddeld 2 dagen per week thuis te gaan werken. Dat zou tot een extra afname van verkeer (vooral in de spits leiden), zowel in het OV als in het autoverkeer.

### **Monitoren**

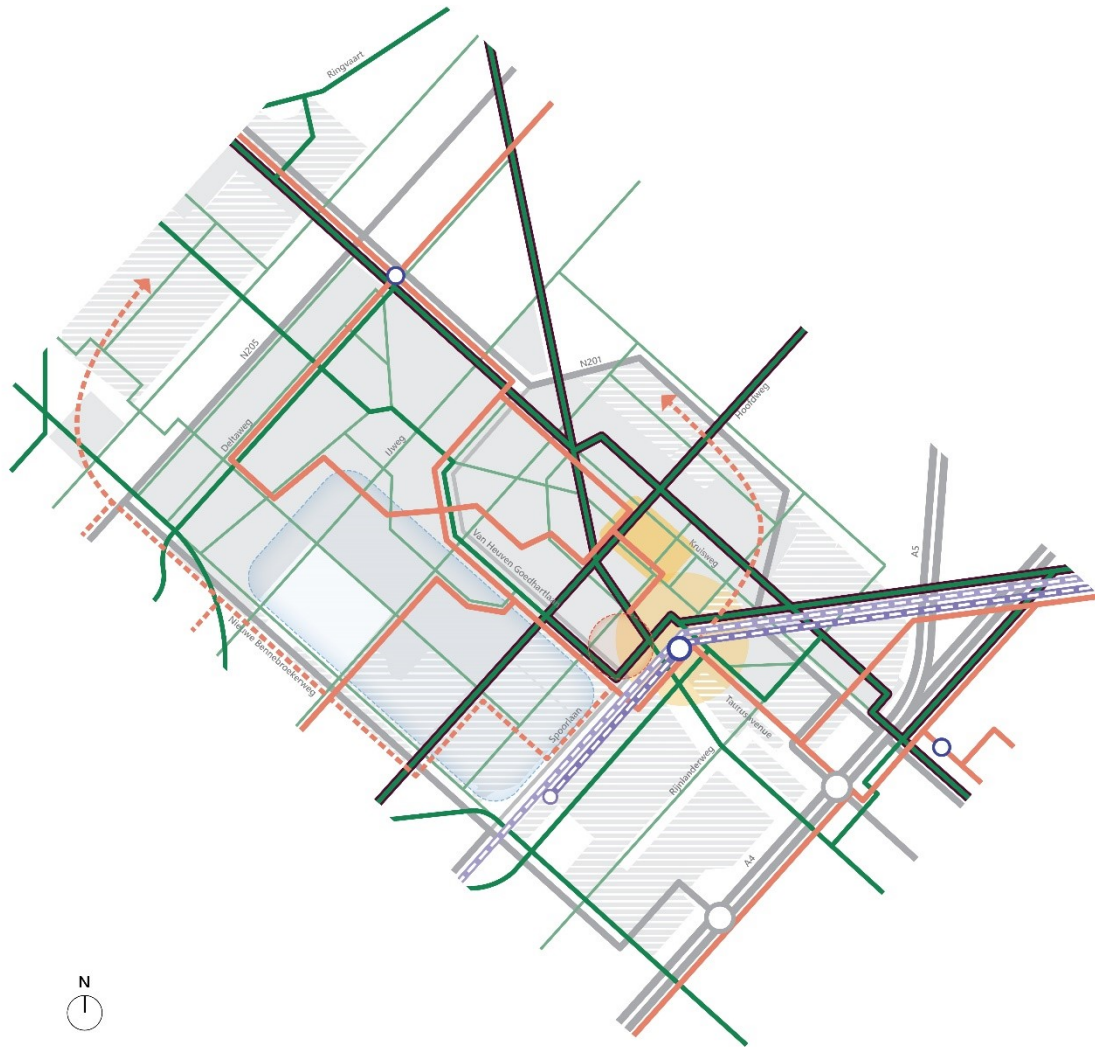
Het is dan ook essentieel om de ontwikkeling van de vervoervraag en van de mogelijke knelpunten goed te monitoren. Zeker de komende jaren. Passen reizigers hun werk- en reisgedrag inderdaad aan? Hoe verdeelt het verkeer zich over alternatieve routes bij maatregelen of knelpunten?

# 4. Hoofdkeuzes

















## 4.1 Principes mobiliteitsnetwerken

De mobiliteitsvisie van de gemeente Haarlemmermeer en de Netwerkstudie van de gemeente, provincie en Vervoerregio geven de volgende principes en hoofdkeuzes mee voor het VSP:

1. De groei van de mobiliteit wordt zoveel mogelijk met lopen, fiets, OV en P+R opgevangen (conform het STOMP principe).
2. De Noord/Zuidlijn (metro) wordt doorgetrokken tot Hoofddorp, als alternatief voor Sprinters (stoptreinen) in de Schipholtunnel. Daarmee wordt de capaciteit van het metro- en treinsysteem fors uitgebreid.
3. Station Hoofddorp wordt een multimodaal knooppunt voor trein, metro, bus en fiets.
4. Het R-net-buslijnnetwerk wordt verder uitgebouwd met nieuwe lijnen en hogere frequenties en sluit aan op de doorgetrokken Noord/Zuidlijn.
5. Regionaal fietsverkeer wordt goed gefaciliteerd met het MRA-fietsnetwerk met doorfietsroutes tussen alle grote kernen, verknoopt met de belangrijke OV-knooppunten. Een fijnmazig netwerk van doorfietspaden en hoofdfietspaden maakt fietsverkeer gemakkelijk naar alle bestemmingen, door de elektrische fiets tot afstanden van 15 km.
6. Binnen de kernen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn enkele assen/corridors zeer belangrijk voor lokaal en regionaal fietsverkeer. Op deze assen wordt de fietsinfrastructuur verbeterd en is het autoverkeer ondergeschikt, zonder dat dit te veel gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de wijken. Het fietsnetwerk sluit direct aan op fietsbestemmingen (scholen, winkels) en wordt verkeersveilig ingericht.
7. Doorgaand autoverkeer maakt gebruik van de randstructuur. Binnen de wijken en in het stationsgebied is in principe alleen bestemmingsverkeer welkom. We kiezen daarom voor een 30 km/u regime als basis in alle wijken en alleen 50 km/u op enkele hoofdroutes ("30 km/u tenzij ..."). Het functioneren van wegen van en naar de wijken (bereikbaarheid en doorstroming) in relatie met de nieuwe fietsnetwerken is onderdeel van nadere studie.
8. De capaciteit van het hoofdwegennet, zowel snelwegen als provinciale wegen, wordt naar verwachting niet meer uitgebreid. In principe komen er ook geen nieuwe aansluitingen op het rijkswegennet of vanuit Hoofddorp op de provinciale wegen bij. De rijksweegaansluiting 3A Hoofddorp-Zuid (bij Nelson Mandeladreef) heeft enige restcapaciteit, de aansluitingen 3 Hoofddorp (bij Taurusavenue/N201) en 4 Nieuw-Vennep (bij N207) niet. Ontlasting van aansluiting 3 Hoofddorp is gewenst, mede omdat overbelasting van deze aansluiting gevolgen voor de bereikbaarheid van Schiphol (de volgende aansluiting) heeft.
9. De historische polderlinten zoals de (oude) Bennebroekerweg, de IJweg en de Hoofdweg zijn geen onderdeel van de randstructuur. Ze zijn wel zeer belangrijk voor regionale fietsverkeer en landbouwverkeer. Sluipverkeer wordt ontmoedigd. Dit geldt ook voor de Rijnlanderweg, Aalsmeerderweg en de ringvaardijken, maar die behoren niet tot de scope van het VSP.



Legenda

-  MRA-doorfietsroute
-  Doorfietsroute
-  Hoofdfietsnetwerk
-  Rnet-buslijn, bestaand
-  Mogelijke Rnet-buslijn
-  Studiegebied toekomstige Rnet-buslijn
-  Snelweg en afrit
-  Doorgaand verkeer via randstructuur
-  Bundeling stromen naar randstructuur
-  Studiegebied zuidelijke ontsluiting
-  Spoorlijn
-  Metrolijn en mogelijke eindhalte
-  Multimodale knoop
-  Stationsgebied en centrum Hoofddorp
-  Bebouwde kom
-  Gebiedsontwikkeling

## 4.2 Lopen is gezond en efficiënt

Op verplaatsingen korter dan 1 km heeft lopen altijd de voorkeur. Lopen is gezond en kan zonder vervoersmiddelen die gestald of geparkeerd moeten worden. Om lopen makkelijk en vanzelfsprekend te maken, moet er ook een hoogwaardig loopnetwerk zijn. Loopvoorzieningen worden meestal niet vanuit een netwerkprincipe ontworpen. Lopen is helaas vaak een sluitstuk in het inrichten van de verkeers- en openbare ruimte. Daarom moet dit andersom: lopen moet prioriteit krijgen bij het inrichten van de openbare ruimte, vooral om lopen een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van het station, bushaltes, winkelcentra en scholen. Daarom gelden voor lopen de volgende principes:

- Ontwerp looproutes van en naar het station en het centrum;
- In het centrum en het stationsgebied krijgen voetgangers prioriteit bij oversteken, liefst met zebrapaden, desnoods met verkeerslichten;
- Looproutes zijn ruim, aantrekkelijk en sociaal veilig.





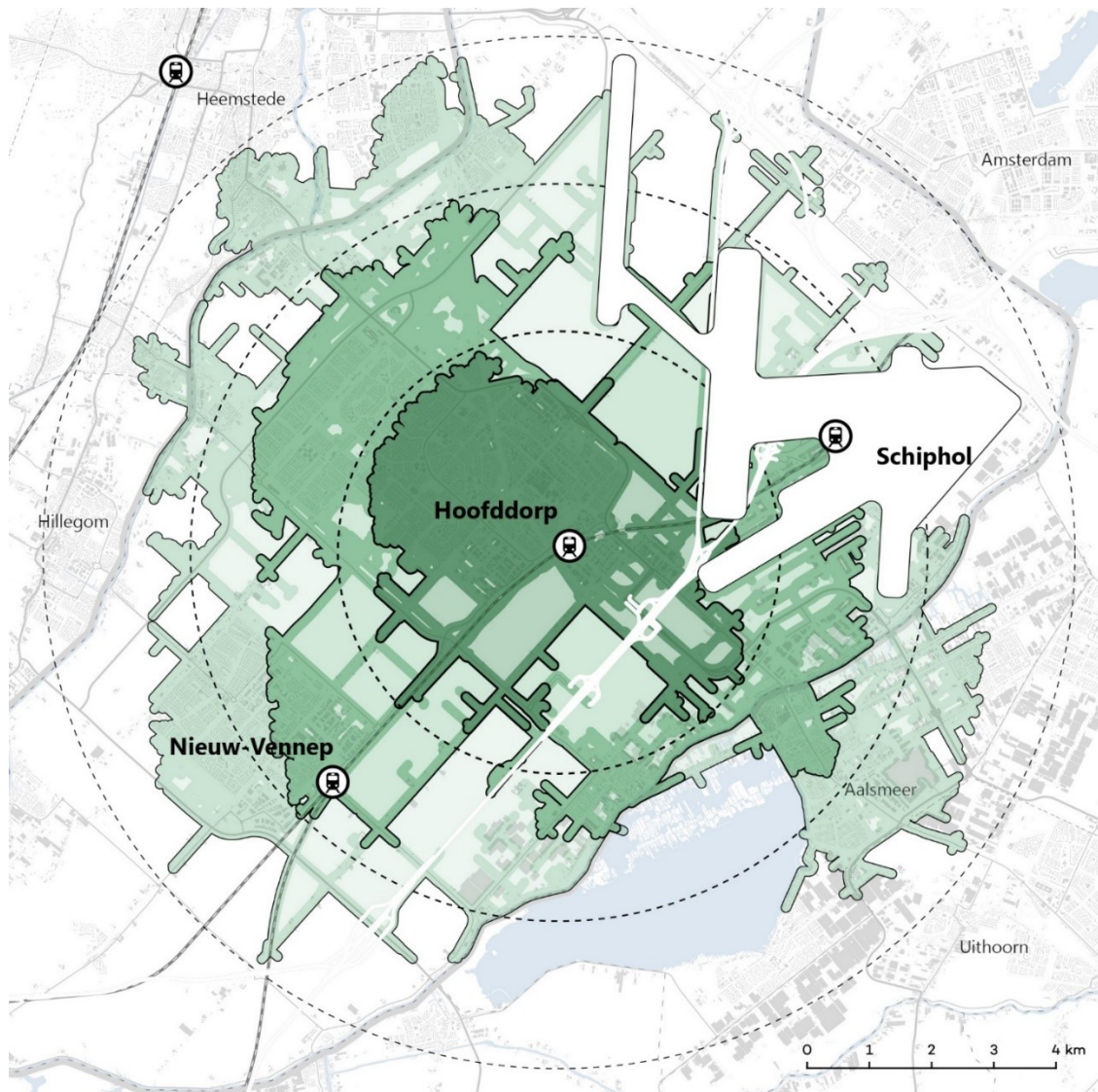
## 4.3 Stap op de fiets

Steeds meer mensen kiezen voor de fiets voor de korte afstanden tot 15 km. De fiets is een gemakkelijke vervoerswijze als alternatief van de auto of OV. De keuze voor de fiets is een gezonde keuze en draagt ook nog bij aan schone lucht en kan zowel voor woon-werk verkeer maar ook voor recreatie gebruikt worden. Op deze manieren zetten maken we fietsen aantrekkelijker:

