



Nota van beantwoording

Verkeersstructuurplan Hoofddorp



gemeente
Haarlemmermeer

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk

Gemeente Haarlemmermeer

Postbus 250

2130 AG Hoofddorp

Telefoon 0900 1852

E-mail info@haarlemmermeer.nl

Internet www.haarlemmermeer.nl

Fotografie

[Adam Zijderwijk](#)

maart 2023

Inhoudsopgave

Inleiding	5
Aanleiding Verkeersstructuurplannen	5
Wat is een verkeersstructuurplan?	5
Kaders	6
Spoor 1: anders reizen:	6
Spoor 2: multimodale bereikbaarheid:	6
Spoor 3: autoverkeer via de randen verbeteren:	6
Thema 4: verkeersveiligheid verbeteren:	7
Ruimtelijke ontwikkelingen	7
Proces totstandkoming	9
Verkeersberekeningen	9
Participatie	9
Inspraak proces	11
Inspraakproces volgens de inspraakverordening	11
Communicatie	11
Fysieke bijeenkomsten	11
Ingediende reacties	11
De hoofdlijnen uit de inspraak	12
Autoluwe Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van station Hoofddorp	12
Aanleiding voor de autoluwe Van Heuven Goedhartlaan	12
Noodzakelijke aanpassingen voor het verkeer	13
Wat waren de inspraakreacties op dit voorstel?	13
Wat is onze reactie op de inspraakreacties?	13
1. Huidige route met een verdiepte (tunnel) Van Heuven Goedhartlaan naar Kruisweg/N201	13
2. Huidige route handhaven met een nieuwe tunnel langs de huidige bustunnel (westzijde)	13
3. Huidige route via andere/nieuwe onderdoorgang	14
4. Doorgaand verkeer naar randstructuur	14
Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?	14
Wat is de planning van deze stap uit het VSP?	14
Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp	14
Aanleiding van de noodzaak voor een verbetering van de zuidelijke ontsluiting	14
Wat waren de inspraakreacties op dit voorstel?	15
Wat is onze reactie op de inspraakreacties?	15
Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?	16
Wat is de planning van deze studie?	16
Busbaan door Graan voor Visch	16
Aanleiding busbaan Graan voor Visch	16
Nieuwe aanrijroutes	16
Wat waren de inspraakreacties over deze verbinding?	17
Wat is onze reactie op de inspraakreacties?	17
Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?	18
Wat is de planning van de maatregel / studie?	18
Fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan	18
Aanleiding fietspad op de Noordelijke Geniedijk	18
Wat waren de inspraakreacties over dit fietspad?	18
Wat is onze reactie op de inspraakreacties?	18
Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?	19
Wat is de planning van deze maatregel?	19
Samenvatting aanpassingen aan het Verkeersstructuurplan	20

Bijlage 1 t/m 4 Reactietabel inspraak22

Inleiding

Dit is de nota van beantwoording van de inspraakreacties op het verkeersstructuurplan Hoofddorp. Haarlemmermeer gaat de komende jaren groeien. Om te voorkomen dat groei onze mobiliteit beperkt, hebben we in twee verkeersstructuurplannen, voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp, onderzocht hoe we dit moeten organiseren. Hierover is een inspraakproces gevolgd van 16 september tot en met 11 november 2022.

Haarlemmermeer kenmerkt zich door veel groen, prettig wonen en verplaatsen op een wijze zoals onze inwoners dat graag willen. Waarden die we willen behouden, maar waarin de groei van inwoners en arbeidsplaatsen een plek moet krijgen. De groei van inwoners en arbeidsplaatsen legt een druk op de openbare ruimte, waaronder de netwerken voor fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Ruimte, geld en leefbaarheid zijn beperkende factoren die maken dat we tussen nu en twintig jaar de bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoer efficiënter moeten gaan gebruiken en daarnaast andere mogelijkheden voor die reis of verplaatsing moeten aanbieden. Op afstanden waar dat mogelijk is moet het eenvoudiger worden om wat vaker te lopen, de (elektrische) fiets te pakken of met het openbaar vervoer naar het werk of naar het centrum te gaan. Ook zal het in onze gemeente, net als op andere plekken in onze regio en Nederland, steeds gebruikelijker worden om één of meerdere dagen thuis te werken of de spits te mijden. Sinds de coronapandemie zien we dat mensen beseffen dat er mogelijkheden zijn om anders om te gaan met hun reis. Daarnaast heeft Haarlemmermeer ook te maken met ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA)¹. Het wordt steeds lastiger om in de spits met de auto van en naar steden zoals Amsterdam, Haarlem en Leiden te komen en daar een betaalbare parkeerplek te bemachtigen. Maar Haarlemmermeer is geen Amsterdam of Haarlem. We zijn een ruim opgezette, groene en landelijke gemeente die voorziet in andere behoeften. Daarbij horen andere vervoersbehoeften, zeker in de kleinere kernen van onze gemeente. Daarnaast willen we voldoende woningaanbod bieden voor de jongere en oudere generaties. Daarom moeten we groeien. Daarbij houden we oog voor de leefbaarheid en de vrijheid in de keuze van mobiliteit.

Aanleiding Verkeersstructuurplannen

Aanleiding voor de Verkeersstructuurplannen is dat Haarlemmermeer de komende jaren gaat groeien en veranderen. De verkeersstructuurplannen (VSP'-s) bieden samenhang tussen verschillende wensen, plannen en consequenties voor de infrastructuur. Haarlemmermeer is al enige tijd bezig met hoe we kijken naar ontwikkelingen ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en ontwikkeling van de diverse kernen in de gemeente. Door toename van woningen en arbeidsplaatsen gaat de mobiliteit naar verwachting met meer dan 40% groeien. Tegelijkertijd is er schaarse ruimte en beperkte investeringsmiddelen. We werken in de MRA aan het aanjagen van de woningproductie en gebiedsontwikkeling voor de korte termijn (tot 2025). In het Actieprogramma Woningproductie 2018-2025 MRA is afgesproken tot 2025 ruim 105.000 woningen te bouwen (15.000 per jaar). Dit is ook onderdeel van de op 5 juli 2019 gesloten Woondeal met het Rijk. De bouw van deze woningen en groei van arbeidsplaatsen is alleen mogelijk als we de verstedelijking zo veel mogelijk proberen te realiseren binnen onze steden en kernen, dichtbij openbaar vervoersknooppunten en als wij deze verstedelijking combineren met economische versterking. Op deze manier blijft de open ruimte in de Randstad, in de metropoolregio en in Haarlemmermeer zo veel mogelijk gespaard. De gemeente Haarlemmermeer heeft in het kader van de aanpak Bereikbare Steden van het Rijk en de MRA afgesproken om in de directe omgeving van station Hoofddorp versneld ruimte te bieden aan circa 15.500 nieuwe woningen en 11.000 arbeidsplaatsen. Bouwen rond het station betekent een makkelijker transitie naar meer gebruik van het openbaar vervoer. De komst van de metro (OV-verbinding Amsterdam-Hoofddorp) maakt dit mogelijk.

Wat is een verkeersstructuurplan?

In een verkeersstructuurplan (VSP) beschrijven we de maatregelen die nodig zijn om te zorgen dat de bereikbaarheid ook in de toekomst goed geregeld is. In het VSP bereidt de gemeente zich voor op nieuwe ontwikkelingen. De gevolgen van de groei en meer hoogbouw op de mobiliteit worden duidelijk. Daarom is in het VSP onderzocht welke infrastructuraanpassingen en gedragswijzigingen noodzakelijk zijn om ook in de toekomst met alle groei voor onze inwoners een leefbare, veilige en goed bereikbare stad kan blijven. Er zijn mogelijke oplossingen voor het bereikbaar en leefbaar houden van de stad in een verkeersmodel gezet. Daaruit blijken verschillende opties te zorgen voor een betere, veiligere en prettigere stad. Echter, deze ingrepen hebben gevolgen voor het autoverkeer elders in de stad.

¹ De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van 30 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam. Ze werken samen op onderwerpen die invloed hebben over de grenzen van de eigen gemeente heen.

Het VSP kan gebruikt worden om initiatieven, projecten en onderzoeken te toetsen. Het is een richtinggevend document met maatregelen op een bepaald detailniveau die de komende jaren opgepakt gaan worden. Het VSP geeft een beeld waar we de komende jaren dus naar toe gaan, met veranderingen in de mobiliteit en de noodzakelijke maatregelen voor de infrastructuur.

