



**gemeente**  
**Haarlemmermeer**

# raadsvoorstel

Onderwerp Verkeersstructuurplan Hoofddorp 2023

Portefeuillehouders drs. Marja Ruigrok

Steller Lisa van Hal

Collegevergadering 11 april 2023

Raadsvergadering

Raadsvoorstelnummer 7563505

## 1. Voorstel

Het college heeft besloten om:

1. de Nota van Beantwoording Verkeersstructuurplan Hoofddorp vast te stellen.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het Verkeersstructuurplan Hoofddorp 2023 vast te stellen, met daarin de volgende wijzigingen uit de inspraak:
  - a. er wordt eerder gestart met maatregel 19 waarin een onderzoek wordt gedaan naar de meest veilige route met goede busdoorstroming tussen bushalte Burgemeester Van Stamplein en het nieuwe busstation Hoofddorp Station. Het onderzoek start nadat er een besluit is genomen dat er een verhoogd busstation komt;
  - b. er wordt toegelicht waarom een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg (Graan voor Visch) en de Kruisweg noodzakelijk is. Uitwerking van de autoluwe inrichting start in het eerste kwartaal 2024;
  - c. in de faseringstabel wordt duidelijk gemaakt dat eerder wordt gestart met maatregel 33 waarin een brede belangenafweging wordt gemaakt voor de ontsluiting van de zuidkant van Hoofddorp richting de randweg Nieuwe Bennebroekerweg voor het autoverkeer;
  - d. bij 'ambities stationsgebied Hoofddorp' wordt toegevoegd: Ophalen en afzetten van passagiers per auto blijft mogelijk. Het blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer;
  - e. 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;
  - f. bij 'Lokale busnet' wordt toegevoegd: We hebben naast het reguliere OV vanuit de gemeente ook MeerOV (aanvullend OV). Dat is bedoeld voor de plekken waar geen regulier OV rijdt;
  - g. bij 'Pakket fiets' wordt de tekst 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;
  - h. bij het onderwerp 'Randstructuur Hoofddorp' de tekst te wijzigen 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.

2. twee onderzoeken te starten. De resultaten van de onderzoeken worden aan de raad voorgelegd ter besluitvorming en verwerkt in de eerstvolgende actualisatie van het Verkeersstructuurplan Hoofddorp. De onderzoeken zijn:
  - a. een brede belangenafweging over de autoverkeerroutes tussen de zuidkant van Hoofddorp en de randweg Nieuwe Bennebroekerweg uit te voeren. Hierin worden de effectiviteit en impact op bijvoorbeeld groen, recreatie, veiligheid, et cetera van meerdere routeopties onderling tegen elkaar afgewogen, om de impact van de groei van Hoofddorp en de autonome groei van verkeer op de verschillende ontsluitingswegen richting de randweg Nieuwe Bennebroekerweg op meerdere aspecten af te wegen. Dit onderzoek start in 2023, met participatie van de directe omgeving;
  - b. nader onderzoek te doen naar de inpassing van een fietsroute Velsen – Haarlem – Vijfhuizen - Hoofddorp, inclusief een fietspad bij de Geniedijk en de ontwerpfase hiervoor te starten in 2024.
3. het verkeersstructuurplan te verwerken in het wegcategoryeringsplan als toekomstige situatie.
4. het bijbehorende verkeersmodel in het vervolg te gebruiken in onze planvorming en toetsing.
5. na oplevering van de brede belangenafweging over de autoverkeerroutes tussen de zuidkant van Hoofddorp en de randweg Nieuwe Bennebroekerweg, de raad een voorstel te doen of de uitkomsten van het onderzoek tot aanpassing van het VSP Hoofddorp 2023 moet leiden.
6. de raad elke twee jaar een evaluatie van het VSP Hoofddorp 2023 ter bespreking toe te sturen.