- **(Stimu)leren fietsen naar school**  
In Nederland wordt steeds minder gefietst door kinderen<sup>1</sup>. Terwijl fietsen ervoor zorgt dat kinderen zelfstandig mobiel zijn als ze wat ouder worden en fietsen gezond is voor kinderen. Om te stimuleren dat kinderen, samen met hun ouders, veilig kunnen leren fietsen, wordt er extra aandacht besteed aan een verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen en wijkcentra. De middelbare scholen worden aangehaakt op het regionaal fietsnetwerk (waarbij rekening wordt gehouden met brommers). Daarnaast zal de gemeente in samenwerking met de Vervoerregio, en buurgemeenten inzetten op educatie-programma's via scholen.
- **Voldoende stallingsplekken**  
Bij het verbeteren van de bereikbaarheid zijn ook voldoende stallingsplekken voor de (verschillende soorten) fiets belangrijk. Vooral bij het station, het stadscentrum, OV-haltes, wijkcentra en scholen zal hier extra aandacht aan worden besteden.
- **Opwaarderen en aanvullen fietsnetwerk**  
Het bestaande hoofd fietsnetwerk dient in zijn geheel (maar wel stapsgewijs) te worden verbeterd. Daarbij gaat het om beter herkenbare routes en bewegwijzering, bredere fietspaden (zeker waar brommers worden toegestaan), strekken van routes (minder bochten) en als principe toepassen van asfaltverharding voor comfort. Hiermee benutten we tevens de potentie van de fiets in het voor- en natransport naar de trein en de metro. Zoals in de figuur op pagina 26 te zien is, kun je vanuit heel Hoofddorp in 15 minuten op station Hoofddorp komen, zeker met een elektrische fiets.
- **Realiseren nieuwe verbindingen**  
Door missende schakels in het fietsnetwerk aan te leggen verbinden we verschillende routes en bestemmingen beter met elkaar. Hierbij zetten we in op betere fietsbereikbaarheid van het stationsgebied, het stadscentrum, winkelcentra, scholen en Schiphol. Naast de gridstructuur van Hoofddorp kan het soms nodig zijn om ook een diagonale fietsroute toe te voegen om omrijden te voorkomen. Een voorbeeld van een bijna complete diagonale groene en recreatieve route, die ook voor woon-werkverkeer een belangrijke functie heeft, is de Geniedijk als onderdeel van de Stelling van Amsterdam.

---

<sup>1</sup> Waarom kinderen steeds minder en slechter fietsen | ANWB (<https://www.anwb.nl/verkeer/veiligheid/tips-voor-veilig-naar-school-fietsen>)




Legenda


 Treinstation

Fietsbereik vanaf station Hoofddorp


 15 minuten met fiets 15km/h (rechte lijn)

 15 minuten met fiets 15km/h (reëel)

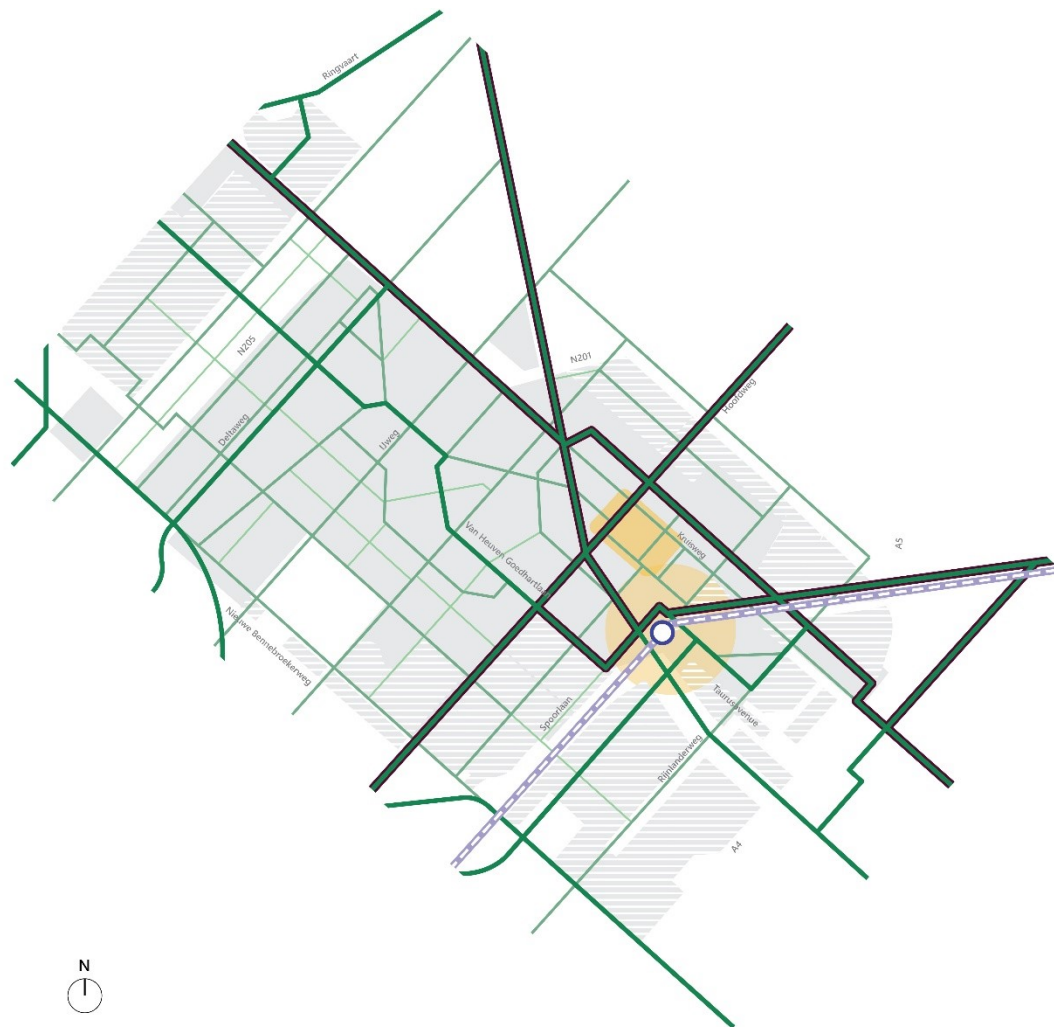
 15 minuten met e-fiets 25km/h (rechte lijn)

 15 minuten met e-fiets 25km/h (reëel)







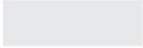

 15 minuten met pedelec 35km/h (rechte lijn)

 15 minuten met pedelec 35km/h (reëel)

Bron: Netwerkstudie Haarlemmermeer



### Legenda

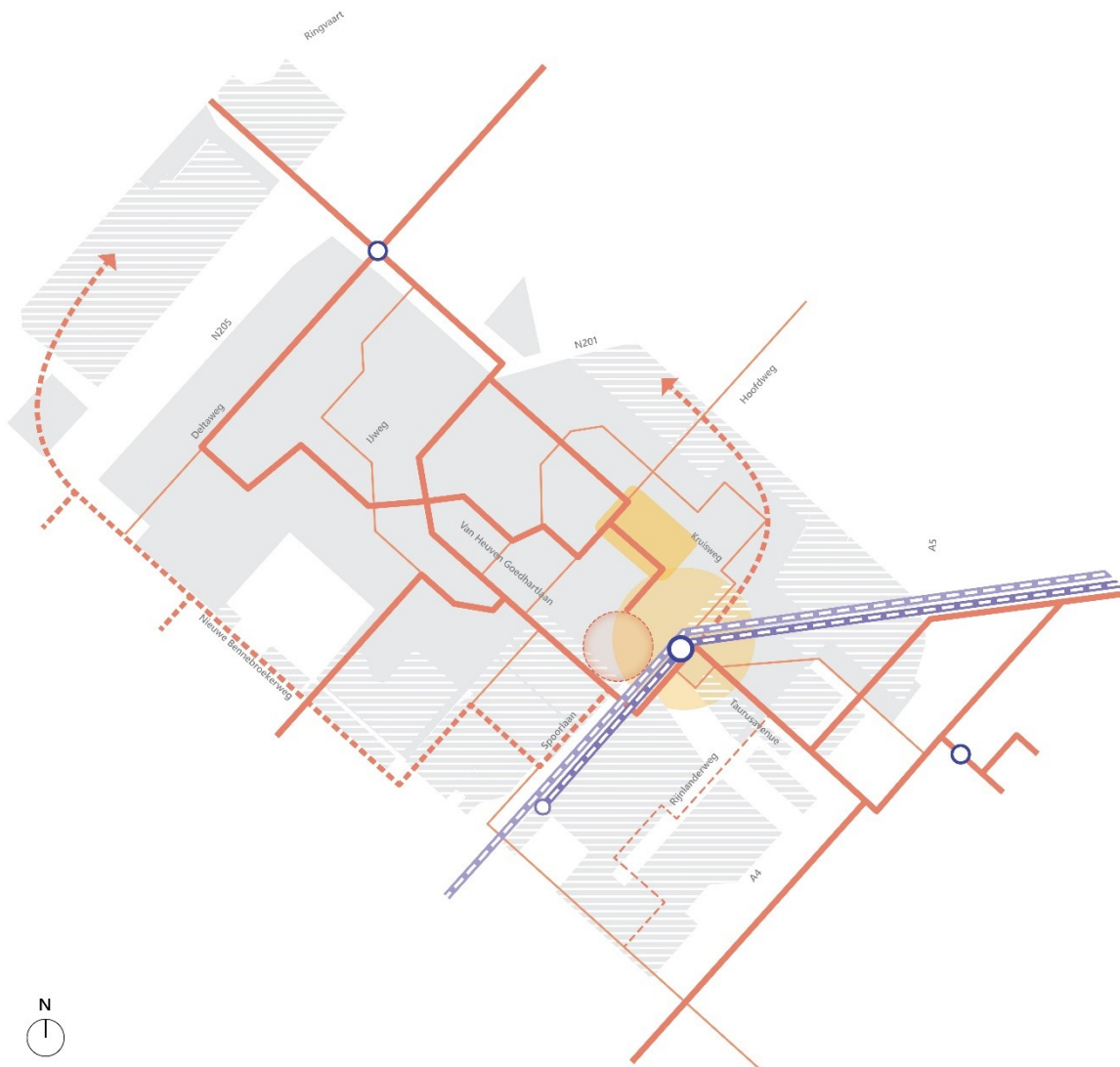
-  MRA-doorfietsroute
-  Doorfietsroute
-  Hoofd fietsnetwerk
-  Onderliggend fietsnetwerk
-  Spoorlijn en knoop Hoofddorp
-  Stationsgebied en centrum Hoofddorp
-  Bebouwde kom
-  Gebiedsontwikkeling

## 4.4 Aantrekkelijk openbaar vervoer

Voor de middellange en lange afstanden, van en naar Amsterdam, Schiphol en diverse steden in de brede Randstad vormt frequent OV een aantrekkelijke vervoerwijze, zeker naar plekken waar de auto lastig kan komen. OV biedt de mogelijkheid om grote stromen reizigers te vervoeren. De trein, metro en R-net vormen de ruggengraat van dit OV-netwerk, aangevuld met lokale bussen en maatwerk OV zoals AML Flex. We zetten in op:

- **Goede bereikbaarheid van NS-stations en de metro**  
Als de Noord-Zuidlijn is doorgetrokken naar Hoofddorp bieden het spoor en de metro snelle en frequente verbindingen naar belangrijke bestemmingen in de MRA en richting Leiden. Het is dan ook belangrijk om goed bij deze stations te kunnen komen, lopend, per fiets en met buslijnen.
- **Uitbreiding R-net**  
Het R-netbuslijnen netwerk breiden we uit zodat vanuit grote delen van Nieuw-Vennep, maar ook Lisserbroek, snelle verbindingen ontstaan met station Hoofddorp (overstap op metro), Schiphol, en Amsterdam en met een overstap Haarlem, Schiphol-Rijk en Aalsmeer.
- **Lokale busnet**  
Aanvullend op de R-net-lijnen blijven er ook stads- en regiolijnen rijden om de kleine kernen te bedienen en soms een halte iets dichterbij huis te vinden. We hebben naast het reguliere OV vanuit de gemeente ook MeerOV (aanvullend OV). Dat is bedoeld voor de plekken waar geen regulier OV rijdt.





