

Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030

HOOFDDORP 3.0

De nieuwe ruimtelijke opgave voor Hoofddorp

Voorontwerp Januari 2012



gemeente
Haarlemmermeer

Colofon

Uitgave

Gemeente Haarlemmermeer
Cluster Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp
Tel.: 0900 - 1852

www.haarlemmermeer.nl/structuurvisie
structuurvisie@haarlemmermeer.nl

Januari 2012

Fotografie

Gemeente Haarlemmermeer
Laura de Graaff

Projectleiding
Hans Poulssen



gemeente
Haarlemmermeer

Voorwoord

Wij zijn blij u de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 te kunnen presenteren. Want er gaat veel gebeuren en veranderen in de grootste plaats van Haarlemmermeer. Om dat proces richting te geven, is als deeluitwerking van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, deze ruimtelijke toekomstvisie voor Hoofddorp opgesteld.

Wat gaat er dan veranderen in Hoofddorp zult u zich afvragen. We willen Hoofddorp beter maken dan het nu is, beter bereikbaar, duurzamer en levendiger. Daarnaast willen we doorgaan met het bouwen van woningen in Hoofddorp. Woningen die geschikt zijn voor starters, maar ook voor mensen die de eengezinswoning ontgroeid zijn. Ontwikkelingen komen door de crisis en haar nasleep niet meer makkelijk van de grond. Bedrijven en kantoren staan leeg, en woningen worden moeilijk verkocht. Onze inzet met deze deelstructuurvisie is de ontwikkeling van Hoofddorp opnieuw een stimulans te geven.

Hoofddorp 3.0

Hoofddorp staat op het derde keerpunt in haar ruimtelijke ontwikkeling. Hoofddorp was tot in de jaren 60 van de vorige eeuw nog een klein polderdorp. Maar vanaf 1970 heeft Hoofddorp zich in sneltreinvaart ontwikkeld, en groeide in 40 jaar van 9000 naar 73.000 inwoners nu. De uitbreiding was geconcentreerd aan de zuidzijde van de Geniedijk en is herkenbaar aan de woonwijken, kantoren- en bedrijventerreinen die aan de buitenkant van Hoofddorp zijn gebouwd. Nu stellen we voor om bestaande gebieden van Hoofddorp te herontwikkelen of zelfs een andere functie te geven. Denk daarbij aan de kantoren in Beukenhorst, die wellicht een prima plek kunnen zijn voor appartementen. De ontwikkeling van Hoofddorp zal dus niet stoppen, maar wordt meer beheerst en binnen de bebouwde kom doorgezet. Daarmee kunnen we tegelijkertijd Hoofddorp veel duurzamer maken.

Maar met woningen bouwen in de bestaande kern kom je er niet. We willen van Hoofddorp ook een levendige, duurzame en goed bereikbare stad maken. Hoe we denken dat te gaan doen kunt u lezen in deze deelstructuurvisie.

De komende maanden zullen wij met u, bewoners en ondernemers gaan praten over onze voorstellen. Daarna zal de gemeenteraad de deelstructuurvisie vaststellen als toetsingskader voor nieuwe bestemmingsplannen, gebiedsgerichte plannen en projecten.

Wij wensen u veel inspiratie toe bij het lezen van de visie. Wij hopen dat deze ons allen kan stimuleren bij de ontwikkeling van Hoofddorp tot een levendige, duurzame en bereikbare stad.

Namens het College van Burgemeester en Wethouders,

drs. M.J. (Michel) Bezuijen

Wethouder Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Sport





levendige

duurzame

bereikbare

Stad

Samenvatting

Inleiding: Hoofddorp 3.0

Met deze deelstructuurvisie voor Hoofddorp stippelen we een nieuwe weg uit voor Hoofddorp. Na een sterke groei vanaf 1970 tot 2010 met van elkaar gescheiden, aan de buitenzijde van Hoofddorp gesitueerde woonwijken, kantoorgebieden en bedrijventerreinen, wordt Hoofddorp de stad van Haarlemmermeer. Het moet een grotere, intensieve, maar ook meer levendige stad worden, waar werken, wonen en voorzieningen veel meer met elkaar gemengd worden. En waar een sterke ruimtelijke structuur, gericht op groen en infrastructuur basis is voor een duurzame binnenstedelijke ontwikkeling en beheer van het bestaande gebied. Hoofddorp wordt een stad met een goede balans tussen kwaliteit van wonen en voorzieningen. We kunnen dit omschrijven als de derde grote richtingswijziging in ons ruimtelijk beleid voor Hoofddorp.