## 2. Samenvatting

In 2021/2022 is er een verkeersstructuurplan (VSP) opgesteld voor Hoofddorp. Het VSP is een netwerkkader, waarin keuzes op het gebied van verkeer en vervoer zijn verwerkt. Het VSP is een lokale uitwerking van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348), de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681) en de Verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2022.0000047). De daarin verwachte woningbouw, hoofdroutes en ontwikkeling van mobiliteit zijn uitgangspunt. Het VSP is een pakket aan oplossingsrichtingen en maatregelen om prettig bewegen in Hoofddorp mogelijk te houden. Het biedt een gefaseerde aanleiding tot onderzoeken en uitwerking. Pas in de uitwerking worden juridische besluiten genomen over individuele maatregelen, variantenstudies gedaan en echte ontwerpen gemaakt. Het VSP biedt dus de kaders op hoofdlijnen. Het VSP gaat daarbij uit van monitoring om het

tempo van woningbouw en de autonome mobiliteitsontwikkelingen goed te kunnen volgen. Bijsturen met beleid en de noodzakelijke maatregelen blijft dan mogelijk.

De conceptversie van het verkeersstructuurplan Hoofddorp heeft van 16 september 2022 tot en met 11 november 2022 ter inzage gelegen. Er is uitgebreid gecommuniceerd via onder andere InforMeer, posters, flyers en advertenties op social media. Er zijn drie inloopavonden geweest. Er zijn 784 reacties ingediend door belanghebbenden. De meeste reacties betroffen vier onderwerpen:

- a. een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan door een knip;
- b. een nieuwe ontsluitingsweg voor Toolenburg;
- c. een busbaan door Graan voor Visch;
- d. een fietspad op de Geniedijk tussen de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan.

In reactie hierop gaan we:

- a. uit van een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. Vanuit het programma Spoorzone gaan we verder onderzoeken hoe deze ingericht kan worden.
- b. een brede belangenafweging maken voor de ontsluiting van de zuidkant van Hoofddorp richting de randweg Nieuwe Bennebroekerweg voor het autoverkeer. We passen hierop de kaarten in het VSP aan;
- c. bij de besluitvorming over een nieuw verhoogd busstation bij station Hoofddorp een onderzoek uitvoeren naar mogelijke busroutes tussen het Burgemeester Van Stamplein en de Multimodale Knoop Hoofddorp. We passen hier de kaarten op aan;
- d. een onderzoek starten naar de fietsroute Velsen – Haarlem – Vijfhuizen - Hoofddorp, inclusief een fietspad bij de Geniedijk.

### **3. Uitwerking**

#### **3.1 Wat willen we bereiken?**

Het verkeersstructuurplan (2022.00001762) sluit aan op de ambities uit het coalitieakkoord van de gemeente Haarlemmermeer. De belangrijkste ambitie voor mobiliteit is dat huidige en toekomstige bewoners prettig blijven bewegen. Een speerpunt uit het coalitieakkoord is het versnellen van de woningbouw. Tot 2040 is de doelstelling om 20.000 nieuwe woningen bouwen, zodat iedereen in onze gemeente kan (blijven) wonen. Om te zorgen dat alle huidige en toekomstige inwoners prettig kunnen blijven bewegen, ondanks de groei van het aantal woningen, de trend van het groeiend autobezit, verduurzaming en nieuwe vormen van mobiliteit, moet de gemeente blijven investeren om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op orde te houden.

Het VSP Hoofddorp is een verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) en de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681). De Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer is het beleidsmatig kader voor verkeer en vervoer van de gemeente voor het VSP. De Netwerkstudie Haarlemmermeer is samen met de provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam opgesteld en in 2021 vastgesteld. Deze studie benoemt hoofdlijnen voor de netwerken in de gehele gemeente Haarlemmermeer. In het VSP worden deze hoofdlijnen verder uitgewerkt. Daarnaast worden de oplossingsrichtingen gezocht in lijn met bestaand en toekomstig beleid bij onze gemeente waaronder de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0003036), de Visie polderlinten (2022.0000056) en de Verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2022.0000047).