Legenda

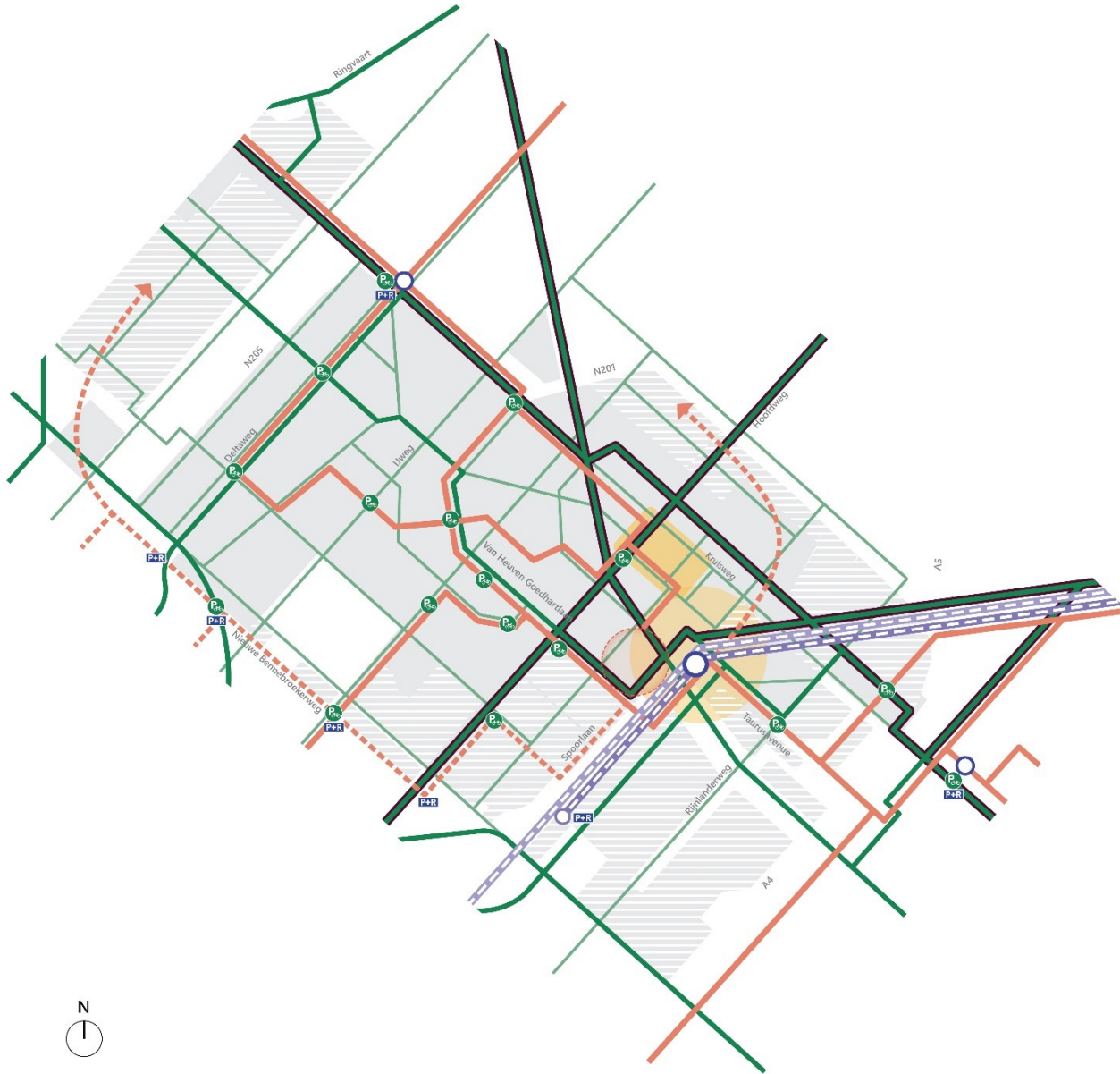
-  Rnet-buslijn, bestaand
-  Mogelijke Rnet-buslijn
-  Studiegebied toekomstige Rnet-buslijn
-  Ontsluitende buslijn
-  Mogelijke ontsluitende buslijn
-  Spoorlijn
-  Metrolijn en mogelijke eindhalte
-  Multimodale knoop
-  P+R
-  Stationsgebied en centrum Hoofddorp
-  Bebouwde kom
-  Gebiedsontwikkeling



## 4.5 Multimodale reis

De focus ligt niet alleen op het versterken van netwerk voor lopen, fietsen en OV maar ook op het verknopen van de netwerken om de multimodale reis aantrekkelijker te maken, ook met de auto. Om multimodaal reizen aantrekkelijk te maken, zijn nodig:

- **Goede netwerken fiets, OV en auto**  
Via het snelle en comfortabele fietsnetwerk of de randstructuur voor autoverkeer kunnen reizigers naar een (P+R bij een) R-net-buslijn, metro of trein om daarvandaan snel verder te reizen.
- **Fijne overstapplaatsen**  
Met goede fiets- en looproutes, voldoende en veilige stallingen voor fietsen bij OV-haltes en stations en actuele reisinformatie maken we de overstap tussen vervoerswijzen zo prettig mogelijk. Daarnaast wordt extra aandacht geschonken aan het sociaal veilig inrichten van overstaplocaties zodat ook op rustige momenten de multimodale reis prettig gemaakt kan worden.
- **P+R bij R-net en metro**  
Om autoverkeer af te vangen worden er P+R plaatsen ingericht bij de R-net haltes aan de randen van Hoofddorp, vergelijkbaar met P+R Getsewoud. Hierdoor kunnen mensen hun auto neerzetten en hun reis vervolgen met de R-net richting het centrum, station of Schiphol.
- **Nieuwe vormen van mobiliteit en MaaS**  
De verwachting is dat de komende jaren ook nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelmobiliteit, steeds belangrijker worden. Het huidige aanbod, van een aantal deelauto's en OV-fietsen, zal waar nodig groeien om zo de multimodale reis optimaal te faciliteren. Er zullen meer hub's komen waar deze vervoerswijzen te vinden zijn, waarbij we voorwaarden stellen om overlast te voorkomen. Door middel van Mobility as a Service (MaaS) diensten en apps wordt het steeds makkelijker om van verschillende vervoerswijzen in één reis gebruik te maken.



Legenda

-  MRA-doorfietsroute
-  Doorfietsroute
-  Hoofd fietsnetwerk
-  Fietsenstalling
-  Rnet-buslijn, bestaand
-  Mogelijke Rnet-buslijn
-  Studiegebied toekomstige Rnet-buslijn
-  Spoorlijn
-  Metrolijn en mogelijke eindhalte
-  Multimodale knoop
-  P+R
-  Stationsgebied en centrum Hoofddorp
-  Bebouwde kom
-  Gebiedsontwikkeling

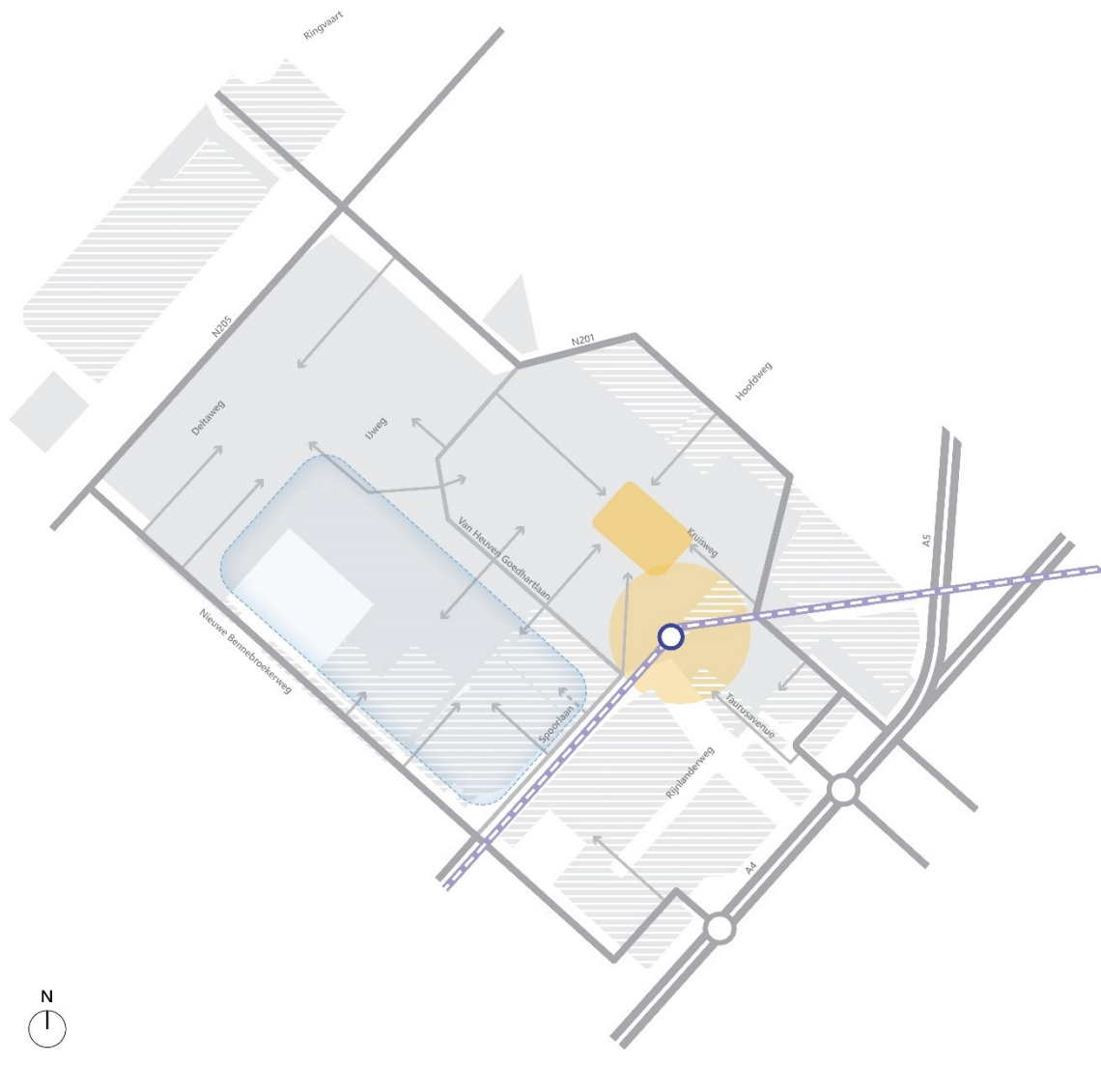


## 4.6 Auto bereikbaarheid

Het belangrijkste doel voor het wegennetwerk is een goede lokale en regionale bereikbaarheid. Hierbij is het belangrijk dat voorzieningen multimodaal, en dus ook met de auto, bereikbaar zijn. Conform de Mobiliteitsvisie worden deze principes gehanteerd:

- **Doorgaand autoverkeer via randstructuur**  
Om de leefbaarheid en bereikbaarheid van bestemmingen in de kern van Hoofddorp te verbeteren, wordt de randstructuur rondom Hoofddorp (N201, N205 en Nieuwe Bennebroekerweg) de primaire route voor doorgaand autoverkeer.
- **Focus op bestemmingsverkeer in kern Hoofddorp**  
Door het doorgaande verkeer uit de wijken van Hoofddorp te weren, ontstaat er een rustiger verkeersbeeld waardoor er ook meer ruimte vrij komt voor vergroening van de openbare ruimte en meer ruimte voor fietsen en wandelen. Daarnaast draagt het bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van werkgelegenheid, winkels en scholen.
- **Meer 30 km/u en verkeersveilige weginrichting**  
Met een verkeersveilige herinrichting van de wegen naar 30 km/u komt er meer ruimte vrij voor fietsers en voetgangers. Het wordt dan logischer voor doorgaand verkeer om via de randstructuur te rijden. Als basis geldt 30 km/u. 50 km/u wordt alleen toegepast waar dit vanwege het sturen van verkeersstromen en drukte nodig is. In de loop van de jaren zullen meer 50 km/u wegen worden getransformeerd naar 30 km/u, waarbij steeds belangen als alleen bestemmingsverkeer, exploitatie OV en bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten zullen worden afgewogen. Eventuele knelpunten worden uiteraard besproken met de Vervoerregio en de gezamenlijke nood- en hulpdiensten.
- **Geen doorgaand verkeer door stationsgebied**  
In het stationsgebied ligt de focus op de voetganger, fietser en hoogwaardige openbare ruimte. Voor een doorgaande autoroute is geen ruimte meer. Juist om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren blijft het mogelijk om ook mensen naar en van het station te brengen. Bij de herinrichting van de multimodale knoop is een locatie voor het ophalen of afzetten van ov-passagiers per auto uiteraard onderdeel van de plannen.





### Legenda

-  Snelweg en afrit
-  Doorgaand verkeer via randstructuur
-  Bundeling stromen naar randstructuur
-  Inprikker vanuit wijk naar randstructuur
-  Nieuwe inprikker naar randstructuur
-  Studiegebied zuidelijke ontsluiting
-  Spoorlijn en knoop Hoofddorp
-  Stationsgebied en centrum Hoofddorp
-  Bebouwde kom
-  Gebiedsontwikkeling

# 5. Bouwstenen

## 5.1 Pakketten van maatregelen

Om de eerdere beschreven hoofdkeuzen concreet te maken, zijn investeringen in maatregelen nodig. In dit hoofdstuk beschrijven we die maatregelen. Er zit vaak een grote samenhang tussen maatregelen. Vaak is een combinatie van maatregelen nodig om een doel of effect te bereiken. Daarom hebben we de maatregelen gebundeld in pakketten. Sommige maatregelen komen in meerdere pakketten terug. We onderscheiden de volgende pakketten:

- **Voetganger**  
Lopen is de meest logische vervoerwijze op afstanden tot 1 km. Omdat er geen voertuigen (fiets of auto) gestald of geparkeerd hoeven te worden, is lopen dan relatief snel en betrouwbaar. Goede, groene en comfortabele looproutes zijn dan belangrijk.
- **Fiets**  
Om fiets een aantrekkelijker en veiliger vervoerwijze te laten zijn, het centrum en stationsgebied goed bereikbaar te maken én om het voor- en natransport van de bus, trein en metro makkelijk te maken, is een uitgebreid pakket aan fietsmaatregelen nodig.
- **Openbaar vervoer**  
Een pakket aan investeringen in het OV zorgt ervoor dat op belangrijke woon-werkrelaties het OV aantrekkelijker wordt.
- **Station en centrum**  
Om de ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied mogelijk te maken en meer ruimte voor de voetganger en de fiets te creëren, is een samenhangend pakket aan maatregelen nodig om doorgaand autoverkeer naar de randstructuur te geleiden.
- **Nieuwe Bennebroekerweg**  
Opwaarderen van de (Nieuwe) Bennebroekerweg leidt tot een robuuste en logische randstructuur aan de zuidwestzijde van Hoofddorp.
- **N201/N196**  
Deze belangrijke verbinding voor Hoofddorp en de regio wordt deels versterkt, maar zal deels ook ontlast moeten worden om als robuust onderdeel van randstructuur te kunnen blijven functioneren en om ruimtelijke ontwikkelingen aan de noord- en oostzijde van Hoofddorp mogelijk te maken.