De mogelijke problemen die ontstaan door de groei zonder inframaatregelen of gedragsverandering zijn ook genoemd in het VSP. De ingrepen “verkeer naar de randen”, met daarin de knip in de Van Heuven Goedhartlaan en de uitbreiding van de Nieuwe Bennebroekerweg zijn wenselijke en kansrijke oplossingen die aansluiten bij het gemeentelijk ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. De mogelijke oplossingen en de gevolgen daarvan elders in de stad, zijn bij vaststelling van het VSP slechts nog opties. Nadere invulling daarvan moet op basis van vervolgonderzoek en participatie vorm krijgen.

Kaders

Haarlemmermeer is al enige tijd bezig met de ontwikkelingen ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en ontwikkeling van de diverse kernen in de gemeente. Dit heeft geresulteerd in de Omgevingsvisie (2021.0003036), een Verdichtingsvisie (2022), de Mobiliteitsvisie (2018), de Netwerkstudie Haarlemmermeer (2021) en de Adaptieve Agenda (2022). Als uitwerking daarvan is een nieuw VSP voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep opgesteld. Het VSP voor Nieuw-Vennep is op 21 februari in het College besproken en voorgesteld aan de gemeenteraad ter besluitvorming. De Omgevingsvisie gaat over de toekomst van Haarlemmermeer. Haarlemmermeer wil doorgroeien van 157.000 inwoners in 2021 richting 200.000 inwoners in 2040. De Mobiliteitsvisie legt tien kernpunten voor mobiliteit vast. Het VSP geeft voor Hoofddorp invulling aan deze tien kernpunten. De Netwerkstudie is samen met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam opgesteld. Deze twee partijen zijn ook betrokken bij het opstellen van het VSP. In de Netwerkstudie werken we met het STOMP-principe: eerst stappen, dan trappen, openbaar vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en dan pas de privéauto. Dit draagt bij aan onze doelstelling van vrijheid om een vervoermiddel te kiezen. Daarnaast is uitgesproken om doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk langs de randen van Hoofddorp te geleiden, zodat inde wijken, rond het station en in het centrum van Hoofddorp meer ruimte ontstaat voor lopen en fietsen, nieuwe ontwikkelingen en het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. STOMP en doorgaand autoverkeer naar de randen zijn de basis voor de invulling van het VSP. Maar het VSP biedt ook samenhang tussen verschillende wensen, plannen en consequenties voor de infrastructuur. Het legt de verbinding tussen de huidige situatie met knelpunten en de aankomende ruimtelijke ontwikkelingen. Door toename van woningen en arbeidsplaatsen groeit het verkeer, de verwachting is dat mobiliteit meer dan 40% groeit. Tegelijkertijd is er schaarse ruimte en beperkte investeringsmiddelen. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden zetten we in op drie sporen en een vierde overkoepelend thema.

Spoor 1: anders reizen:

Ervaring van voor en tijdens de coronaperiode leert dat mensen met een kantoorbaan meer thuis kunnen en willen werken. Ook meer flexibel werken, en daarmee reizen buiten de spits, wordt door medewerkers gewaardeerd. De regionale overheid en verschillende werkgevers faciliteren dit via afspraken met werkgevers in de regio. Het VSP gaat daarom uit van gemiddeld 1 dag per week thuiswerken per kantoorbaan. We zetten in op thuiswerken en het vermijden van de spits. Ook bij andere gemeenten in de regio en de verschillende werkgevers wordt hieraan gewerkt.

Spoor 2: multimodale bereikbaarheid:

Het VSP richt zich op het STOMP-principe uit de Netwerkstudie Haarlemmermeer. Dit betekent dat we naast de auto ook openbaar vervoer, fietsen en lopen stimuleren. Dit sluit aan bij de mobiliteitstransitie in de metropoolregio. Hierbij wordt er meer gebruik gemaakt van de fiets of het OV. De auto wordt alleen gebruikt als het nodig is. In de regio heeft investeren in auto infrastructuur geen prioriteit meer. Er heerst op meerdere plekken een schaarste aan parkeerplaatsen en er is geen draagvlak om kostbare openbare ruimte in te zetten voor meer stilstaande auto's. De grote investeringen richten zich daarom op OV, zoals het doortrekken van de Noord-Zuidlijn, optimaliseren van de busroutes maar ook op investeringen voor fietsen, zoals de doorfietspaden en betere fietsenstallingen. Het VSP sluit hierop aan door het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers (lokale routes, oversteekbaarheid), fietsers (routes en stallen) en het OV. We willen samengevat dus verminderen, veranderen en vergroenen. Hiervoor zetten we ook, bij nieuwbouwonstwikkelingen het instrument Mobiliteitsprogramma's van Eisen in waarin we zoeken naar investeringen die leiden tot meer lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik.

Spoor 3: autoverkeer via de randen verbeteren:

Het VSP ziet, ondanks dat er in de regio geen prioriteit wordt gelegd bij investeringen in de auto infrastructuur, de noodzaak tot goede autobereikbaarheid. De uitbreiding van het wegennet is echter lastig, want het heeft directe gevolgen voor de leefkwaliteit in geluid, trillingen, luchtkwaliteit en ruimte. Buiten de spits is er overal voldoende

ruimte voor autoverkeer. In de spits zijn er nu al verschillende knelpunten. In een stedelijke omgeving zouden inwoners iets minder vaak met de auto kunnen reizen, omdat voorzieningen dichterbij zijn. Het VSP gaat uit van een structuur die het autoverkeer zo snel mogelijk de kern uitleidt naar de provinciale stroomwegen (N205, N207, N201) maar ook naar de Nieuwe Bennebroekerweg die overal 2x2 rijstroken krijgt. Binnen de wijken en winkelgebieden wordt ingezet op een goede bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer zonder bestemming in het gebied heeft betere en snellere routes buitenom. Uiteraard blijven de voorzieningen in het stadscentrum Hoofddorp, ook met de auto, voor mensen die hier hun bestemming hebben goed bereikbaar.

Thema 4: verkeersveiligheid verbeteren:

Centrumgebieden en scholen worden veiliger en prettiger door het sterk verminderen van autogebruik, met name de inzet om doorgaand verkeer uit de wijken te weren en de inzet op meer lopen en fietsen.

Ook is de inzet op meer lopen, meer fietsen en meer gebruik van openbaar vervoer gunstig voor gezondheid, klimaat en duurzaamheid. Het VSP is echter niet het product dat verbeteren van deze thema's als uitgangspunt heeft maar de positieve gevolgen voor de genoemde thema's zijn natuurlijk wel duidelijk.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Hieronder wordt een globale opsomming geven van de ruimtelijke plannen van de komende jaren die de groei van Hoofddorp bepalen en dus van invloed zijn op de verkeersstromen en waarom het noodzakelijk is om een verkeersstructuurplan op te stellen. Het gaat om de volgende ontwikkelingen:

1. Bouw- en ontwikkelplannen aan de Zuidrand van Hoofddorp, zoals Victoriapark, Lincolnpark en PARK21
2. Hoofddorp-Noord
3. Schiphol Trade Park (STP)
4. Kleinschalige woningbouw binnen Hoofddorp
5. Stadscentrum Hoofddorp
6. Multimodale knoop Hoofddorp (stationsgebied / Spoorzone)

Ad.1 Zuidrand Hoofddorp. Langs de (Nieuwe) Bennebroekerweg worden de komende jaren nog wijken ontwikkeld (Victoriapark en Lincolnpark) met nieuwe woningen. Het VSP zet in op het autoverkeer vanuit deze wijken direct en snel richting de rand van Hoofddorp leiden via de opgevaardeerde Nieuwe Bennebroekerweg. Daarnaast zetten we in op het verbeteren van de kwaliteit van de OV- en fietsverbindingen naar het centrum en station om de keuze voor deze vervoerswijzen te stimuleren. Doorgaand autoverkeer wordt zoveel mogelijk buiten de kern gehouden door hiervoor onder andere fysieke maatregelen in te voeren.



Ad.2: Hoofddorp-Noord. Naast nieuwbouw vindt er ook (her)ontwikkeling in Hoofddorp plaats. Bedrijventerreinen worden omgebouwd tot woningbouwlocaties. De autoverkeersstroom die door deze nieuwbouw ontstaat wordt, net als aan de zuidrand, met name naar de rand van Hoofddorp, hier N201, geleid. Routes langs de Hoofdvaart zijn gericht op fietsers of voor autos, maar dan met de functie om de rand goed te kunnen bereiken.