Na het doorvoeren van alle wijzigingen wordt een definitief VSP Hoofddorp vastgesteld. Het verkeersstructuurplan biedt kaders op hoofdlijnen op basis waarvan vervolgonderzoeken/diepteonderzoeken en verdere uitwerking aangestuurd kunnen worden. In het geval van nieuwe actualiteiten of veranderende inzichten in de toekomst kan het VSP bijgestuurd worden (actualisatie) indien de raad daar aanleiding toe ziet. Bijvoorbeeld op basis van de uitkomsten van de verdere onderzoeken waardoor voorgestelde oplossingsrichtingen als concrete maatregelen kunnen worden opgenomen. Ook kan de monitoring van de verkeerssituatie leiden tot het aanpassen van de nu opgenomen maatregelen. Daarmee is het VSP een adaptief beleidskader.

#### ***Wat is de aanleiding, context?***

Er ontbrak tot op heden een netwerkkader waaraan plannen en initiatieven konden worden getoetst. Het VSP vormt dat benodigde netwerkkader. Het identificeert de mobiliteitsproblemen die ontstaan bij de grote bouwambities en biedt oplossingsrichtingen om de problemen voor te blijven. De bouwambities gelden als basis voor verkeersberekeningen bij ruimtelijke plannen. Op tijd vooruitkijken biedt de kans om op tijd maatregelen te treffen en draagt bij aan het mogelijk maken van de woningbouwambities. Voor Hoofddorp zijn de gebiedsontwikkelingen en woningbouwprognoses van Stadscentrum Hoofddorp, station Hoofddorp (Spoorzone), Zuidrand Hoofddorp (Victoriapark, Lincolnpark), Schiphol Trade Park, PARK21, Hoofddorp Noord en diverse inbreidingslocaties uitgangspunt voor het VSP.

De genoemde ontwikkelingen zijn de reden waarom het van belang is om nu de bereikbaarheid van het stadscentrum en het station te verbeteren en (bestaande) knelpunten op te lossen. Hoofddorp groeit immers sterk en de bestaande netwerken moeten deze groei ook kunnen faciliteren. Zo blijft Hoofddorp voor bestaande en nieuwe inwoners aantrekkelijk, leefbaar en veilig. In het centrum en rondom het station wordt het voorzieningenniveau uitgebreid en verbeterd. Verder zullen deze nieuwe inwoners vooral gebruik maken van de bestaande voorzieningen in Hoofddorp, zoals het centrum van Hoofddorp en bestaande wijkcentra. Ook voor de relatie met omliggende kernen zoals Nieuw-Vennep en Badhoevedorp is het belangrijk om snelle en veilige routes te behouden, zodat ook deze inwoners gebruik kunnen blijven maken van de voorzieningen in Hoofddorp via de netwerken van fiets, openbaar vervoer en de auto. En voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer moeten de Duin- en Bollenstreek en Schiphol goed bereikbaar blijven vanuit Hoofddorp. De achterliggende verkeersberekeningen bij het VSP gaan uit van alle regionale (woningbouw) ontwikkelingen die nu bekend zijn, waaronder Cruquius-Zwaanshoek, Hoofddorp (diverse locaties), Nieuw-Vennep en Lisserbroek. Juist deze ontwikkelingen, die de komende twintig jaar gaan plaatsvinden, bepalen de maatregelen zoals nu opgenomen in het VSP. Er is een VSP opgesteld voor Hoofddorp en een VSP voor Nieuw-Vennep, omdat daar de meeste bouwontwikkelingen plaatsvinden. Badhoevedorp heeft al een VSP dat is opgesteld als uitwerking van het Masterplan bij het omleggen van de A9.