## 5.2 Pakket voetganger

Ook al is lopen de meest effectieve en cruciale vervoerwijze (iedereen is voor het eerste of laatste stukje van zijn reis een voetganger), meestal is de infrastructuur voor de voetganger de sluitpost in het ontwerp. Het meest belangrijk voor de voetganger is om dit om te draaien: Bij elke inrichting van de openbare ruimte of een weg, moet eerst de infrastructuur voor de voetganger worden ontworpen.

Het pakket voetganger bestaat daarnaast uit de volgende maatregelen:

- De directe omgeving van basisscholen wordt zoveel mogelijk heringericht om leerlingen en ouders veilig naar school te kunnen laten lopen (en fietsen). Parkeren van de auto bij school komt daardoor iets meer op afstand. Ontwerpen van herinrichting zullen samen met scholen en inwoners worden opgepakt.
- De combinatie lopen en OV is aantrekkelijk: het combineren van de snelheid, directheid en hoge frequentie van R-net-buslijnen, trein en metro met het gemak van lopen naar een halte of station. Belangrijk is om bij alle (bestaande en nieuwe) R-net-bushaltes steeds goede looproutes ernaartoe te realiseren.
- Specifiek voor het stationsgebied zet de gemeente in op prioriteit voor goede looproutes vanaf het station naar alle omliggende wijken. Denk aan aantrekkelijke, brede voetpaden, in het groen, prioriteit bij oversteken. Een goede looproute tussen station en stadscentrum is daarbij erg belangrijk.

- Voor het centrum is een goede bereikbaarheid voor voetgangers vanuit alle omliggende wijken belangrijk. Dit wordt geborgd door bij de ontwikkeling van het centrum goede looproutes te ontwerpen, inclusief oversteken met prioriteit voor de voetganger, liefst met zebrapaden (soms met verkeerslichten).

Deze maatregelen worden per ontwikkeling verder concreet en specifiek worden gemaakt met behulp van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (zie hieronder).

#### **Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE)**

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 gemaakt kunnen worden die passen bij de kenmerken van het gebied en de beoogde doelgroepen. Het gaat hierbij om het creëren van de juiste voorwaarden die een gedragsverandering op mobiliteit mogelijk maken. Het houdt rekening met alle potentiële bewoners en bezoekers van de nieuwe wijk, inclusief degene die zich geen eigen auto kunnen veroorloven en/of vanwege leeftijd of gezondheid een specifieke mobiliteitsbehoefte hebben om actief te kunnen blijven deelnemen aan de samenleving.

Het MPvE bevat eisen en wensen die de gemeente meegeeft aan het plangebied én de randvoorwaarden in het invloedsgebied (het gebied tot aan grofweg de eerste OV- en auto-knooppunten). 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 invloedsgebied staat de gemeente (al dan niet in afstemming met andere overheden) aan de lat.

De gemeente is in eerste instantie de architect van een MPvE. In het MPvE worden de onderwerpen ‘benoemd’ die de ontwikkelaar vervolgens moet ‘concretiseren’ en ‘toetsbaar moet maken’. Het MPvE is daarmee een concretisering van het mobiliteitsbeleid. Het antwoord van de ontwikkelaar op het MPvE is een mobiliteitsconcept. Het mobiliteitsconcept maakt onderdeel uit van de aanvraag van de omgevingsvergunning.

Op dit moment wordt het MPvE ingezet in de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek, Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek. De gemeente gaat dit instrument bij alle gebiedsontwikkelingen van meer dan 200 woningen inzetten. In het MPvE kunnen de uitgangspunten en maatregelen op hoofdlijnen specifiek voor het gebied worden uitgewerkt en concreet gemaakt.

## 5.3 Pakket fiets

Recent is door Rijk, regionale overheden en maatschappelijke partners het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld. Hierin bevestigen deze partijen dat de fiets een essentiële vervoerwijze is om te kunnen garanderen dat plekken bereikbaar blijven, groei van de mobiliteit kan worden opgevangen en de leefbaarheid en gezondheid van mensen kunnen worden verbeterd. Investeren in fiets heeft dan ook vooral positieve effecten en is zeer effectief.

Het pakket fiets bestaat uit de volgende maatregelen:

- De directe omgeving van basisscholen wordt zoveel mogelijk heringericht om leerlingen en ouders veilig naar school te kunnen laten (lopen en) fietsen. Parkeren van de auto bij school komt daardoor iets meer op afstand. Ontwerpen van herinrichting zullen samen met scholen en inwoners worden opgepakt.
- De gemeente wil graag dat leerlingen (met of zonder ouders) zoveel mogelijk lopend of per fiets naar school gaan. Naast een veilige omgeving is het ook nodig dat kinderen dit leren. Daarom zet de gemeente bij voorkeur in regionaal verband in op educatieve campagnes om kinderen te leren fietsen. Voorbeelden hiervan zijn het programma Verkeer en Meer<sup>2</sup> van de Vervoerregio Amsterdam en het Kinderfietsenplan en de campagne Streetwise van de ANWB<sup>3</sup>.
- De combinatie (lopen/)fiets en OV is aantrekkelijk: het combineren van de snelheid, directheid en hoge frequentie van Rnet, trein en metro met het gemak van (lopen of) fietsen naar een halte of station en daar zonder problemen veilig en snel een fiets te stallen. Belangrijk is om bij alle (bestaande en nieuwe) Rnet-bushaltes steeds voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen te realiseren en dat je goed bij deze stallingen kunt komen.



*Impressie verkeersveilige herinrichting bij scholen*

### **Potentie fiets- en OV-knooppunten voor hubs**

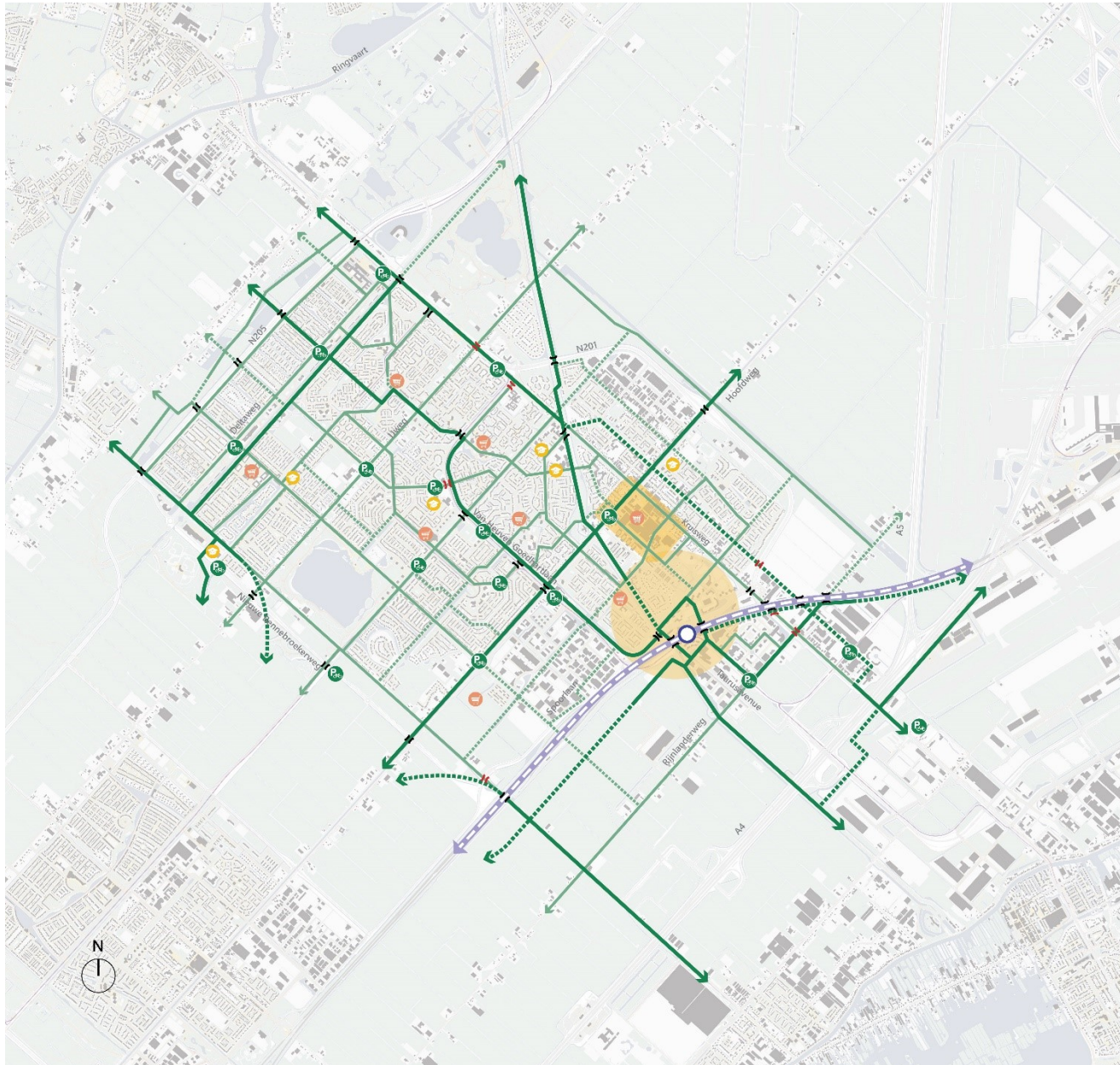
Naar mate fiets en OV goed samenwerken en OV-haltes logische verzamelpunten in of aan de rand van de wijk vormen, ontstaat hier de potentie om er meer hub-functies aan toe te voegen, zoals deelmobiliteit, ophaalpunten voor pakketjes of zelfs een kleine multifunctionele winkel.

<sup>2</sup> Verkeer & Meer (<https://www.verkeerenmeer.nl>)

<sup>3</sup> ANWB (<https://www.anwb.nl/verkeer/veiligheid/tips-voor-veilig-naar-school-fietsen>)

- Voor het regionaal fietsverkeer worden een aantal regionale hoofdfietsroutes verbeterd, als onderdeel van het metropolitane fietsnetwerk van de MRA. Hierbij gaat het om brede fietspaden met een goede verharding en prioriteit bij kruisingen (of ongelijkvloers). Specifiek voor Hoofddorp gaat het om de routes:
  - Nieuw-Vennep – Hoofddorp via de Hoofdweg (westzijde)
  - Cruquius/Floriande – station Hoofddorp via de Van Heuven Goedhartlaan
  - Heemstede -Hoofddorp – Aalsmeer via de Pabstlaan en een nieuwe verbinding over/onder de N201 door De Hoek heen, maar ook via de Geniedijk-route waarbij het ontbrekende deel tussen Hoofdweg en het spoor wordt gerealiseerd.
  - Nieuwe, directe fietsroute Hoofddorp – Schiphol langs het tracé van de spoorlijn.
- Het lokale hoofdfietsnetwerk van Hoofddorp wordt helemaal opgewaardeerd en aangevuld met ontbrekende schakels. Daarbij gaat het om het verbreden op drukke plekken, meer prioriteit bij kruisingen of meer ongelijkvloerse kruisingen, een betere bewegwijzering, strekken van routes (minder scherpe bochten), sociale veiligheid, (begroeiing en verlichting) en soepele hellingen. Middelbare scholen en winkelcentra zijn goed bereikbaar via het lokale hoofdfietsnetwerk. Nieuwe schakels zijn onder andere:
  - Station Hoofddorp – Graan voor Visch Zuid
  - Stadscentrum – Graan voor Visch Zuid
  - Toolenburg – Schiphol Trade Park
  - Extra brug over Hoofdvaart in Hoofddorp-Noord
  - Station Hoofddorp – Schiphol Trade Park
  - Station Hoofddorp – stadscentrum
- De Hoofdweg westzijde en de IJweg worden fietsvriendelijk ingericht.
- Er komen ongelijkvloerse kruisingen (fietsbruggen of fietstunnels) bij drukke kruispunten:
  - IJweg onder N201
  - Doorgetrokken Pabstlaan onder N201
  - Rijnlanderweg onder N201
  - Van Heuven Goedhartlaan onder Kruisweg-west
  - Altenburg onder Van Heuven Goedhartlaan
  - Bennebroekerweg onder Spoorlaan

Welke maatregelen op welke plek nodig zijn, waar de prioriteiten liggen en hoe maatregelen eruit zien, wordt in het Fietsplan verder uitgewerkt. Bij gebiedsontwikkeling worden de maatregelen verder concreet en specifiek met behulp van een Mobiliteitsprogramma van Eisen.