Ad. 3: Schiphol Trade Park. Naast woningbouw vindt ook groei in werkgelegenheid plaats. Schiphol Trade Park is een belangrijke locatie die met de fiets, lopend vanaf het station maar ook vanaf de Nelson Mandeladreef voor (vracht-) autoverkeer goed bereikbaar moet zijn. Een P&R of een HUB (overstaplocatie op een andere vervoerwijze, bij voorkeur met voorzieningen) voor deze locatie komt pas in beeld als de metro wellicht hier een eindhalte krijgt. Dan wordt de autobereikbaarheid vanuit de omgeving van deze locatie nog belangrijker, omdat mensen dan kunnen overstappen naar de metro.

Ad.5: Stadscentrum Hoofddorp. Het VSP en het toekomstbeeld voor het stadscentrum zetten in op hetzelfde gewenste eindbeeld, meer ruimte voor verblijven, lopen, fietsen zonder de bereikbaarheid van het stadscentrum voor parkeren te frustreren. Doorgaand autoverkeer tegengaan is een belangrijke maatregel die verder uitgewerkt gaat worden.



Gemeente Haarlemmermeer

Proces totstandkoming

Onderbouwing en berekeningen

Bovenstaande voorbeelden maken duidelijk dat in Hoofddorp de komende jaren nog volop gebouwd wordt, met name rond de zuidrand, rondom het station en in het centrum. Sommige maatregelen of oplossingsrichtingen uit het VSP starten bij de grote bouwopgave rondom het station Hoofddorp. Andere gesignaleerde problemen zijn de consequenties van op zichzelf staande verkeersontwikkelingen of de bredere groei van Hoofddorp. De problemen en mogelijke oplossingen zijn rekenkundig onderzocht en in het VSP opgenomen. Met deze maatregelen verwachten we dat Hoofddorp, leefbaar, prettig en bereikbaar blijft richting het jaar 2040.

Verkeersberekeningen

De toename van het aantal woningen en banen bij onder het stationsgebied en het centrum veroorzaken een groei in mobiliteit. Om te kunnen voorspellen hoe de bereikbaarheid in Haarlemmermeer tot 2040 zal zijn en om de maatregelen van de verkeersstructuurplan Hoofddorp te onderbouwen, is gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel. Dit betreft een verkeersmodel voor het simuleren van autoverkeer, maar met de mogelijkheid om de effecten van de keuze voor andere vervoersmiddelen mee te nemen. Ook voor het faseringsonderzoek Stationsgebied Hoofddorp zijn vergelijkbare berekeningen uitgevoerd en als input voor het VSP Hoofddorp gebruikt. Het toekomstjaar is 2040. Hierbij is uitgegaan van de realisatie van diverse gebiedsontwikkelingen, maar ook van overige plannen in Haarlemmermeer en in de regio (duin- en bollenstreek). De berekeningen voor het VSP geven dan ook inzicht in de verkeersafwikkeling van de mobiliteitsgroei ten gevolge van het totaal aan plannen.

Wat is een verkeersmodel?

Een verkeersmodel is een computermodel dat inzicht geeft in huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoerstromen. De berekeningen vinden vrijwel altijd plaats op basis van een netwerk van auto infrastructuur en de uitkomsten van regelmatige tellingen van de verkeersstromen. Daarnaast zitten in het model ook andere data, zoals demografische en andere sociale gegevens. Door andere data in het model in te voeren kunnen we zien wat het effect is van een bepaalde ontwikkeling op de verkeersstromen en -aantallen.

Wat is het doel van een verkeersmodel?

Verkeersmodellen worden ingezet om de toekomst in beeld te brengen. Het doel van een verkeersmodel is uit te zoeken wat er gebeurt als we op het gebied van verkeer en vervoer maatregelen treffen. Verkeer is een complex onderwerp en bestaat uit een aantal patronen dat de optelsom is van individueel reisgedrag. Het is moeilijk om zonder hulpmiddelen inzicht te krijgen in deze patronen. Met een verkeersmodel kan dat wel. Bij het opstellen van het VSP Hoofddorp zijn de woningbouwprogramma's zoals op dat moment bekend als uitgangspunt genomen. Alle verkeersmaatregelen in het VSP zijn getoetst met behulp van het regionale verkeersmodel Noord-Holland Zuid 3.1². De gedetailleerde, verkeerskundige resultaten zijn in een rapportage verkeerskundige onderbouwing vastgelegd. (Verkeerskundige onderbouwing VSP's Nieuw-Vennep en Hoofddorp van APPM / Goudappel 30 mei 2022)

Participatie

Aan het begin van het proces in 2021 zijn diverse participatie-bijeenkomsten georganiseerd. Via advertenties en mails zijn inwoners en wijkraden uitgenodigd. Die bijeenkomsten waren op 13 oktober 2021, 29 november 2021 en 24 januari 2022. Voor ondernemers waren avonden op 29 november 2021 en 19 januari 2022. Er is breed via sociale media en de InforMeer onder inwoners en bedrijven uitgevraagd wie mee wilde denken over het VSP. Wijkraden en winkeliers- en ondernemersverenigingen kregen een aparte uitnodiging. Er is op basis van de aanmeldingen een klankbordgroep gevormd. De gesprekken waren voornamelijk digitaal, om een zo'n breed mogelijke doelgroep te bereiken. De ervaring van de coronaperiode was dat de doelgroep van 18-45 jaar, die niet naar een fysieke informatieavond komt, digitaal wel aansluit. Bovendien waren er in die winter beperkingen vanwege de opleving van het Coronavirus.

In deze eerste ronde gesprekken (0-sessie) zijn de inwoners en ondernemers uit Hoofddorp uitgenodigd om vrij en open met ons na te denken over vraagstukken in en om Hoofddorp op het gebied van het functioneren van de netwerken voor fiets, OV en auto. Daarbij vormden de Mobiliteitsvisie en Netwerkstudie het kader en werd rekening gehouden met de diverse ruimtelijke ontwikkelingsplannen. Er is onder andere gesproken over:

- Op welke plekken in Hoofddorp zijn nu al of verwachten we verkeersknelpunten?
- Waarom is of wordt het daar zo druk? Wie rijdt daar?
- Welke alternatieve reis- of routemogelijkheden zouden passen bij het oplossen van de problematiek?

- Wat zou ervoor nodig zijn om reizigers te verleiden om andere reis- of routekeuzes te maken?

De eerste ronde gesprekken heeft geleid tot een inhoudelijke verkenning. Daarin stonden de eerste hoofdlijnen van het VSP. Deze zijn gedeeld met de klankbordgroep. De reacties uit de klankbordgroep zijn verwerkt in een concept-verkeersstructuurplan. Dat concept is vervolgens gedeeld met de klankbordgroep en wederom zijn reacties verwerkt. Daarna is het concept-VSP vrijgegeven voor inspraak.

Inspraak proces

Inspraakproces volgens de inspraakverordening²

Voor het verkeersstructuurplan is er een inspraakproces gevolgd volgens de “Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer houdende regels omtrent inspraak Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer”. Het College van B&W heeft het concept verkeersstructuurplan vrijgegeven voor inspraak. Volgens artikel 5 van de inspraakverordening van Haarlemmermeer maakt het bestuursorgaan ter afronding van de inspraak een eindverslag op. Het bestuursorgaan is in dit geval het college aangezien het college het VSP ter inspraak heeft voorgelegd. Het college heeft met de inspraak de reacties opgehaald van belanghebbenden en deze beantwoordt in het eindverslag; deze nota van beantwoording. Deze nota van beantwoording wordt ter kennisname aan de gemeenteraad gestuurd. Het VSP wordt uiteindelijk vastgesteld door de gemeenteraad.

Communicatie

Op 13 september 2022 is het verkeersstructuurplan voorgelegd aan het College van B&W met het voorstel om gedurende zes weken (vanaf vrijdag 16 september tot en met vrijdag 28 oktober 2022) het VSP vrij te geven voor inspraak. Iedereen kon toen een inspraakreactie indienen. Op verzoek van een aantal wijkraden is de inspraaktermijn door de wethouder verlengd tot 11 november 2022. Het VSP stond gedurende deze periode op de minisite:

[Verkeersstructuurplan Hoofddorp | Gemeente Haarlemmermeer \(haarlemmermeergemeente.nl\)](https://www.haarlemmermeergemeente.nl/verkeersstructuurplan-hoofddorp).