#### ***Welk doel wordt nagestreefd?***

In het VSP voor Hoofddorp beschrijven we welke oplossingsrichtingen en maatregelen op het gebied van mobiliteit gefaseerd nodig zijn om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen tot het jaar 2040 te faciliteren en een prettige woonomgeving te creëren. We houden rekening met de toename van arbeidsplaatsen, woningbouw en verkeer in de hele gemeente Haarlemmermeer, omdat deze toekomstige inwoners en werknemers ook gebruik gaan maken van de netwerken in Hoofddorp. Het VSP geeft oplossingsrichtingen aan. Dat levert een overzicht van (studie-) projecten op die we met de omgeving de komende jaren uitwerken in realisatievoorstellen. In het VSP Hoofddorp is de woningbouw in het stations- en centrumgebied, de groei van arbeidsplaatsen en de realisatie van de doorgetrokken Noord/Zuidlijn als uitgangspunt genomen. Het VSP is na vaststelling kaderstellend voor deze ontwikkelingen.

### 3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

In het VSP staan oplossingsrichtingen en maatregelen om prettig bewegen in Hoofddorp mogelijk te houden. Het is geen blauwdruk voor mobiliteit, maar biedt het startpunt voor verdere uitwerking en onderzoek. Een belangrijk punt voor uitwerking en onderzoek is bijvoorbeeld de manier waarop Hoofddorp in de toekomst voor de auto beter bereikbaar wordt vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg, zodat de autoroute via het treinstation niet meer nodig is. In het VSP is hiervoor een studiegebied opgenomen waar het onderzoek zich op kan richten. De mogelijke opties moeten onderling goed worden vergeleken. Het vergelijken van die opties gaat verder dan de verkeersopgave en gaat ook in op aspecten als leefbaarheid, veiligheid, doorstroming, inpassing, kosten, enzovoorts. Het is wel belangrijk om met de vaststelling van dit VSP nu het vertrekpunt te markeren voor verder onderzoek, omdat de gebiedsontwikkelingen een gemeentelijk beleidskader voor mobiliteit missen waar hun ruimtelijke procedures (bestemmingsplan, omgevingsplan) op worden gebaseerd. Door de ambities gezamenlijk vast te stellen kunnen de onderzoeken ook een richting meekrijgen, waardoor de genoemde aspecten de juiste weging kunnen meekrijgen bij het maken van vervolgkeuzes.

De mobiliteitsmaatregelen om Hoofddorp prettig, veilig en leefbaar te houden kunnen niet allemaal tegelijk worden gerealiseerd en veel maatregelen moeten ook eerst worden onderzocht en uitgewerkt. Ook is het zo dat sommige maatregelen onderlinge afhankelijkheid kennen en/of volgordelijk uitgevoerd moeten worden, om te voorkomen dat er tussentijds knelpunten of ongewenste effecten ontstaan. Daarom staat er in het laatste hoofdstuk van het VSP een voorstel voor een fasering. De kortetermijnmaatregelen worden in de periode 2023-2028 opgestart. Het zijn:

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 verbeteren, (doorfietsroute 1C)
6	Optimaliseren van de bereikbaarheid van Rnet-bushaltes voor voetgangers en fietsers
7	Verbeteren en uitbreiden fietsstallingen bij bestaande Rnet-haltes
8	Schoolomgevingen Hoofddorp 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 korte termijn maatregelen Nieuwe Bennebroekerweg
13	Hoofdweg-westzijde en IJweg al of niet in delen fietsvriendelijk ingericht

Vanuit het Fietsplan is ook al een aantal onderzoeken gestart, zoals de voorbereiding van de doorfietsroute Heemstede – Hoofddorp – Aalsmeer (Kruiswegcorridor) als onderdeel van maatregel 1. In het VSP staat verder een opsomming van de middellange en langere termijn maatregelen en oplossingsrichtingen, dit is zichtbaar op pagina 64 in de grote blauwe tabel die een verdeling in tijd heeft gemaakt van studie en realisatie van de opgenomen maatregelen. Waar mogelijk worden maatregelen uitgewerkt binnen gebiedsontwikkelingen of onderhoudsprojecten. Met een deel van de maatregelen (en noodzakelijke studies), dus ook de middellange en lange termijnmaatregelen, is vanuit verschillende projecten al gestart.