Legenda

-  Doorfietsroute
-  Hoofd fietsnetwerk
-  Nieuwe doorfietsroute / hoofd fietsnetwerk
-  Tunnel/brug bestaand
-  Tunnel/brug nieuw
-  Fietsenstalling
-  Spoorlijn en knoop Hoofddorp
-  Middelbare school
-  Winkelcentrum
-  Stationsgebied en centrum Hoofddorp

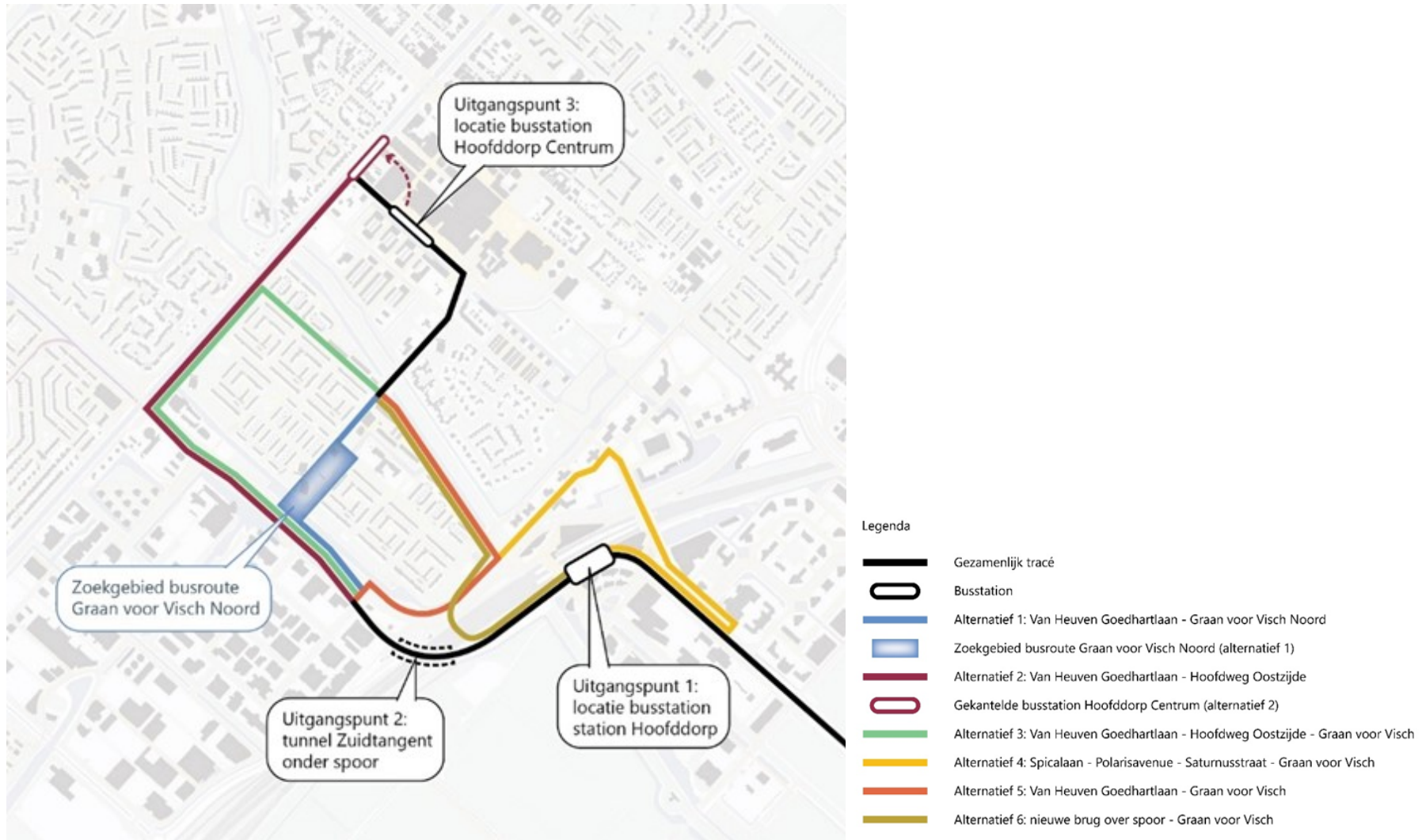
## 5.4 Pakket Openbaar Vervoer

Uitgangspunt is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het multimodale knooppunt station Hoofddorp met trein, metro en R-net. Om de metro en het knooppunt maximaal te benutten zijn de volgende verbeteringen in het OV-netwerk belangrijk:

- In de multimodale knoop is nu het uitgangspunt dat alle buslijnen van Hoofddorp via een nieuw busstation aan de Zuidtangentsbaan bij het station halteren (op gelijk niveau als trein en metro). De halte 'laag' in de westelijke tunnel bij het station zal dan vervallen. Dit is nu het voorkeursscenario. Bij het ontwerp van station Hoofddorp moet blijken of dit ook daadwerkelijk zo gerealiseerd kan en moet worden. Als blijkt uit onderzoek dat een hoog busstation niet mogelijk is blijft de huidige busroute langs Graan voor Visch intact. Om buslijnen vanuit het centrum naar de 'hoge' route te leiden, is een nieuwe busbaan vanaf de Nieuweweg door Graan voor Visch naar de Van Heuven Goedhartlaan nodig. De exacte route en wat dit betekent voor die wijk moet nog verder worden onderzocht
- Het netwerk van regionale snelle bussen wordt verder uitgebreid met de HOV (Noordwijk -) Lisse – Lissebroek – Nieuw-Vennep West – Lincolnpark – Graan voor Visch-Zuid – station Hoofddorp – Schiphol.
- Om de verwachte groei van het aantal inwoners en van het aantal OV-reizigers goed op te vangen, zullen de frequenties van de R-net-lijnen in de loop van de tijd worden verhoogd, op sommige verbindingen wel tot 12-16 keer per uur in de spitsen.
- R-net-buslijnen zullen deels aantakken op de metro richting Amsterdam en Schiphol en niet meer allemaal doorrijden naar Schiphol en Amsterdam. Dit kan ook niet vanwege de beperkte capaciteit van de Zuidtangentsbaan (Abdijntunnel).
- De lijnen of ritten die niet naar Schiphol meer doorrijden, rijden door naar een nieuwe knooppunt Schiphol-Zuidwest aan de N196. Daar verknopen ze met de HOV-ringlijn Schiphol. Daardoor wordt het mogelijk dat vanuit elke wijk in Hoofddorp en Nieuw-Vennep er met maximaal 1 overstap een frequente OV-verbinding ontstaat met alle werkgebieden rondom Schiphol.
- Ook woningbouw in Cruquius-Zwaanshoek en op termijn in Hoofddorp-Noord dienen aangesloten te worden op het R-net-buslijnen-netwerk. Er moet nog worden onderzocht via welke route(s) dit mogelijk is.
- Omdat via de R-net-buslijnen veel werkbestemmingen direct en frequent bereikbaar zijn, is het kansrijk om de multimodale reis auto – OV goed te faciliteren met meerdere P+R's rondom Hoofddorp, bij voorkeur waar de R-net-buslijnen de randstructuur van Hoofddorp kruist. Dit zijn logische plekken voor de overstap van auto op OV voor reizigers uit omliggende kernen en in een enkel geval ook voor reizigers uit Hoofddorp. Door P+R aan de rand van Hoofddorp te faciliteren, wordt voorkomen dat reizigers R-net-bushaltes in de wijken zelf gaan parkeren en overstappen.
- In Haarlem ontstaat een nieuwe HOV-knoop Zuid-Haarlem die voor reizigers uit Haarlemmermeer qua overstap ook een belangrijke schakel in het OV-systeem wordt.

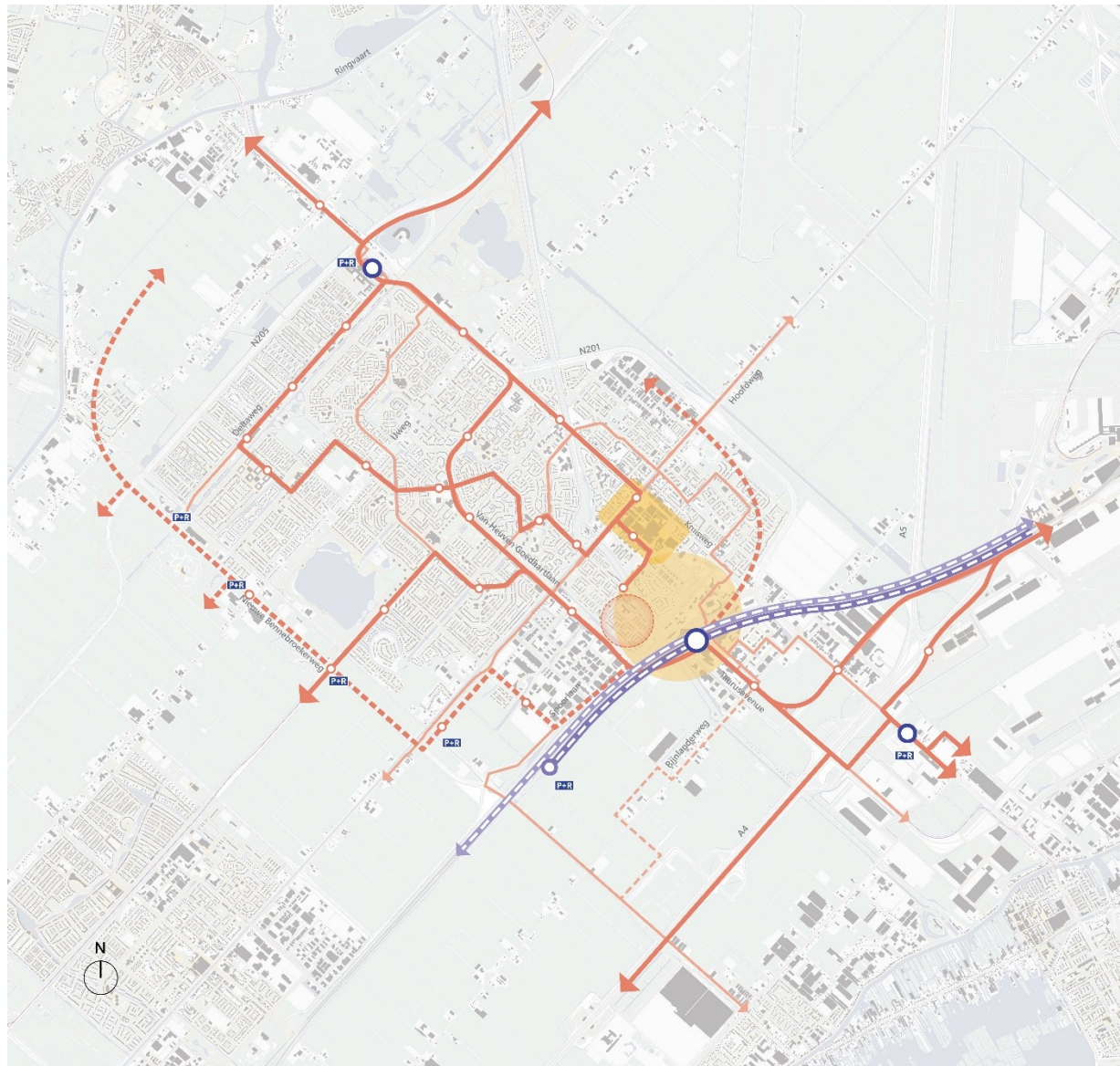
### **Wat als de Noord-Zuidlijn niet wordt doorgetrokken naar Hoofddorp?**

Rijk en regio besluiten naar verwachting in het najaar van 2022 tot het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Dit zou ook op z'n vroegst rond 2035 gereed kunnen zijn. Tot die tijd en dus ook als alternatief als het niet door zou gaan, gaat de Airportsprinter rijden. Dit is geen metro, maar een hoogfrequente (8 keer per uur) Sprinter via de bestaande Schipholtunnel. Dit product is ook interessant om een multimodaal knooppunt station Hoofddorp te creëren. Mocht de Noord/Zuidlijn wel naar Schiphol, maar niet naar Hoofddorp doorgetrokken worden, dan moet opnieuw bezien worden hoe de OV-bereikbaarheid van Hoofddorp verbeterd kan worden.



Afbeelding van nader te onderzoeken busroutes indien de keuze valt op een nieuw hoog busstation.