Over de inspraakprocedure is gecommuniceerd via de volgende media:

1. Een artikel in de InforMeer online en de papieren versie (is bijlage HC-Nieuws: <https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/prettig-bewegen-in-haarlemmermeer>)
2. Een persbericht (dat is overgenomen door HCNieuws), posters en flyers. Op die materialen zat een QR-code. Bij het scannen van deze code kwam je meteen bij site van het VSP Hoofddorp.
3. 2x een advertentie in het Witte Weekblad.
4. Advertenties op Facebook en tweets via de sociale mediakanalen van de gemeente.

Fysieke bijeenkomsten

Er is een inloopbijeenkomst geweest op 5 oktober 2022 in Hoofddorp (met 100-120 personen). Er is daarna op verzoek van de Wijkraad Toolenburg nog een extra inloopbijeenkomst op 18 oktober 2022 geweest om extra uitleg te geven (met 180 personen). Op verzoek van de wijkraad Graan voor Visch is ook daar een extra inloopbijeenkomst geweest op 1 november 2022 (40- 50 personen). Beide bijeenkomsten hadden een grote opkomst. Aanwezigen hadden vragen over ons voorstel van een extra zuidelijke aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg in Toolenburg (via een 'Toolenburgerweg') en de vrijliggende busbaan door Graan voor Visch. Ze maakten zich zorgen over de gevolgen voor hun wijk. Ze hadden ook het gevoel onvoldoende te zijn geïnformeerd in het voortraject.

Ingediende reacties

Er zijn in totaal 784 reacties binnengekomen binnen de termijn. Deze zijn voor een groot deel binnengekomen via het daarvoor bedoelde formulier op de website. Daarnaast zijn er via het formulier voor zienswijzen op bestemmingsplannen op de gemeentelijke website en via de email aanvullende reacties ontvangen. Ook omdat in het digitale formulier geen afbeeldingen bijgevoegd konden worden. Al deze reacties zijn verzameld en in de reactietabel in de bijlage opgenomen. De reacties zijn inhoudelijk bekeken. Er zijn een aantal aanvullende onderzoeken met het verkeersmodel gedaan. Bij de onderwerpen waar veel reactie op was is gekeken naar planning en nader onderzoek. Er is een voorstel uitgewerkt wanneer er een nader besluit nodig is en hoe samen met de wijken kan worden gewerkt aan een goede belangenafweging. Aan het college is een voorstel voorgelegd voor de verwerking in het definitief VSP Hoofddorp.

² <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR621029>

De hoofdlijnen uit de inspraak

In het totaal aantal inspraakreacties springen 4 onderwerpen eruit. De standpunten in de reacties van de belanghebbenden over deze onderwerpen komen grotendeels overeen, hoewel de argumenten wel verschillen. De meest inspraakreacties gingen over de volgende onderwerpen:

- Tegen een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station Hoofddorp;
- Tegen de eventuele komst van een zuidelijke ontsluiting van Toolenburg in de vorm van een Toolenburgerweg;
- Tegen een vrijliggende busbaan door de wijk Graan voor Visch;
- Tegen een fietspad op de Geniedijk tussen de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan.

Door de vele reacties over deze vier onderwerpen is gekozen om de beantwoording hiervan niet per inspraakreactie te beantwoorden maar dit per onderwerp in de komende paragrafen te beschrijven. De overige reacties zijn verwerkt in de reactietabel inspraak in bijlage 1.

Onderstaande punten kwamen ook vaak voor in de inspraakreacties, onze reactie hierop is terug te vinden in de reactietabel inspraak:

- Steun voor het principe van STOMP;
- Steun voor de verbreding van de Nieuwe Benneboekerweg;
- Voor het autoluw maken van de IJweg;
- Voor bestaande Benneboekerweg autoluwer / fietsvriendelijker;
- Erkenning dat de Kruisweg in het centrum een spanningsveld heeft tussen goed bereikbaar en autoluw.

Verder ging een aantal reacties over:

- De bereikbaarheid voor ouderen door bezuinigingen op het openbaar vervoer, de beperking op de autobereikbaarheid en het niet kunnen fietsen;
- OV bezuinigingen;
- OV verbindingen naar Lisse en Heemstede;
- Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar de wijk Floriande;
- Hoofddorp Station is juist niet goed bereikbaar vanuit verschillende gebieden;
- Naar aanleiding van STOMP: onderhoud fietspaden moet beter, fietsers moeten voorrang krijgen binnen de wijken en looproutes vanuit de wijken naar wijkwinkelcentra moeten beter.

Autoluwe Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van station Hoofddorp

Aanleiding voor de autoluwe Van Heuven Goedhartlaan

De gemeente heeft een Verdichtingsvisie voor Haarlemmermeer gemaakt. In deze visie bekijkt de gemeente op welke plekken er ruimte is voor groei van woningen en arbeidsplaatsen. Op een manier waarop ons polderlandschap behouden blijft. Dit doet de gemeente door onder andere op verschillende plekken te verdichten. Met verdichten komen er meer woningen op een kleiner stuk grond. Dit betekent dat de gebouwen hoger worden. Een van de plaatsen waar we zo kunnen bouwen is in de Spoorzone Hoofddorp. In september 2021 stelde de raad het Verdichtingsplan voor de Spoorzone vast. Als vervolg hierop is het Gebiedsplan Hoofddorp gemaakt. Op 7 december 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om de gemeenteraad voor te stellen in te stemmen met het Gebiedsplan Hoofddorp en de aanvraag bij de minister. Op 20 januari 2022 stelde de raad het Gebiedsplan Hoofddorp vast.

Met het Verdichtingsplan kiest Haarlemmermeer voor een Stationsgebied Hoofddorp met een stads (in plaats van dorps) karakter. Het bestaat uit een mix van wonen, werken, leren, verplaatsen, verblijven en recreëren. Er komt dus meer en hogere bebouwing dan in andere delen van Hoofddorp. De Spoorzone is straks een mooi gebied met bijzondere gebouwen en woningen. Het doel is om hogere bebouwing te combineren met een groene omgeving. Met een buitenruimte waar mensen graag verblijven en elkaar kunnen ontmoeten. Een gezonde en prettige omgeving door de aanwezigheid van voldoende groen en water. Doorgaand autoverkeer zonder bestemming in het gebied past niet bij dit voorgestelde eindbeeld. Hoofddorp kan zo toegroeien naar een (sociaal) duurzaam gebied waar de auto niet meer dominant is. Hoofddorp wordt ook een goed bereikbare stad door de komst van de metro.

Noodzakelijke aanpassingen voor het verkeer

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de komst van extra woningen betekent ook iets voor station Hoofddorp. Het station wordt vernieuwd, het wordt een multimodale knoop met betere mogelijkheden om tussen trein, metro en R-netbuslijnen over te stappen voor een snelle en frequente reis naar Schiphol, Amsterdam en andere steden in de Randstad. Het is de bedoeling dat in de meeste gevallen reizigers door te lopen en te fietsen naar het centrum of naar andere wijken, of naar hun aansluitende bus, trein of metro reizen. De ruimte voor een aantrekkelijke verblijfsplek, lopen, fietsen én voor bouwen wordt onder andere gevonden in een veel minder ruimte voor autoverkeer. Nu is er een drukke doorgaande autostroom door en langs het stationsgebied heen. Dit is de route over de Van Heuven Goedhartlaan via de Polarisavenue en de Taurusavenue naar de A4 of de route over de Van Heuven Goedhartlaan naar de Kruisweg en N201. Het is nodig om een andere oplossing te vinden voor deze autoroutes naar de snelweg en provinciale weg.

Wat waren de inspraakreacties op dit voorstel?

Als de Van Heuven Goedhartlaan voor het station autoluw wordt is er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk. Dit riep veel reacties op tijdens de inspraak. Een overzicht van de vragen en opmerkingen.