De uitvoering op straat van de meeste maatregelen ligt nog jaren in de toekomst, maar goede voorbereiding vereist dat er nu mee gestart is. Zoals maatregel 12: Uitvoering kortetermijnmaatregelen Nieuwe Bennebroekerweg. Deze worden binnenkort uitgevoerd. Maatregel 18: planstudie hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) Noordwijk – Schiphol is in een verkennende fase. Maatregel 37: studie naar Nieuwe Bennebroekerweg ongelijkvloers is in een verkennende fase. Maatregel 40: onderzoek naar de metroverbinding is gestart. De raad krijgt de resultaten van de onderzoeken ter besluitvorming als ze gevolgen hebben op door de raad vastgestelde kaders. Dit is bijvoorbeeld het geval als een onderzoek leidt tot aanpassing van het VSP. De raad krijgt hier dan een concreet voorstel voor ter besluitvorming. Als een onderzoek leidt tot een project krijgt de raad, vanwege haar budgetrecht, het voorstel voor nader onderzoek en tenslotte voor uitvoering als voorstel voorgelegd. De algemene voortgang van de onderzoeken uit het VSP wordt gedeeld in de voortgangsrapportage mobiliteit.

Naar aanleiding van de inspraak zal de voorbereiding eerder starten van maatregel 33 (Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp – fysieke ingrepen) en 19 (Busroute Nieuweweg – Van Heuven Goedhartlaan bij Graan voor Visch).

### ***Wat zijn de argumenten?***

Nederland telde begin 2020 bijna 8,7 miljoen personenauto's, dat is 1,7 procent meer dan het jaar daarvoor. Daarmee groeit het aantal auto's sterker dan de bevolking van 18 jaar en ouder (CBS.nl). Deze ontwikkeling doet zich landelijk voor en is niet afhankelijk van de woningbouw of verdichting in Hoofddorp. Om de groei van de mobiliteit op een duurzame en toekomstvaste wijze op te vangen, de ambities voor de woningbouw mogelijk te maken en prettig te blijven bewegen, zetten we in op een aanpak in vijf stappen:

1. autoluw ontwikkelen, waarbij we zorgen voor voldoende aanbod van deelvervoer en nabijheid van voorzieningen, zodat men daar lopend of per fiets naar toe kan. Bestemmingen zijn ook per auto bereikbaar. Doorgaand verkeer wordt zo direct mogelijk naar de randwegen geleid. Dit is in lijn met de 20-minuten stad. Dat is binnen twintig minuten lopen, fietsen of OV-reizen alle belangrijke stedelijke voorzieningen binnen handbereik hebben;
2. mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten, waarbij we in de werkgeversaanpak samen met de Metropool Regio Amsterdam (MRA) het thuiswerken of anders reizen naar kantoor stimuleren;
3. aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R, waarbij we zorgen dat de bestaande netwerken op orde zijn en er goede en snelle regionale verbindingen zijn voor fiets, auto en voor/natransport bij OV;
4. sturen met parkeerbeleid en prijs. 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;

5. verkeersmanagement: sturen op routekeuze, waarbij we de doorstroming bevorderen op de randwegen en we in de woonwijken de snelheid omlaag brengen waar mogelijk.

#### ***Wat zijn de kanttekeningen en risico's?***

De fasering van de maatregelen hangt deels af van de planning van de gebiedsontwikkelingen. Het VSP houdt ook rekening met de geleidelijke toename van de mobiliteit ten gevolge van woningbouw en werkgelegenheid, maar ook met een beoogd effect van de mobiliteitstransitie. Indien in de praktijk ontwikkelingen sneller of langzamer gaan en/of de mobiliteitstransitie anders uitpakt is het nodig om het beleid daarop aan te passen. Het is dan ook belangrijk om goed te monitoren op de ontwikkeling van de mobiliteit. Het is dan mogelijk om maatregelen die capaciteit bieden of maatregelen die de groei afremmen eerder of in versterkte mate uit te voeren. Daarmee is het VSP adaptief aan de toekomstige situaties.