Legenda

-  Rnet-buslijn en halte, bestaand
-  Mogelijke Rnet-buslijn en halte
-  Studiegebied toekomstige Rnet-buslijn
-  Ontsluitende buslijn
-  Mogelijke ontsluitende buslijn
-  Spoorlijn
-  Metrolijn en mogelijke eindhalte
-  Multimodale knoop
-  P+R
-  Stationsgebied en centrum Hoofddorp

## 5.5 Pakket station en centrum

In het stationsgebied (inclusief centrum) wordt veel programma toegevoegd (wonen, werken en voorzieningen). Dat betekent veel meer mensen en dus veel meer bewegingen. Om deze drukte op een leefbare manier op te vangen, wordt ingezet op lopen, fietsen en OV. Om hiervoor ruimte te creëren verdwijnt de grootschalige auto-infrastructuur van de Van Heuven Goedhartlaan uit het gebied. Om dit mogelijk te maken is een samenhangend pakket aan maatregelen nodig:

- De ambitie is om in het nieuwe station een nieuwe centrale traverse te creëren met toegangen tot alle perrons van trein, metro en bus. Aan beide zijden van deze traverse komen aantrekkelijke stationspleinen. Van en naar deze stationspleinen lopen aantrekkelijke, ruimte voetgangersroutes naar de omliggende wijken.
- Eveneens komen vanuit deze wijken ook hoofd fietsroutes van en naar de fietsstallingen rondom het station. Ook de regionale, metropolitane fietsroutes lopen naar en via het station.
- De Van Heuven Goedhartlaan tussen de Aweg en de Polarisavenue wordt autovrij (hoogstens bestemmingsverkeer ten behoeve van woningbouw en logistiek). Doorgaand verkeer dient via de randstructuur te rijden (Nieuwe Bennebroekerweg en N201). Vanaf de zuidzijde van de Van Heuven Goedhartlaan kan men via de Spoorlaan naar de Nieuwe Bennebroekerweg rijden. Hiervoor is het opwaarderen van de Nieuwe Bennebroekerweg randvoorwaardelijk (zie volgende paragraaf).
- Doordat de Van Heuven Goedhartlaan autoluw wordt voor het station, ontstaat de mogelijkheid om een aantrekkelijke loop- en fietsverbinding tussen het station en centrum te creëren. Hiermee worden station en centrum fysiek goed verbonden, waardoor ze elkaar gaan versterken. De voorzieningen van het centrum worden gebruikt door de nieuwe inwoners in het stationsgebied en het centrum profiteert van de optimale OV-bereikbaarheid van het multimodale knooppunt.
- De Taurusavenue wordt de belangrijkste ontsluiting van het stationsgebied. De doorgaande functie verdwijnt door het autoluw maken van de Van Heuven Goedhartlaan voor het station. Hierdoor ontstaat voldoende ruimte voor het ontsluiten van de woningbouw in Hydepark, stationskwartier, Van Heuven Goedhartlaan-Oost en Beukenhorst-Oost en -Zuid. De kop van de Taurusavenue en de Polarisavenue worden als direct onderdeel van het stationsgebied als 30 km/u ingericht met een goede oversteekbaarheid en zonder barrière te vormen om van en naar het station te gaan.



*Impressie autoluwe Van Heuven Goedhartlaan*

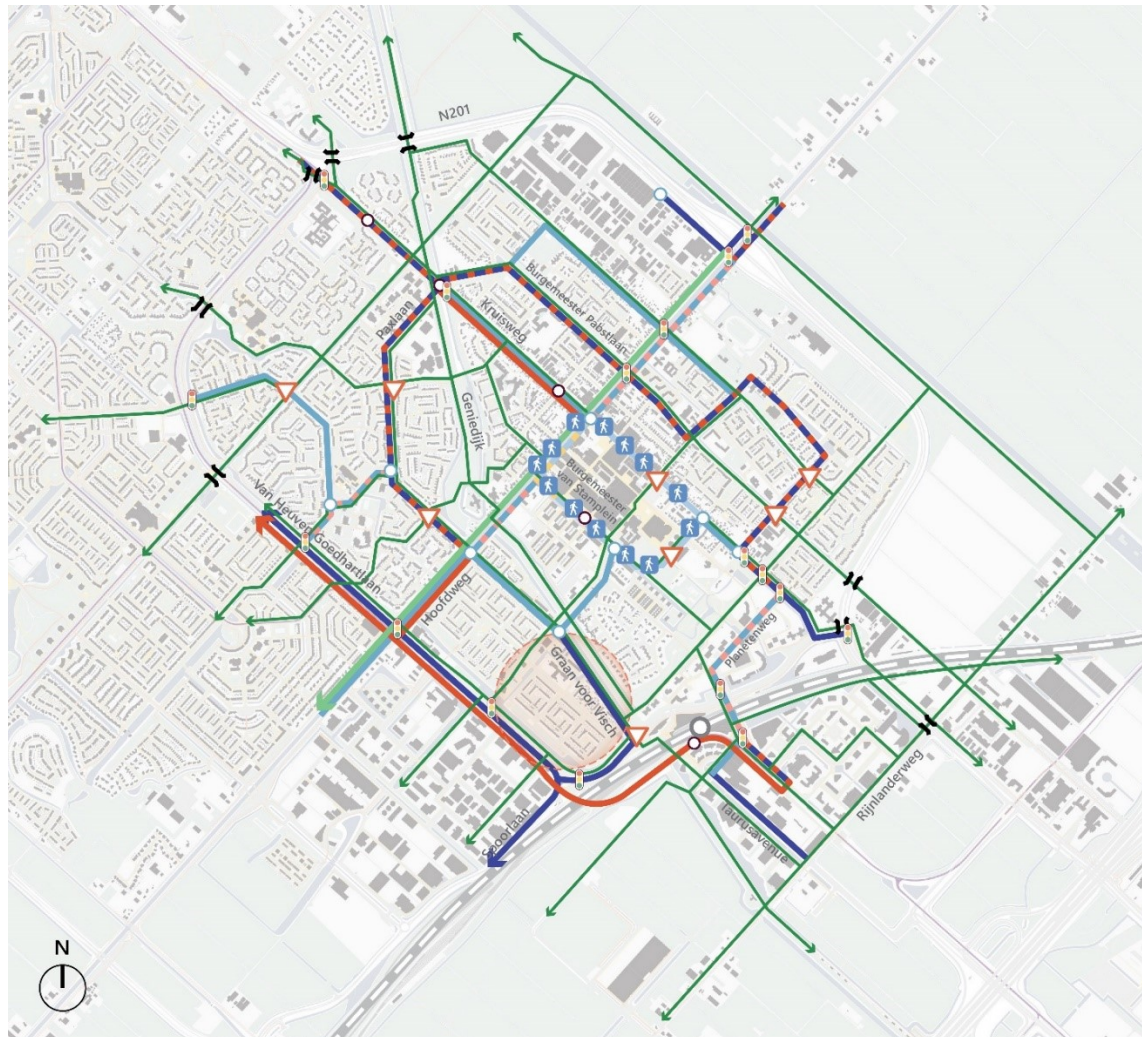
- De overige wegen rondom het centrum worden ook grotendeels 30 km/u. Dit heeft als doel om doorgaand verkeer te weren door de route te vertragen. Dit is niet voor elke weg in deze wijken even belangrijk. Zo kunnen de Aweg (tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuweweg), de Paxlaan en de Pabstlaan-Noordwest mogelijk 50 km/u blijven. Ook de route via de J.P. Sweelinklaan kan 50 km/u blijven. Wegen waarvan het nodig is om her in te richten als 30 km/u weg zijn de Hoofdweg-Oostzijde (tussen J. Enschedelaan en N201), de Binnenweg en de Kruisweg (tussen Paxlaan en Boslaan). Te zijner tijd kunnen er andere overwegingen ontstaan om ook op deze wegen 30 km/u in te voeren.
- Vooral de route Hoofdweg – Aweg – Nieuweweg – Van Willigenlaan – Kruisweg moet vertraagd worden om doorgaand verkeer te weren. Dit kan met een mix van maatregelen, zoals de invoering van 30 km/u, doseren van het verkeer met verkeerslichten, rotondes en meer voorrang voor kruisend fietsverkeer, OV en zijstraten.
- Indien in en rondom het centrum veel straten worden heringericht als 30 km/u straten, dan kan dit voor een langere reistijd voor het OV leiden. Daarom zal op de Nieuweweg (tot aan de Van Heuven Goedhartlaan) en de Kruisweg-West een aparte HOV-busbaan worden gerealiseerd, waardoor de buslijnen die daar rijden een vlotte doorstroming kunnen behouden. Voor de Rnet-buslijn zijn er slechts korte stukken waar ze over een 30 km/u straat moeten rijden. Deze worden busvriendelijk ingericht, b.v. zonder drempels.
- De nieuwe HOV-Rnetlijn (Noordwijk -) Lisse – Hoofddorp – Schiphol heeft als voorkeursroute de route via de Hoofdweg – J. Enschedelaan en Spoorlaan naar het station. Daarmee ontsluit deze Rnet-buslijn de woningbouw aan de Zuidrand (Lincoln- en Tudorpark), De President en Graan voor Visch Zuid.
- Voor het gehele stationsgebied (inclusief centrum) helpt een route- en parkeerverwijssysteem dat alle bestemmingen vanuit alle windrichtingen goed gevonden kunnen worden.
- Om de bereikbaarheid van het uit te breiden Stadscentrum Hoofddorp te garanderen wordt ingezet op meer ruimte voor voetgangers en fietsroutes van en naar het centrum en het ontmoedigen van doorgaand verkeer langs het centrum. Dit is van belang omdat door het autoluw maken van de Van Heuven Goedhartlaan bij het station een risico bestaat dat verkeer vanaf de Van Heuven Goedhartlaan langs het centrum naar de N201 wil rijden als alternatieve route. Daarom worden de wegen direct om en in de wijken rondom het centrum heringericht als 30 km/u. Dit verbetert de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers, maakt het rijden langs het centrum onaantrekkelijker en biedt ruimte voor kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, b.v. meer ruimte voor bomen en groen. Zonder deze maatregelen is het autoluw maken van het gebied bij het station niet mogelijk.



*Impressie autoluwe Kruisweg*

- De centrumring Marktplein – Kruisweg – Van Willigenlaan – Stamplein – Hoofdweg wordt met meerdere voetgangersoversteken en fietsoversteken in de voorrang aangelegd. Daardoor is de gemiddelde snelheid in de praktijk niet hoger dan 20 km/u, net als in de huidige situatie op het Marktplein. Op delen kan een shared space of ‘auto te gast’ principe worden toegepast. Wel is van belang om de wegen (deels) geschikt te houden voor vrachtverkeer, om het centrum te bevoorraden. Een logistiek plan is hiervoor nodig.
- Aan alle zijden van het centrum, vooral bij de koppen van de winkelstraten (b.v. Concourslaan), komen goede fietsenstallingen voor een snelle en directe toegankelijkheid van het centrum per fiets. Deze zijn ook geschikt voor bijzondere fietsen zoals bakfietsen en kratfietsen.
- De kruising Van Willigenlaan – Kruisweg wordt bij voorkeur een rotonde. Dit verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers en onderbreekt het huidige doorgaande karakter van de route langs het centrum.
- Het eerste deel van de Kruisweg-Oost, vanaf de N201 tot aan de Boslaan blijft zodanig druk dat een 50 km/u inrichting beter past. Echter, het is van belang dat dit deel van de Kruisweg vertraagt om niet bij te dragen aan een aantrekkelijke route voor sluipverkeer langs het centrum. Daarom is een verkeerslichteninstallatie bij de kruising met de Planetenweg nodig, komt het fietspad Planetenpad in de voorrang te liggen (met een plateau en mogelijk verkeerslichten voor de veiligheid) en komt er mogelijk een rotonde bij de kruising met de Boslaan. Vrijliggende fietspaden waardoor de rijbaan versmald kan worden zijn ook van belang.
- Voor woningbouw in Graan voor Visch Zuid is een directe aansluiting op de Spoorlaan gewenst, om verkeer zo makkelijk mogelijk naar de Nieuwe Bennebroekerweg te geleiden.

Een deel van deze maatregelen worden verder uitgewerkt via het programma Centrum of Stationsgebied. Een ander deel vergt een aparte studie. Met het totale pakket van maatregelen van het VSP moeten de ambities gehaald kunnen worden. De uitwerking en vormgeving binnen deze functionele randvoorwaarden is aan de gebiedsprogramma's, in overleg met de omgeving.



Legenda

**Fiets en lopen**

- Fietsnetwerk
- Fietsstraat
- ▽ Voorrang fietsoversteek
- ⤴ Zebra-oversteek
- ⌋ Tunnel/brug bestaand
- ⌋ Tunnel/brug nieuw

**OV**

- Vrije busbaan 50 km/u
- - - Meerijden 50 km/u
- · · Meerijden 30 km/u
- - - Meerijden 30 km/u (gemiddeld 20 km/u)
- Studeergebied toekomstige Rnet-buslijn
- Halte Rnet-lijnen

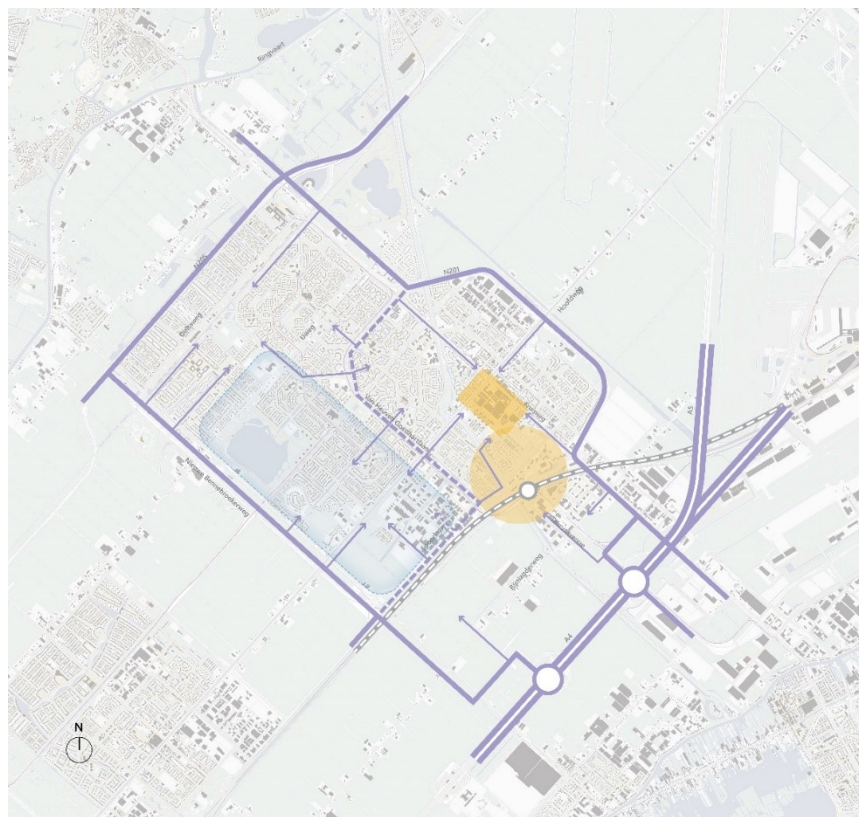
**Auto**

- GOW 50 km/u
- GOW 30km/u
- GOW 30 km/u met veel oversteken
- Rotonde
- ⬆ Verkeerslichteninstallatie

In deze figuur is concreet gemaakt hoe de verkeersstructuur in het centrum en stationsgebied er functioneel uit komt te zien. Voor straten die niet op deze kaart staan, verandert er in principe niets. In de figuur zijn in groen de hoofdfietsroutes te zien, soms met (nieuwe) tunnel. In blauw zijn de routes voor autoverkeer te zien waar iets verandert (van 50 km/u naar 30 km/u) of die juist 50 km/u blijven (donkerblauw). In roze en paars de busroutes (die blijven grotendeels hetzelfde), maar de snelheid van de bus past zich wel aan. In paars rijdt de bus over een 50 km/u weg of busbaan, in roze rijdt de bus over een 30 km/u weg. Rondom het centrum krijgt de voetganger voorrang door zebra's en op enkele plekken krijgt het hoofdfietsnetwerk voorrang op autoverkeer.