- Waarom kan er geen tunnel voor auto's of brug voor voetgangers komen?
- Waarom moet het stationsgebied autovrij?
- We moeten omrijden, hoe kom ik bij de provinciale weg N201?
- De A4 is geen onderdeel van de Ring Hoofddorp, hoe kom ik nu van Zuid-Hoofddorp naar Noord-Hoofddorp?
- Het centrum en de woonwijken ten zuiden van het centrum zijn niet meer bereikbaar.
- Het station wordt onbereikbaar per auto, hoe kan ik nog mensen afzetten of ophalen?
- De gevolgen van de keuzes bij het station drukken op de bestaande wijken, die zitten met de nadelen en krijgen er niets voor terug.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

Hoofddorp blijft goed en prettig bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Het blijft voor iedere inwoner van Hoofddorp mogelijk om met de auto door de stad van zuid naar noord te rijden. Doorgaand verkeer wordt echter zo snel mogelijk naar de randen geleid. We willen geen sluipverkeer van binnen of buiten Hoofddorp dat de woonwijken gebruikt om een route te vinden naar de rijkswegen of provinciale wegen. Door de verbeteringen aan de Nieuwe-Bennebroekerweg tussen de A4 en de Spoorlaan wordt dit een logische snelle betrouwbare route richting de zuidelijke wijken van Hoofddorp en de bestemmingen (parkeergarages, woningen) aan de zuidkant van het centrum. De Van Heuven Goedhartlaan en Spoorlaan blijven hun functie houden als gebiedsontsluitingsweg en stroomweg voor de aanliggende wijken. De parallelwegen van de A4 kunnen beschouwd worden als onderdeel van een volledige ring rondom Hoofddorp.

Door de verbetering van de fietspaden en het openbaar vervoer willen we ook de Hoofddorper stimuleren om voor ritten binnen de stad de auto te laten staan en eerder voor andere vervoerwijzen te kiezen. En als de auto gekozen wordt om dan de randstructuur te gebruiken in plaats van dwars door de stad heen te rijden. 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.

Het klopt dat er, door de keuzes bij het station Hoofddorp, nieuwe routes gaan ontstaan om van de ene bestemming naar de andere bestemming te komen. Dit betekent dat er ook in de rest van Hoofddorp aanpassingen aan de wegen moeten plaatsvinden, zoals rond het stadscentrum, op de polderlinten en in sommige wijken. Belangrijkste reden voor deze aanpassingen is dat Hoofddorp prettig, leefbaar en bereikbaar blijft. We willen voorkomen dat de bestaande woonwijken gebruikt worden als sluiproutes om naar de randstructuur van Hoofddorp te rijden. Om de doorgaande autostroom uit het stationsgebied te halen, zijn meerdere opties onderzocht bij het opstellen van het VSP:

1. Huidige route met een verdiepte (tunnel) Van Heuven Goedhartlaan naar Kruisweg/N201

Deze optie gaat uit van een nieuwe autotunnel als vervanging van de Van Heuven Goedhartlaan voor het station vanaf de kruising met de Spoorlaan tot aan aansluiting op de Kruisweg en de provinciale weg N201.

2. Huidige route handhaven met een nieuwe tunnel langs de huidige bustunnel (westzijde)

Deze optie gaat uit van een nieuwe autotunnel ter plekke van (of net naast) de huidige westelijke 'bustunnel'. Deze nieuwe tunnel moet veel lager liggen dan de huidige tunnel, omdat vrachtverkeer, dat ook gebruik moet maken van deze route veel hoger is dan bussen. Deze tunnel start ook vanaf de kruising met de Spoorlaan en Van Heuven Goedhartlaan en komt boven halverwege de Taurusavenue. De wijk Graan voor Visch aansluiten op deze tunnel zal niet met een directe route kunnen.

3. Huidige route via andere/nieuwe onderdoorgang

Deze optie betreft een nieuwe autotunnel in het verlengde van de Van Heuven Goedhartlaan onder het spoor door naar Schiphol Trade Park Campus. De tunnel komt na de Rijnlanderweg boven zodat er voldoende ruimte is voor fietsers en voetgangers tussen Schiphol Trade Park Campus en het station. Binnen deze optie zijn nog varianten onderzocht door bijvoorbeeld naar het zuiden aan te sluiten op de Nelson Mandeladreef aansluiting 3A Hoofddorp-Zuid op de A4. Voor een variant die naar het noorden aansluit op de Taurusavenue / Hoofddorpdreef is een nieuwe tunnel onder de Geniedijk of een nieuwe onderbreking in de Geniedijk nodig, dwars door beschermd werelderfgoed (UNESCO³).

4. Doorgaand verkeer naar randstructuur

Doorgaand verkeer gaat in deze variant helemaal niet meer door het stationsgebied. De huidige route via de Taurusavenue en de Van Heuven Goedhartlaan voor het station langs wordt opgeheven, het in stand houden van deze route belemmert de kansen op woningbouw- en arbeidsmarktontwikkelingen. De fysieke ruimte kan nu ingezet worden voor ontwikkelingen. Verkeer rijdt in de nieuwe situatie vanaf de Van Heuven Goedhartlaan via de Spoorlaan naar de Nieuwe Bennebroekerweg en dan naar de A4 (aansluiting 3A Hoofddorp-Zuid op de A4). Het stadscentrum blijft echter goed bereikbaar via de Nieuweweg en de Kruisweg.

Er is een afweging gemaakt tussen de opties. Hierbij zijn meerdere criteria bezien, zoals ruimte voor autoverkeer op snelweg, kosten, technische mogelijkheid, invloed op het werelderfgoed en kwaliteit stationsgebied Hoofddorp.

Belangrijkste beperkingen zijn:

- Een tunnel heeft geen obstakels of kruisingen met ander verkeer. Het zorgt daarvoor voor betere doorstroming. Hierdoor heeft het een verkeersaantrekkende werking. Deze extra autobewegingen zorgen op de routes van en naar de tunnel voor opstoppen.
- De aansluiting 3 richting snelweg A4 heeft geen capaciteit meer om extra verkeer naar toe te leiden.
- De geniedijk is onderdeel van het werelderfgoed “de Waterlinie”. Die moet in beeld bewaard blijven, en daarom zijn doorsnijdingen niet wenselijk.

Daarom wordt gekozen voor variant “Doorgaand verkeer naar randstructuur” die de basis vormt voor het stationsgebied en het VSP Hoofddorp. Bijkomend voordeel van deze variant, is dat de investeringen aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg ook verkeersruimte bieden voor andere gebiedsontwikkelingen zoals Zuidrand Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?

In het VSP is toegevoegd dat de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en ophalen en afzetten van passagiers per auto mogelijk blijft. Er is eveneens toegelicht dat 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: de Nieuwe Bennebroekerweg. De functie van de Van Heuven Goedhartlaan verandert hierdoor. Het wordt een verzamelweg die verkeer vanuit de wijken verzamelt en zo sluisverkeer 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.

Wat is de planning van deze stap uit het VSP?

Het autoluw maken van het deel Van Heuven Goedhartlaan kan pas als de Nieuwe Bennebroekerweg tussen Spoorlaan en Nelson Mandeladreef is uitgebreid naar 2x2 rijstroken. Bovendien moeten ook de Spoorlaan en het kruispunt met de Spoorlaan zijn aangepast om al het verkeer snel, veilig en betrouwbaar richting de Nieuwe Bennebroekerweg te leiden.

Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp

Aanleiding van de noodzaak voor een verbetering van de zuidelijke ontsluiting

We willen Hoofddorp prettig, leefbaar en bereikbaar houden. Daarvoor willen we zorgen dat bestemmingsverkeer zijn eindpunt kan bereiken, maar dat doorgaand autoverkeer via de randwegen om Hoofddorp heen rijdt of vanuit de wijken daar snel heen wordt geleid. We willen dus geen toename van autoverkeer in de bestaande woonwijken of op de polderlinten. Het autoverkeer in Hoofddorp neemt echter toe en zoekt andere routes. Dit komt door de autoluwe Van Heuven Goedhartlaan, de aanpassingen in het centrum, de gewenste afname van autoverkeer op de polderlinten

³ Unesco | Hollandse Waterlinies

maar ook door de toegenomen auto's door woningbouw en de op zichzelf staande groei van het autogebruik binnen de bestaande wijken.