De maatregelen en oplossingsrichtingen moeten allen nog nader onderzocht en uitgewerkt worden. Daarbij dient er ook getoetst te worden aan andere aspecten en dient er sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening. Aspecten als geluid en het luchthavenindelingsbesluit (LIB) zijn nu nog niet meegenomen en er zijn nog geen Milieu Effect Rapportages (MER) gemaakt.

#### ***3.3 Wat mag het kosten?***

De investering voor de uitvoering van de 'belangenafweging zuidelijke ontsluiting van Hoofddorp' van dit voorstel wordt geraamd op € 50.000 in 2023 en is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2023 (2022.0000701). Deze kosten zijn bedoeld voor schetsontwerpen, kosteninschattingen en het opstellen van een maatschappelijke kosten baten afweging. In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is. Deze investering wordt, conform de afschrijvingstermijnen opgenomen in het activabeleid, afgeschreven in vijftien jaar. Met een rekenrente van 2% bedragen de kapitaallasten in het eerste jaar na afsluiting van het krediet € 4.333. Er zijn geen jaarlijkse exploitatielasten. Met de kapitaal- en exploitatielasten is in Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2023 rekening gehouden.

#### ***Wat zijn de financiële risico's?***

Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van dit voorstel.

#### ***3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?***

De raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van het VSP. Het college heeft het VSP Hoofddorp vrijgegeven voor inspraak. Het college stelt daarom ook de beantwoording op de inspraakreacties vast in een nota van beantwoording. Hierin staat hoe een inspraakreactie verwerkt is in het eindconcept van het VSP. Dit eindconcept VSP leggen wij ter vaststelling voor aan de raad. De nota van beantwoording van de zienswijzen is hierbij een bijlage. Binnen het college is de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer het eerste aanspreekpunt. De raad kan in de toekomst als ze dat nodig vindt altijd met een motie verzoeken tot actualisatie van het VSP, of het verwerken van onderzoeksresultaten in het VSP.

#### ***3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?***

##### Berekening en onderbouwing

De toename van het aantal woningen en banen bij onder andere het stationsgebied en het centrum veroorzaakt een groei in mobiliteit. Om te kunnen voorspellen hoe de bereikbaarheid in Haarlemmermeer tot 2040 zal zijn en om de maatregelen van het verkeersstructuurplan

Hoofddorp te onderbouwen, is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel Noord-Holland Zuid 3.1.

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 infrastructuur en verkeerstellingen. Daarnaast zitten in het model ook andere data, zoals demografische en andere sociale gegevens.

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 complexe materie 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. Resultaten uit een verkeersmodel zijn altijd een deel van de onderbouwing. Die wordt aangevuld door ervaringsdeskundigen en experts. Het wordt ook getoetst aan de beleidsambities. Tzamen geeft dat een beeld van knelpunten en een wenselijk toekomstbeeld.

Bij het opstellen van het VSP Hoofddorp zijn de bouwprogramma'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 3.1. De gedetailleerde, verkeerskundige resultaten zijn in een rapportage verkeerskundige onderbouwing (Verkeerskundige onderbouwing VSP's Nieuw-Vennep en Hoofddorp van APPM/Goudappel 30-5-2022) vastgelegd. Deze is reeds toegestuurd na de bespreking van het VSP Nieuw-Vennep.