## Randstructuur Hoofddorp

Hoofddorp kent een lange traditie van autoverkeer via een randstructuur. De N201 is ontstaan door de doorgaande functie van de Kruisweg te verleggen naar de rand van Hoofddorp en niet meer langs het centrum. Aan de andere kant van het oude Hoofddorp is de Van Heuven Goedhartlaan als randstructuur gerealiseerd. Inmiddels ligt de Van Heuven Goedhartlaan centraal in Hoofddorp door de ontwikkeling van wijken als Toolenburg, Floriande en momenteel Lincolnpark en Tudorpark. De ontwikkeling van het stationsgebied als hoogstedelijk nieuw centrum van Hoofddorp betekent dat het stationsgebied meer in het hart van Hoofddorp komt te liggen. Daarmee is de functie van de Van Heuven Goedhartlaan als randstructuur voor autoverkeer niet meer logisch en werkt zelfs belemmerend voor de ambities. We kiezen daarom voor een volgende ontwikkelstap in de hoofdstructuur van Hoofddorp: de nieuwe randstructuur van de Nieuwe Bennebroekerweg. De functie van de Van Heuven Goedhartlaan verandert hierdoor. Het wordt een verzamelweg die verkeer vanuit de wijken verzamelt en zo sluijverkeer voorkomt. De weg behoudt samen met de Spoorlaan een belangrijke functie om verkeer uit de wijken naar de randstructuur (N201 en Nieuwe Bennebroekerweg) te geleiden.



### Legenda

-  Snelweg en afrit
-  Doorgaand verkeer via randstructuur
-  Bundeling stromen naar randstructuur
-  Inprikker vanuit wijk naar randstructuur
-  Nieuwe inprikker naar randstructuur
-  Studiegebied zuidelijke ontsluiting
-  Spoorlijn met knoop Hoofddorp
-  Stationsgebied en centrum Hoofddorp

### **Pakket Nieuwe Bennebroekerweg**

Het lopende project Nieuwe Bennebroekerweg (NBBW) heeft als doel om meer capaciteit aan de Bennebroekerweg richting de A4 toe te voegen. Deze extra capaciteit is nodig om het autoverkeer uit nieuwe ontwikkelingen in Nieuw-Vennep (West, Bols/Pionier) en Hoofddorp (Zuidrand, Cruquius-Zwaanshoek) mogelijk te maken en om een aantrekkelijker alternatief te bieden voor verkeer dan nu dwars door Hoofddorp naar de A4 rijdt. Door het autoluw inrichten van het stationsgebied zal verkeer dat voorheen via de Taurusavenue naar de A4 reed via de Nieuwe Bennebroekerweg moeten gaan rijden (en niet door de wijken of langs het centrum).



Om dit mogelijk te maken is een samenhangend pakket aan maatregelen nodig:

- De capaciteit van de Nieuwe Bennebroekerweg en de Nelson Mandeladreef wordt vergroot van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Door een of meerdere van de kruisingen met de Spoorlaan, Rijnlanderweg en Airborneavenue ongelijkvloers te maken, ontstaat ook een snellere route en daardoor voor veel mensen vergelijkbaar alternatief voor de route via de Taurusavenue. Hierdoor ontstaan ook ongelijkvloerse kruisingen voor fiets- en landbouwverkeer. De ongelijkvloerse kruisingen kunnen mogelijk in een tweede fase worden gerealiseerd.
- Zo hoeft de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de N205 wellicht niet op korte termijn verbreed te worden naar 2x2 rijstroken. Het wordt wel drukker, dus de capaciteiten van de kruispunten moeten wel worden uitgebreid.
- In het verkeersonderzoek wordt een knelpunt voorspeld in het zuidelijk deel van Hoofddorp. Doordat er daar geen goede zuidelijke ontsluiting is, zal het verkeer naar de randwegen meer door de woonwijken rijden. Er zijn meerdere scenario's om hier mee om te gaan. Deze scenario's moeten nader worden onderzocht en integraal met elkaar worden afgewogen op meer aspecten (zoals overlast, veiligheid, groen, fysieke inpassing, kosten, etc.) dan alleen verkeerskunde. Hierbij wordt de wijk betrokken. Uiteindelijk zal na deze afweging, een apart besluit over het voorkeursscenario worden genomen door het gemeentebestuur. Er komen nieuwe, ongelijkvloerse fietsverbindingen tussen de wijken en Park 21.



Afbeelding voorkeursmodel Nieuwe Bennebroekerweg



## 5.6 Pakket N201/N196

De N201 is een belangrijke regionale route tussen Heemstede en Uithoorn, langs Hoofddorp en Aalsmeer. Voor een groot deel van Hoofddorp betreft dit ook de logische en snelle route naar de A4 en de werkgelegenheid in Schiphol-Zuid, -Oost en -Rijk. De weg kent verkeerskundige knelpunten die groter worden als er meer woningen en banen bijkomen in het stationsgebied, centrum of Hoofddorp-Noord en indien de doorgaande functie van de Van Heuven Goedhartlaan en de Taurusavenue verdwijnt (zie pakket station en centrum). Met name het deel tussen de brandweerkazerne en de Kruisweg-oost wordt dan drukker. De weg vormt tevens een fysieke barrière tussen Hoofddorp, De Hoek en geplande ontwikkelingen in Zonneveld.

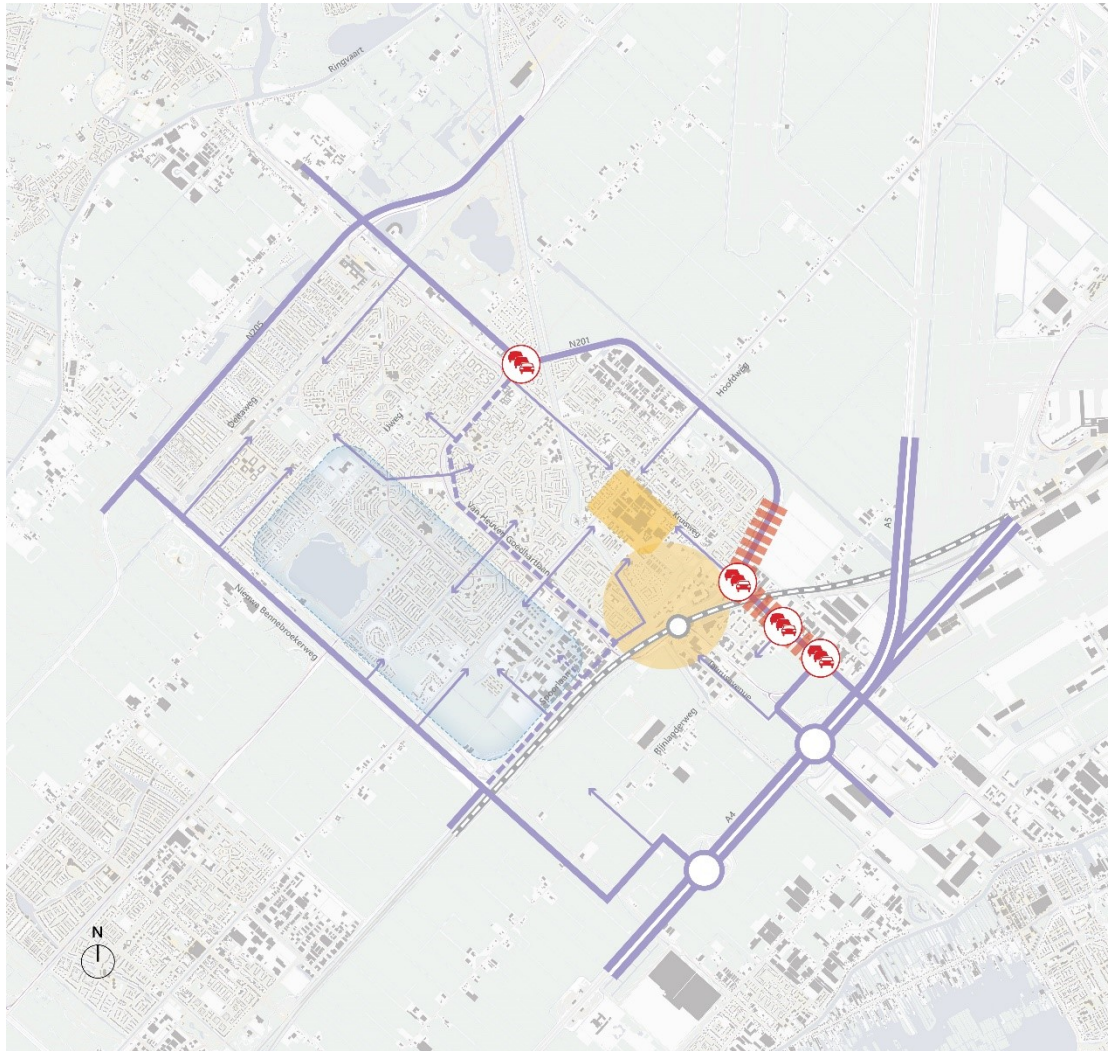
Voor de lange termijn is een structurele keuze nodig in hoe de groei van het autoverkeer op de N201 en N196 te verwerken en de barrièrewerking van de N201 op te lossen. We willen samen met de provincie, de Vervoerregio, Rijkswaterstaat en buurgemeente Aalsmeer een studie starten naar deze problematiek van knelpunten en barrièrewerking en mogelijke oplossingsrichtingen.

Een kansrijke oplossingsrichting voor de lange termijn is om een nieuwe zuidelijke verbinding te realiseren tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en de N196. In de huidige situatie is dit lastig voor autoverkeer. Een directe verbinding is mogelijk vanaf de aansluiting Hoofddorp-zuid via Schiphol Logistics Park over de N201 heen naar de N196. Door deze nieuwe verbinding is er een alternatief voor autoverkeer uit Hoofddorp dat anders alleen via de N201 kan rijden om naar de N196 te gaan. Deze maatregel draagt ook bij het aan verminderen van potentieel sluipverkeer langs het centrum van Hoofddorp en de extra belasting van de N201 tussen de kruising met de Van Heuven Goedhartlaan-West en de A4. Deze nieuwe verbinding wordt dan onderdeel van de randstructuur van Hoofddorp en zorgt voor een robuuster netwerk. De exacte locatie en vormgeving van een dergelijke verbinding dient verder onderzocht te worden.

Voor de korte en middellange termijn zijn kleinschalige, locatie specifieke maatregelen mogelijk:

- De kruising van de Hoofdweg met de N201 wordt drukker. Het betreft eigenlijk vier gecombineerde kruispunten. Om meer verkeer te kunnen verwerken, lijkt een goede oplossing om de situatie te versimpelen door een eenrichtingscircuit toe te passen, waardoor niet op elk van de vier kruisingen er verkeer van alle kanten komt.
- Door de knip bij het station gaat meer autoverkeer via de Van Heuven Goedhartlaan-west naar de N201 rijden. Het kruispunt N201/Van Heuven Goedhartlaan-west (bij de brandweerkazerne) en het hiermee gekoppelde kruispunt Van Heuven Goedhartlaan-west/Kruisweg worden hierdoor drukker. Het kruispunt kan worden geoptimaliseerd door extra opstelstroken, een extra fietstunnel en/of aparte rijstroken voor Rnet-lijnen.
- Op de kruising Van Heuven Goedhartlaan-oost/ Kruisweg/ N201 is ook sprake van een andere verdeling van het verkeer, namelijk meer op de N201 zelf (rechtdoor) en minder vanaf de Kruisweg. Dit kruispunt kan worden geoptimaliseerd door het afkoppelen van de Van Heuven Goedhartlaan-oost en de Planeetbaan.
- Voor regionaal fietsverkeer is het zinvol om op een aantal drukke kruispunten een ongelijkvloerse kruising te maken (tunnel of brug), waardoor fietsverkeer niet meer door middel van verkeerslichten hoeven over te steken. Dit lijkt kansrijk bij de IJweg, in het verlengde van de Pabstlaan – Hoeksteen en bij de Rijnlanderweg. Hierdoor verdwijnt een belangrijke barrière voor de overstekende fietser.