We zien in de toekomst voor het autoverkeer vanuit de wijken rondom de Van Heuven Goedhartlaan nog steeds de meest voor de hand liggende route: Van Heuven Goedhartlaan – Spoorlaan richting de opgewaardeerde Nieuwe Bennebroekerweg. We willen voorkomen dat verkeer vanuit de wijken rondom de Van Heuven Goedhartlaan, (PAX, Toolenburg, Bornholm) door Toolenburg naar de Nieuwe Bennebroekerweg rijdt. Het verkeersmodel laat zien dat dit sluipverkeer kan ontstaan. Daarbij zullen ook routes gebruikt gaan worden waar we juist meer ruimte willen geven aan fiets, landbouwverkeer en Openbaar Vervoer, zoals de IJweg en de Hoofdweg oostzijde. Het probleem van sluipverkeer ontstaat in Toolenburg, omdat daar nu geen rechtstreekse ontsluiting naar de Nieuwe Bennebroekerweg aanwezig is maar verkeer wel snel richting de Nieuwe Bennebroekerweg wil. Een nieuwe weg vanuit Toolenburg richting de Nieuwe Bennebroekerweg verzamelt met name al het verkeer uit Toolenburg richting de Nieuwe Bennebroekerweg en zorgt voor minder verkeer op de Haya van Somerensingel, de Maria Tesselschadelaan, de IJweg en de Hoofdweg Oostzijde. Op de kaart in het VSP werd het ontbreken van deze 'inrikker' aangegeven met een stippellijn. Er zijn echter meerdere oplossingen mogelijk voor een optimale zuidelijke ontsluiting van de wijken rondom de Van Heuven Goedhartlaan richting de Nieuwe Bennebroekerweg, die nog niet in het VSP tegen elkaar zijn afgewogen.

Wat waren de inspraakreacties op dit voorstel?

- De nieuwe weg creëert een barrière tussen de wijk en het park, daar ligt al een busbaan,
- Het gaat ten koste van groen / park / rust,
- Het creëert geluidsoverlast en stank voor omwonenden,
- Het is onveiliger voor kwetsbare fietsers en voetgangers,
- Huizen worden minder waard,
- Het trekt autoverkeer aan richting het winkelcentrum Toolenburg wat ten koste gaat van de fiets (uit bijv. Tudorpark)

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

Om de wijken en polderlinten prettig en leefbaar te houden is een goede zuidelijke ontsluiting nodig. We hebben meerdere verkeerskundige oplossingsrichtingen voor deze ontsluiting bedacht. In alle mogelijke scenario's is de huidige Van Heuven Goedhartlaan en de Spoorlaan richting de Nieuwe Bennebroekerweg als voorkeursroute naar de Randweg het uitgangspunt. Daarnaast zijn er meerdere varianten waar nog een betere en bredere belangenafweging over moet plaatsvinden:

- a. De aanleg van een nieuwe weg tussen de vrijliggende busbaan en de Toolenburgerplas met een aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg. Dit alternatief moet samengaan met een optimalisatie van de huidige 30 km inrichting in Toolenburg.
- b. Accepteren van drukte door autoverkeer op de Hoofdweg oostzijde, de IJweg en in de wijk Toolenburg zonder aanvullende maatregelen,
- c. Aanvullende maatregelen voor de route Van Heuven Goedhartlaan – Spoorlaan door de aanleg van fietsers en voetgangerstunnels, extra afslagvakken, hogere snelheid voor het autoverkeer en prioriteit bij de verkeerslichten. Dit alternatief moet samengaan met de optimalisatie van de 30km maatregelen, eventueel zelfs aangevuld met maatregelen in Toolenburg zoals knips, eenrichtingsverkeer en overige snelheidsbeperkende maatregelen.
- d. Opwaarderen van de Hoofdweg Oostzijde als route naar de randweg tussen Johan Enschedelaan en Nieuwe Bennebroekerweg en de IJweg als route naar een nieuwe aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg en het niet kunnen laten afnemen van autoverkeer op deze polderlinten accepteren.

Bovenstaande alternatieven zijn niet verkeerskundig tegen elkaar afgewogen. Ook heeft er geen bredere afweging plaatsgevonden van alle consequenties op de genoemde routes voor bijvoorbeeld: recreatie, groen, overlast en verkeersveiligheid.

In de inspraak zijn er veel vragen gesteld en zorgen geuit over specifiek de komst van een mogelijke nieuwe weg tussen de busbaan en Toolenburgerplas. Vanuit modelmatige verkeersberekeningen en de verkeerskundige beleidsuitgangspunten (verkeer snel naar de randen en minder verkeer door de wijken) is deze weg een goede verkeerskundige oplossing. Een nieuwe weg door een bestaande woonwijk en bestaand recreatiegebied kent veel meer gevolgen dan alleen de verkeerskundige kwaliteit. De weg niet aanleggen betekent echter, dat er andere consequenties optreden of maatregelen nodig zijn. Ook daar zijn er belangen en wonen er mensen.

We stellen dan ook voor om eerst een brede afweging te maken van alle aspecten die een rol spelen en ook werden genoemd in de inspraakreacties. Door deze (onafhankelijke) integrale afweging kunnen we uiteindelijk goed

weergeven wat alle consequenties, nadelen, voordelen en belangen zijn die er spelen bij de verschillende scenario's. Hierbij is de kennis vanuit de wijk onmisbaar maar ook van een specialistisch bureau die ervaring heeft met dergelijke opgaven. Op basis van de belangenafweging van de verschillende alternatieven kan de meest optimale keuze gemaakt worden voor de alternatieve routes, de wijk, het recreatiegebied en heel Hoofddorp. Hierbij spelen de volgende aspecten onder andere een rol:

- Kosten
- Natuur (groen, park)
- Recreatie
- Aantal parkeerplekken
- Barrière werking
- Geluidsoverlast
- Luchtkwaliteit
- Veiligheid
- Woningwaarde
- Bereikbaarheid
- Consequenties doorstroming fiets en OV

Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?

In het VSP wordt toegelicht dat in het verkeersonderzoek een knelpunt wordt 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.

In het definitieve VSP wordt dan ook een (onderzoeks-)gebied weergegeven vanaf de IJweg tot en met de Spoorlaan, zodat duidelijk wordt dat binnen dit gebied één (of meerdere) maatregelen nodig zijn om de geconstateerde problemen op een adequate wijze te voorkomen en de wijken en polderlinten leefbaar en veilig te houden.

Wat is de planning van deze studie?

In 2023 kan gestart worden met het onderzoek.

Busbaan door Graan voor Visch

Aanleiding busbaan Graan voor Visch

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de komst van extra woningen betekent ook iets voor station Hoofddorp. Het krijgt een grotere rol in het regionaal openbaar vervoersnetwerk en wordt daarvoor vernieuwd. Het wordt een multimodale knoop waar het makkelijker wordt om over te stappen tussen bus, trein en metro en wellicht nog meer en sneller bestemmingen te bereiken. Rond het station wordt de ruimte ingericht voor voetgangers en fietsers. De automobilist kan nog wel reizigers afzetten maar doorgaand autoverkeer langs het station is niet meer mogelijk. Ook is het voorstel om de twee locaties van de bushaltes van het huidige station te combineren tot 1 nieuw busstation en dan bij voorkeur op 1e verdieping naast de nieuwe metro. Voor de vernieuwing van het station gaan we samenwerken met NS, ProRail, Vervoerregio Amsterdam en het metroproject.

Nieuwe aanrijroutes

Het bereiken van het hoge busstation betekent nieuwe aanrijroutes. Hellingbanen blokkeren vaak loop- en fietsroutes en nieuwe tunnels of onderdoorgangen zijn zeer kostbaar en technisch lastig te realiseren. Daarom moet kritisch gekeken worden naar hoe bestaande kunstwerken (tunnels, viaducten etc) ingezet kunnen worden om het nieuwe busstation te bereiken. De bestaande tunnel van de Zuidtangent onder de treinsporen is hiervoor prima geschikt. Om hier vanaf het Burgemeester van Stamplein op aan te sluiten lijkt een doortrekking van de voorgestelde busbaan op de Nieuweweg door Graan voor Visch het meest logisch. Zo is deze dan ook in het VSP Hoofddorp opgenomen; als nader uit te werken busbaan tussen de Nieuweweg en de Zuidtangent. Ook als de metro niet doorgetrokken wordt blijft de ambitie om geen bussen en auto's tussen de voetgangers en fietsers te laten rijden of stoppen. De kans is groot dat ook dan een hoog nieuw busstation gerealiseerd wordt met dezelfde opgave om daar vanuit de bestaande busroutes naar toe te kunnen rijden. De busverbinding tussen Hoofddorp Station en Hoofddorp Stadscentrum is een belangrijke verbinding omdat het twee belangrijke openbaarvervoersknooppunten en bestemmingen in Haarlemmermeer met elkaar verbindt. Het concept-VSP had één mogelijke route in het verlengde van de Nieuweweg,