#### Het participatie- en inspraakproces

Bij het opstellen van het VSP is een breed participatieproces gevolgd. Dit is niet altijd succesvol gebleken. Belangrijkste redenen zijn het type product, een globaal verkeersplan met ideeën voor 2040, de coronamaatregelen (digitaal) en de in eerste instantie nog niet zo concrete uitkomsten, waardoor men het belang voor de eigen leefomgeving niet kon inschatten. Er was een klankbordgroep die in verschillende digitale bijeenkomsten heeft meegedacht.

Het concept VSP is voor de start van de inspraak besproken met de Stichting Ondernemersfonds Hoofddorp Centrum (SOHC). Na de start van de inspraak is er een fysieke inloopbijeenkomst geweest op 5 oktober 2022 in Hoofddorp. De bijeenkomst was redelijk goed bezocht en de gesprekken waren prettig en informatief.

De inspraaktermijn liep van 16 september tot 28 oktober 2022. Er is uitgebreid geïnformeerd over de start van de inspraak via onder andere sociale media en flyers. Op verzoek van wijkraden is de inspraakperiode verlengd tot 11 november 2022. Er is een aanvullende inloopbijeenkomst geweest voor de wijk Toolenburg op 28 oktober en voor de wijk Graan voor Visch op 1 november 2022. De bijeenkomsten waren druk bezocht. De aanwezigen uitten hun zorgen over de gevolgen van bepaalde maatregelen op hun directe leefomgeving.

Er zijn in totaal 784 reacties binnengekomen. De reacties zijn ingediend door inwoners, ondernemers, de Fietsersbond, Connexion, andere overheden en ontwikkelaars. De vele reacties en de zorgen die zijn geuit hebben geleid tot een aantal aanpassingen aan het VSP. Die zijn opgesomd en toegelicht in de Nota van Beantwoording. Bovendien zijn een aantal kaarten en tekstuele onduidelijkheden en fouten aangepast.



De reacties gaan voornamelijk over:

- a. een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan;
- b. een nieuwe weg uit Toolenburg;
- c. een busbaan door de wijk Graan voor Visch;
- d. een fietspad op de Geniedijk tussen de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan.

### 3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Het VSP is een kader met uitgangspunten voor het netwerk en oplossingsrichtingen die nader uitgewerkt moeten worden. Hierover wordt de raad als volgt geïnformeerd:

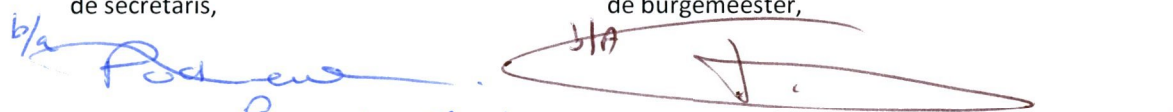
- onderzoeken die leiden tot wijziging van het VSP worden aan de raad aangeboden met een voorstel tot wijziging van het VSP;
- onderzoeken die binnen de kaders van het VSP vallen worden vastgesteld door het college. Over de voortgang wordt de raad op de hoogte gehouden via de Voortgangsrapportage Mobiliteit;
- concrete projecten die zijn getoetst op haalbaarheid worden met een voorbereidingsbesluit ter besluitvorming voorgelegd aan de raad. Hierin wordt akkoord gevraagd op de opgehaalde wensen en uitgangspunten en gevraagd of de raad akkoord gaat met verdere uitwerking. Als het project verder is ontworpen en technisch uitgewerkt wordt een ontwerp voorgelegd aan de raad ter vaststelling, met een kredietbesluit.

### 3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Met het VSP stellen wij het kader vast op het gebied van verkeer en vervoer dat het mogelijk maakt om de woningen in Hoofddorp te bouwen. Met deze plannen dragen wij bij aan de regionale MRA-woningbouwopgave.

## 4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
de secretaris,


  
 Michiel Ruis    P. van der Meulen    Marianne Schuurmans-Wijdeven    J. Nobel

Bijlage(n):

- Nota van Beantwoording Verkeersstructuurplan Hoofddorp
- Verkeersstructuurplan Hoofddorp eindconcept datum 11 april 2023