Een mogelijk gevolg van de maatregelen in het stationsgebied en het stadscentrum is dat de route Van Heuven Goedhartlaan – Altenburg – Leenderbos van en naar de N201 drukker wordt, vooral als het kruispunt Van Heuven Goedhartlaan – N201 drukker wordt. Uit de verkeerskundige analyse komt dit probleem niet naar voren, maar deze zorg komt wel uit de participatie. Nadere studie moet de mogelijk aard en omvang van dit probleem in beeld brengen. Mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden indien dit effect zich voordoet is het vertragen van de route Altenburg – Leenderbos. Dit kan een herinrichting tot 30 km/u zijn (op een deel van de route), maar ook is mogelijk om een aantal kruispunten in deze route te voorzien van verkeerslichten om de doorstroming te vertragen.



Legenda

-  Snelweg en afrit
-  Doorgaand verkeer via randstructuur
-  Bundeling stromen naar randstructuur
-  Inprikker vanuit wijk naar randstructuur
-  Nieuwe inprikker naar randstructuur
-  Studiegebied zuidelijke ontsluiting
-  Spoorlijn met knoop Hoofddorp
-  Stationsgebied en centrum Hoofddorp
-  Knelpunt op kruising
-  Barrièrewerking N201

# 6. Fasering

## 6.1 Niet alles kan tegelijk

Dit VSP beschrijft wat nodig is aan maatregelen om tot een robuust mobiliteitssystemen van multimodale netwerken te komen om de groei van Hoofddorp tot 2040 mogelijk te maken en de ambities op veiligheid en leefbaarheid waar te maken. Dat is een groot pakket aan maatregelen. Deze maatregelen kunnen echter niet allemaal tegelijk worden gerealiseerd en veel maatregelen moeten ook eerst worden onderzocht en uitgewerkt. Met andere maatregelen kun je direct beginnen. Ook is het zo dat sommige maatregelen eerst moeten worden uitgevoerd, voordat een andere maatregel kan worden gerealiseerd, om te voorkomen dat er tussentijds knelpunten of ongewenste effecten ontstaan. Daarom geven we in dit hoofdstuk een fasering aan van alle beschreven maatregelen. Deze fasering betreft niet een planning van jaar tot jaar, maar een stappenplan van samenhangende maatregelen.

## 6.2 Fasering in 5 stappen

Als we naar de ontwikkeling van de netwerken voor Hoofddorp kijken, dan zijn grofweg vijf stappen te onderscheiden. Stap 1 betreft alle maatregelen waarmee op korte termijn gestart kan worden en die niet afhankelijk zijn van andere maatregelen. Vervolgens is het belangrijkste moment stap 2, de oplevering van de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg. Daardoor wordt het mogelijk om de groei van het autoverkeer uit gebiedsontwikkelingen als Nieuw-Vennep West, Cruquius-Zwaanshoek, Pionier-Bols en de Zuidrand, alsmede mogelijk extra verkeer uit Graan voor Visch-zuid te faciliteren. Het autoluw maken van het stationsgebied is stap 3. Met name de knip in de Van Heuven Goedhartlaan kan pas starten als de Nieuwe Bennebroekerweg is opgeleverd, omdat het grootste deel van het verkeer wat nu voor het station langs rijdt, dan verplaatst naar de Nieuwe Bennebroekerweg. Stap 4 betreft het verder opwaarderen en daarmee uitbreiden van de Nieuwe Bennebroekerweg, voor zover dat niet al in stap 2 (de eerste fase van de Nieuwe Bennebroekerweg) heeft plaatsgevonden. Ook rond 2035 wordt de Noord-Zuidlijn doorgetrokken naar Hoofddorp en ontstaat de multimodale knoop station Hoofddorp. De vijfde stap is het structureel oplossen van de knelpunten op de N201 en het opheffen van de barrièrewerking van de N201 voor met name het stationsgebied. Wanneer precies in de tijd de momenten 4 en 5 liggen, is afhankelijk van de mate waarin verkeer van de Nieuwe Bennebroekerweg gebruik gaat maken en niet van de N201. In de volgende paragrafen worden aangegeven welke maatregelen er onderdeel zijn van welke faseringstap.

Stap	Maatregelen circulatie autoverkeer
1 2023-2028	Maatregelen waar op korte termijn mee gestart kan worden
2 2029	Nieuwe Bennebroekerweg 2x2
3 2030	Autoluw stationsgebied
4 +/- 2035	Opwaarderen en versnellen Nieuwe Bennebroekerweg en multimodale knoop station Hoofddorp
5 +/- 2040	Capaciteitsuitbreiding of ontlasting N201 in combinatie met opheffen barrièrewerking

## 6.3 Maatregelen per stap

### Stap 1 Korte termijn

De volgende maatregelen zijn onderdeel van stap 1 en kunnen in de periode 2023-2028 opgestart worden:

Nr.	Maatregel
1	Opwaarderen van het fietsnetwerk (uitwerking en prioritering in het Fietsplan)
2	Realiseren van een aantrekkelijke en directe loop- en fietsroute tussen het station en het centrum
3	Regionale fietsroute Nieuw-Vennep - Hoofddorp via de Hoofdweg Westzijde verbeteren
4	Regionale fietsroute Cruquius - Floriande – station Hoofddorp verbeteren
5	Regionale fietsroute Heemstede – centrum Hoofddorp – Aalsmeer (doorfietsroute 1D) verbeteren
6	Optimaliseren van de bereikbaarheid van Rnet-bushaltes voor voetgangers en fietsers
7	Verbeteren en uitbreiden fietsstallingen bij bestaande Rnet-haltes
8	Schoolomgevingen veilig herinrichten
9	Verkeersveiligheidscampagne: kinderen leren fietsen
10	De ring rondom het centrum van Hoofddorp (Kruisweg – Burgemeester van der Willigenlaan – burgemeester van Stamplein – Hoofdweg oostzijde) en enkele straten rondom het centrum (Hoofdweg, Nieuweweg) transformeren naar 30 km/u wegen
11	De Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten met de Kruisweg en de Polarisavenue versmallen naar 2x1 rijstroken
12	Uitvoering kortetermijnmaatregelen Nieuwe Bennebroekerweg
13	Hoofdweg-westzijde en IJweg al of niet in delen transformeren naar fietsvriendelijke routes

Daarnaast is het van belang om in deze fase al te starten met onderzoeken naar de HOV Lisse – Nieuw-Vennep West – Zuidrand – Station – Schiphol (uitvoering in fase 2 en/of 3), de inrichting van een autoluw stationsgebied en een structurele oplossing voor de N201.

### Stap 2 Nieuwe Bennebroekerweg

In 2029 wordt conform de huidige planning de Nieuwe Bennebroekerweg opgeleverd. Deze capaciteitsuitbreiding naar 2 rijstroken per richting maakt woningbouw in Nieuw-Vennep West, Cruquius-Zwaanshoek, Zuidrand en Graan voor Visch Zuid mogelijk. Tevens is dit project randvoorwaardelijk voor stap 3. Er zijn geen maatregelen die direct samenhangen met de Nieuwe Bennebroekerweg. De voorbereidingen voor dit project zijn reeds gestart.

Nr.	Maatregel
14	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen: 2x2 rijstroken

### Stap 3 Autoluw stationsgebied

Nadat de Nieuwe Bennebroekerweg is gerealiseerd (stap 2) kan gestart worden met weren van doorgaand verkeer uit het stationsgebied. Hiermee hangen veel maatregelen samen, omdat 1) er dan ruimte vrijkomt in het stationsgebied of 2) ongewenste effecten van weren van doorgaand verkeer voorkomen moeten worden. In deze fase zitten de volgende maatregelen:

Nr.	Maatregel
15	Goede loop- en fietsroutes naar alle wijken rondom het station.
16	Fietsroute Graan voor Visch Zuid – station
17	Fietsroute Zuidrand – Graan voor Visch Zuid – centrum
18	HOV Noordwijk – Schiphol (deel Lisse – Nieuw-Vennep West – Zuidrand – Station Hoofddorp – Schiphol)
19	Busroute Nieuweweg – Van Heuven Goedhartlaan bij Graan voor Visch
20	Verhoging frequenties Rnet-buslijnen
21	OV-ontsluiting Cruquius-Zwaanshoek
22	P+R bij Rnet-bushaltes
23	Knip Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten Aweg en Polarisavenue
24	Vertragen route Hoofdweg – Aweg – Nieuweweg – Burgemeester van der Willigenlaan – Kruisweg-Oost
25	Herinrichten Kruisweg (tussen centrum en N201)
26	Optimaliseren kruispunt Kruisweg – Paxlaan - Pabstlaan
27	Optimaliseren kruispuntencombinatie toe-/afritten N201 – Hoofdweg oost- en westzijde
28	Optimaliseren kruispunt N201 – Kruisweg-Oost in combinatie met Van Heuven Goedhartlaan-Oost loskoppelen van Kruisweg
29	Planetenweg en Polarisavenue (tussen Taurusavenue en Van Heuven Goedhartlaan) 30 km/u
30	Burgemeester Pabstlaan 30 km/u met vrijliggende busbaan
31	Hoofdweg-oostzijde tussen Johan Enschedelaan en N201 inrichten 30 km/u
32	Directe auto-ontsluiting van Graan voor Visch Zuid op Spoorlaan
33	Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp – fysieke ingrepen
34	Optimaliseren kruispunt N201 – Van Heuven Goedhartlaan West - Kruisweg-west

Nr.	Maatregel
35	Optimaliseren kruispunt Taurusavenue – Rijnlanderweg
36	Optimaliseren kruispunt N201 – Rijnlanderweg, inclusief fietstunnel

De onderzoeken en voorbereidingen voor deze maatregelen starten in de periode 2025-2030. Invulling van maatregel 15 is uiteraard gekoppeld aan de uitwerking het stadscentrum Hoofddorp en station Hoofddorp. In de onderzoeken vanuit deze ontwikkellocaties die al gestart zijn en komende tijd verder worden uitgewerkt wordt aandacht besteed aan de aanhaking van de omliggende wijken voor voetgangers en fietsers. Met name voor de maatregel HOV Noordwijk – Schiphol (18) is dit reeds in 2023. De maatregelen 17, 20 en 22 vergen een beperkte voorbereiding en starten pas vanaf 2030 of later.

In deze fase worden ook reeds voorbereidende maatregelen genomen voor de komst van de doorgetrokken Noord-Zuidlijn. Denk aan een tijdelijk busstation en mogelijk tijdelijke routes voor het busverkeer, maar ook nieuwe fietsenstallingen bij het station. Dat zijn echter allemaal maatregelen die horen bij de multimodale knoop station Hoofddorp en het doortrekken van de Noord-Zuidlijn.

#### Stap 4 Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg en multimodale knoop station Hoofddorp

Dit zijn twee onafhankelijke maatregelpakketten die onafhankelijk van elkaar kunnen worden uitgevoerd. De maatregelen van deze fase zijn:

Nr.	Maatregel
37	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen: meer ongelijkvloerse kruisingen t.b.v. extra capaciteit en kortere routes
38	Nieuw busstation station Hoofddorp op Zuidtangentbaan ('hoog') voor alle lijnen
39	Nieuw station met centrale reizigerspassage en directe toegang tot trein-, metro- en busperrons.
40	Doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp
41	R-net-buslijnen aantakken op Noord-Zuidlijn en deels doorrijden naar knooppunt Schiphol-Zuidwest (bij N196)
42	Fietsroute Hoofddorp – Schiphol langs doorgetrokken Noord-Zuidlijn

De onderzoeken voor de Nieuwe Bennebroekerweg (37) lopen al. Na een besluit over het doortrekken van de Noord-Zuidlijn (40) in het najaar van 2022 kan worden gestart met onderzoeken naar de maatregelen die daarmee samenhangen, zoals een nieuw busstation (38), een nieuwe reizigerspassage (39) en een parallelle fietsroute (41). Onderzoek naar het aanpassen van busroutes hoeft slechts relatief kort voor de uitvoering (1 à 2 jaar) plaats te vinden.

#### Stap 5 Structurele oplossing N201/N196

Met deze vijfde stap worden de verkeersproblematiek op de N201 en N196 structureel opgelost en de barrièrewerking van de N201 aangepakt. Dit is een ingrijpende maatregel. Onderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen zou reeds op korte termijn moeten beginnen. Daarin kan een HOV-lijn naar Hoofddorp-Noord worden meegenomen.

Nr.	Maatregel
43	HOV (R-net) Station Hoofddorp – Hoofddorp Noord – Spaarne Gasthuis

Nr.	Maatregel
44	Robuuste oplossing N201 – N196

## 6.4 Wat als de mobiliteit anders groeit

De fasering van de maatregelen is enerzijds logisch voor wat betreft volgorde en hangt deels af van de planning van grote projecten. Het houdt ook rekening met de geleidelijke toename van de mobiliteit ten gevolge van woningbouw, maar ook met een beoogd effect van de mobiliteitstransitie. Indien in de praktijk ontwikkelingen sneller of langzamer gaan en/of de mobiliteitstransitie zodanig anders uitpakt dat er meer autoverkeer in de spitsen gaat rijden, dan ontstaat eerder en grotere verkeersknelpunten.

Het is dan ook belangrijk om goed de ontwikkeling van de mobiliteit te monitoren. Het is dan mogelijk om maatregelen die capaciteit bieden of maatregelen die de groei afremmen eerder of in versterkte mate uit te voeren. Het is ook mogelijk om tijdelijk een situatie met knelpunten te accepteren. Zo is het niet mogelijk om de Nieuwe Bennebroekerweg eerder te realiseren, maar is het wel mogelijk om eerder nieuwe OV-lijnen te laten rijden of fietsinfrastructuur te verbeteren.

## 6.5 Totaaloverzicht fasering maatregelen