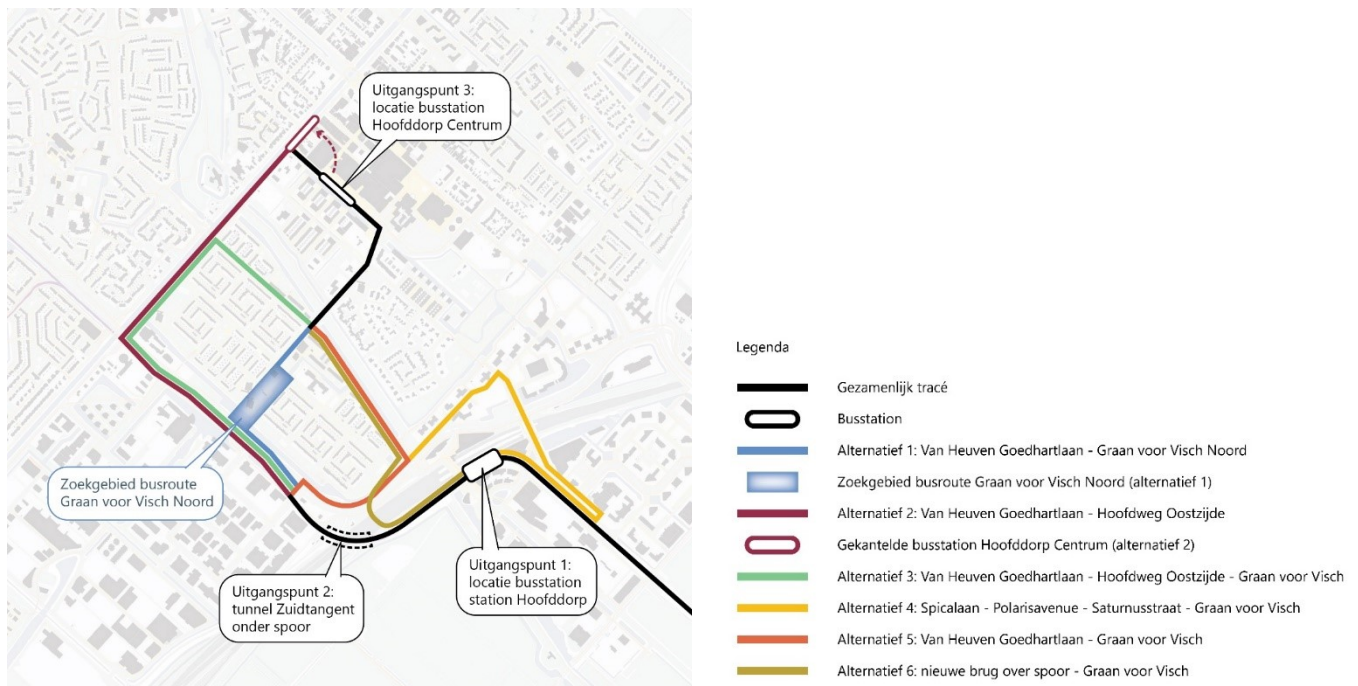
door Graan voor Visch, opgenomen, gebaseerd op logica van route, snelheid en mogelijke inpassing van een vrije busbaan.

Wat waren de inspraakreacties over deze verbinding?

De inspraakreacties op het voorstel van de busbaan door Graan voor Visch waren gericht op nut en noodzaak van deze verbinding. Daarnaast hadden mensen vragen over de inpassing, deze gingen vaak over hoe om te gaan met de bestaande bebouwing, groen en water, veiligheidsissues vooral gericht op de aanwezigheid van Moskee en school, oversteekbaarheid etc. Ook vroegen ze zich af of er geen andere routes mogelijk zijn om hetzelfde resultaat te behalen.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

In het VSP stond dat nader onderzoek ging plaatsvinden naar de beste busroute. Dit leek in tegenspraak met de kaart waarop een lijn stond ingetekend. Logischer is dan ook om in het VSP, zoals door veel mensen via inspraakreacties aan ons is meegegeven, de onderzoekopgave voor een mogelijke route tussen deze twee bestemmingen op te nemen, zonder nu al een uitspraak te doen over welke route het definitief moet worden. Op basis van de geografische kenmerken van het gebied (straten, kruisingen) en logica en het gebruik van aanwezige voorzieningen, zoals de bestaande tunnel, kunnen inderdaad verschillende routes in kaart worden gebracht maar wel met drie uitgangspunten, een goede bushalte in het centrum, geen nieuwe tunnels onder het spoor en naar een nieuw hoog busstation aan de oostkant van het huidige treinstation. De voorgestelde routes maken gebruik van bestaande infrastructuur maar er zijn ook routes waarvoor nieuwe infrastructuur noodzakelijk is. We voegen hiervoor dan ook in het definitieve VSP onderstaande kaart toe.



De routes op deze kaart, ook routes die niet aan de uitgangspunten en randvoorwaarde voldoen, zijn een eerste verkenning om de voor- en nadelen van de verschillende routes in beeld te krijgen. Voor vrijwel iedere variant zijn er argumenten voor en tegen. Bij sommige varianten wegen de minnen zwaarder dan de plussen. Bij de verkenningstudie van de 'Multimodale Knoop Hoofddorp' wordt verder gestudeerd op de routes, de inpassingsmogelijkheden en de financiële consequenties die aan de verschillende varianten hangen, zowel qua investeringskosten als exploitatiekosten. Pas als dat in beeld is, kan gewerkt worden richting een gewenste voorkeursvariant. Hierbij worden in ieder geval de uit de inspraak ingebrachte punten meegenomen, zoals;

- barrièrewerking woonwijk Graan voor Visch,
- verkeersveiligheidsproblemen (Moskee, school)
- neemt ruimte voor groen en of water in.

Daarbij is een belangrijk aandachtspunt vanuit de opdrachtgever van de busverbindingen de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Hoe groter de factor tijd en afstand, hoe duurder de exploitatie is van een buslijn.

Uiteraard worden de wijkraad en overige belanghebbenden betrokken en geïnformeerd.

Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?

De inspraakreacties hebben geleid tot een aanpassing van de maatregel busbaan door Graan voor Visch. In de afbeelding hierboven worden meerdere opties om het gewenste eindresultaat te halen voorgesteld. In een nog uit te voeren uitgebreide studie wordt de keuze voor één van deze routes bepaald. Het afwijken van de huidige route en kiezen voor één van de voorgestelde alternatieve routes is alleen noodzakelijk als de keuze in de Multimodale Knoop Hoofddorp gemaakt wordt om één nieuw hoog busstation uit te werken.

Wat is de planning van de maatregel / studie?

De maatregel is, zoals beschreven, gekoppeld aan de uitwerking en keuze van de locatie en hoogte van het nieuwe busstation in de multimodale knoop Hoofddorp. Op dit moment is de planning dat de studie naar een nieuw busstation in 2024 wordt uitgevoerd. Het bepalen van de bijbehorende route zal plaatsvinden na een besluit over de komst van een verhoogd busstation. Dit zal in 2025 of later zijn.

Fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan

Aanleiding fietspad op de Noordelijke Geniedijk

De gemeente Haarlemmermeer heeft in 2018 de intentieverklaring ondertekend voor een samenhangend netwerk van hoogwaardige fietsroutes in de Metropoolregio. De MRA Doorfietsroutes vormen een netwerk van fietsroutes van hoge kwaliteit die steden, kernen en stadsdelen met elkaar verbinden. Fietsers kunnen gemakkelijk werklocaties, voorzieningen en scholen bereiken. De routes bieden een alternatief voor autoritten op de korte afstand en zijn ook geschikt voor recreatieve doelen. Doorfietsroutes zijn routes waar fietsers zo min mogelijk obstakels tegen komen en veelal in de voorrang via directe routes hun weg vinden. De route vanaf station Haarlem Spaarnwoude via Vijfhuizen naar station Hoofddorp is één van deze routes. Deze volgt in Haarlemmermeer de Geniedijk. De Geniedijk tussen de Nieuweweg en het station Hoofddorp is een logisch vervolg op de bestaande route, maar is nu nog een ontbrekende schakel.

Met het VSP wil de gemeente Haarlemmermeer meer mensen verleiden de fiets te gebruiken. Hier horen uitstekende fietsvoorzieningen en meer directere routes voor de fiets bij. Daarnaast zet de gemeente ook in op het verhogen van het gebruik van het openbaar vervoer. Station Hoofddorp is een zeer belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer. Dit belang zal alleen maar toenemen met de verwachte ontwikkeling van het station met onder andere een metro en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Een goede, snelle en veilige bereikbaarheid van het station voor actieve modaliteiten zoals voetgangers en fietsers is daarbij essentieel.

Wat waren de inspraakreacties over dit fietspad?

Diverse bewoners van Centrum en Graan voor Visch wijzen in hun inspraakreactie op de volgende aandachtspunten;

- aantasting van privacy en uitzicht als gevolg van de komst van het fietspad
- overlast van geluid in de tuinen
- Er is te weinig ruimte om het fietspad in te passen.
- Het fietspad langs de Geniedijk is niet goed bereikbaar voor nood- en hulpdienst en daarom kan de veiligheid op het pad niet gewaarborgd worden.
- Een fietspad is niet goed te combineren met de aanwezigheid van de schapen die op dit stuk grazen.
- Het bestemmingsplan zou geen fietspad toestaan.
- Daarnaast wijst men ook op het bestaande fietspad langs de weg Graan voor Visch.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

Het bedoelde fietspad is onderdeel van de MRA-doorfietsroutes en is daarnaast ook opgenomen in de plannen voor het station. In het fietsplan is deze route opgenomen om de bereikbaarheid van de aangrenzende, maar ook verder weg gelegen wijken, te verbeteren. Realisatie daarvan is daarom ook voor de gemeente een belangrijk uitgangspunt. Het beoogde fietspad vormt een logisch vervolg op het Dik Trompad aan de andere zijde van de Nieuweweg. Het ontbrekende stuk fietspad moet nog ontworpen worden, maar in eerste instantie lijkt het ruimtelijk mogelijk te zijn om het fietspad door te zetten. Op verschillende delen van de Geniedijk wordt de dijk begraasd, door zowel schapen als koeien. Over de hele lengte tussen de ringdijk in Vijfhuizen en de Nieuweweg in Hoofddorp wordt het vee gecombineerd met een fietspad zonder dat dit leidt tot grote problemen.

In de ontwerpfase zal mogelijke overlast van het fietspad in de tuinen van de woningen aan de Boekanierslaan aandacht krijgen. Het is niet ongebruikelijk dat (fiets)infrastructuur langs woningen gaat, waarbij vaak kortere afstanden worden gehanteerd dan nu het geval is. Een dergelijk vrij liggend fietspad ligt bijvoorbeeld ook in de wijk

Bornholm, maar dan zonder afscheiding van het water. Bij de Geniedijk ligt tussen het beoogde fietspad en de tuinen van de woningen nog een brede waterpartij. In Bornholm zijn geen klachten bekend over hinder in de tuinen. Nood- en hulpdiensten maken indien dit nodig is gebruik van fietspaden. Het risicoprofiel voor het beoogde fietspad zal daarin niet afwijken van vrij liggende fietspaden elders of het fietspad langs de Geniedijk verderop.

In het bestemmingsplan is de Geniedijk aangewezen als natuur. Binnen deze bestemming kunnen paden aangebracht worden. In het bestemmingsplan is ook opgenomen dat het doel is om recreatie te bevorderen. In het vervolgproces zullen de technische, juridische en financiële gevolgen van de aanleg van een fietspad verder worden uitgewerkt. Daarbij wordt de directe omgeving betrokken. Op basis van het ontwerp zal vervolgens nog een besluit genomen moeten worden om tot uitvoering over te gaan. Hierbij is bezwaar mogelijk.

Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?

Deze inspraakreacties leiden niet tot aanpassing van het VSP. De ontbrekende schakel blijft staan in het VSP. In een volgende fase wordt uitgewerkt hoe die er uit komt te zien met zo min mogelijk overlast voor de aanwonenden.

Wat is de planning van deze maatregel?

Dit fietspad over de Geniedijk is onderdeel van de doorfietsroute Velsen - Haarlem (Spaarnwoude) - Vijfhuizen - Hoofddorp station. In het uitvoeringsprogramma Mobiliteit van 2024 is deze studie opgenomen.

Samenvatting aanpassingen aan het Verkeersstructuurplan

In dit hoofdstuk worden de grote aanpassingen op het VSP beschreven. Dit zijn zowel de inhoudelijke aanpassingen als gevolg van de inspraak, als aanpassingen van geconstateerde onjuistheden in de conceptversie, tekstueel of in de afbeeldingen en kaarten. In dit hoofdstuk worden deze tekstdelen en afbeeldingen onder elkaar gezet zodat duidelijk wordt wat er daadwerkelijk veranderd is.

- Bij “ambities stationsgebied Hoofddorp” wordt toegevoegd:
Bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en ophalen en afzetten van passagiers per auto blijft mogelijk.
- Bij “mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten” wordt toegevoegd:
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.
- Bij “Lokale busnet” wordt toegevoegd:
We hebben naast het reguliere OV vanuit de gemeente ook MeerOV (aanvullend OV). Die is bedoeld voor de plekken waar geen regulier OV rijdt.
- bij ‘Pakket fiets’ wordt gewijzigd van: ‘De Hoofdweg westzijde en de IJweg worden fietsvriendelijk ingericht. Dat betekent dat autoverkeer mag meerijden over een straat die specifiek voor de fiets wordt ingericht’ naar: **‘De Hoofdweg westzijde en de IJweg worden fietsvriendelijk ingericht.’ De afbeelding van de IJweg als fietsstraat is verwijderd;**
- Bij “pakket openbaar vervoer” is toegevoegd:
In de multimodale knoop zullen alle buslijnen van Hoofddorp via een nieuwe busstation aan de Zuidtangentbusbaan bij het station halteren (op gelijk niveau als trein en metro). De halte ‘laag’ in de westelijke tunnel bij het station vervalst. **Dit is nu het voorkeursscenario. Bij het ontwerp van station Hoofddorp moet blijken of dit ook daadwerkelijk zo gerealiseerd kan en moet worden.** 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.
- Bij Randstructuur Hoofddorp is gewijzigd:
Van: We kiezen daarom voor een volgende ontwikkelstap in de hoofdstructuur van Hoofddorp door de functie van de Van Heuven Goedhartlaan als hoofdroute te verplaatsen naar de nieuwe randstructuur: de Nieuwe Bennebroekerweg. De functie van de Van Heuven Goedhartlaan verandert hierdoor. Dat betekent dat ook de vormgeving kan of zelfs moet veranderen. Daarmee wordt de barrièrewerking van de Van Heuven Goedhartlaan kleiner, de weg wordt makkelijker oversteekbaar voor wandelaars en fietsers, op weg naar het centrum of het station.
naar: **We kiezen daarom voor een volgende ontwikkelstap in de hoofdstructuur van Hoofddorp met aan de zuidzijde een nieuwe randstructuur: de Nieuwe Bennebroekerweg. De functie van de Van Heuven Goedhartlaan verandert hierdoor. Het wordt een verzamelweg die verkeer vanuit de wijken verzamelt en zo sluipverkeer voorkomt.**
- Bij pakket Nieuwe Bennebroekerweg is gewijzigd:
Van: Door de aanleg van een nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg (‘Toolenburgerweg’), ontstaat een directe route naar de randstructuur vanuit dit deel van Hoofddorp, zodat er minder verkeer door de wijken naar de Spoorlaan of Hoofdweg zal rijden. Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden.
Naar: **Met verkeersonderzoek wordt een knelpunt voorspeld in het zuidelijk deel van Hoofddorp. Doordat er daar geen verzamelweg is, zal het verkeer naar de randwegen meer door de woonwijken rijden. Er zijn meerdere scenario’s om hier mee om te gaan. Die moeten nader worden tegen elkaar worden afgewogen op meer aspecten dan alleen verkeerskunde. Uiteindelijk zal daarna een apart besluit hierover worden genomen door het gemeentebestuur.**
- In de tabel:
Maatregel 13 was: Hoofdweg-westzijde en IJweg al of niet in delen transformeren naar fietsstraat. Wordt: **Hoofdweg-westzijde en IJweg al of niet in delen transformeren naar fietsvriendelijke routes.**

Maatregel 33 was: Toolenburgerweg. Wordt: **Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp – fysieke ingrepen.**

Daarnaast worden de volgende afbeeldingen aangepast:

- Kaartje met de autostructuur.
- Fietskaart
- Overzichtskaart met woningen aantallen voor Nieuw-Vennep
- Toegevoegd, kaartje met studiegebied zuidelijke ontsluiting Hoofddorp
- Toegevoegd, kaartje met studiegebied busbaan door Graan voor Visch

Bijlage 1 t/m 4 Reactietabel inspraak