Hoofddorp wordt een levendige, duurzame en goed bereikbare stad

Er komen nog 4000 tot ruim 11.000 woningen bij.

Naar verwachting, en als de woningmarkt het toelaat, kunnen we tot 2020 starten met het bouwen van 4000 tot 5000 woningen, voornamelijk in het zuiden van Hoofddorp en in het centrum. Afhankelijk van de vraag aan woningen en de mogelijkheden om belemmeringen weg te halen zal in het stadscentrum, op de knooppunten en in het noorden van Hoofddorp na 2020 nog 4000 tot maximaal 7000 woningen gebouwd kunnen worden. Dat is ruim 11.000 woningen totaal. Hoeveel woningen er in werkelijkheid gebouwd zullen

worden is sterk afhankelijk van de marktomstandigheden en onze scenariokeuze in de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (kiezen voor intensivering van stedelijk gebied of voor ontwikkeling aan de westzijde van Haarlemmermeer). Bij deze aantallen gaan we ervan uit dat er relatief compact gebouwd zal worden, dat kan hoogbouw zijn, of intensieve laagbouw. Hoofddorp kan uitgroeien tot een stad met 100.000 inwoners.

Beukenhorst en bedrijventerreinen transformeren.

Een belangrijk deel van de woningbouwopgave vinden we in het geleidelijk omvormen van de huidige kantoorterrein Beukenhorst (west), het bedrijventerrein Hoofddorp-Noord, mogelijk deels op bedrijventerreinen Graan-voor-Visch Zuid en een nog niet bebouwd deel van De President. In onze regionale visie op bedrijven en kantoren (Plabeka 2) hebben we geconstateerd dat de vraag aan kantoren en bedrijven voorlopig duidelijk lager blijft dan het totale aanbod in de regio. Daarop hebben we gereageerd door de ontwikkeling van een aantal kantoren en bedrijventerreinen nu te bevriezen en voor een aantal terreinen te kijken of er andere functies mogelijk zijn (transformatie). Daarom vinden wij het verstandig om de kantoren en bedrijvengebieden die buiten de geluidscontour van Schiphol (20Ke) liggen, en waar dus ook woningen gebouwd kunnen worden -deels- om te vormen tot woongebied.

Doel van de deelstructuurvisie

Deze deelstructuurvisie is geen blauwdruk hoe het precies gaat worden, maar een inspiratiekader. Het maakt ontwikkelingen en veranderingen mogelijk, geeft richting en duidelijkheid aan de ruimte en in de tijd.

Hoofddorp krijgt een groter en aantrekkelijk stadscentrum.

Het centrum van Hoofddorp heeft de laatste jaren een metamorfose ondergaan. Het is gegroeid van een dorpscentrum naar een efficiënt stadscentrum voor alle inwoners. En het heeft inmiddels een regionale aantrekkingskracht.

Wat het centrum nog ontbeert is een goede verbinding naar het station en de levendigheid (horeca) van een echte stad. In de bestemmingsplannen zullen we daarom op meer locaties horeca mogelijk maken. Tevens gaan we het centrumgebied op termijn vergroten richting het station en naar het noorden. Wij bieden ondernemers daardoor meer mogelijkheden voor commerciële voorzieningen en dienstverlening.

Met name met de transformatie van Beukenhorst zien wij een grote kans om het gebied tussen het station en het huidige centrum te ontwikkelen en te verlevendigen. Daar zullen we de komende jaren prioriteit aan geven. We willen het huidige wandelbos en een deel van de fruittuinen omvormen tot een echt centraal stadspark met bijbehorende (horeca) voorzieningen, een evenementenlocatie en woningen. Rond een stadspark hoort de ontwikkeling van grote herenhuizen en appartementen. Ook kunnen we dan direct onze wens van een heldere en directe verbindingroute tussen het station en het centrum realiseren. In het huidige Beukenhorst is naast woningbouw ook gedacht aan ruimte voor hoger onderwijsvoorzieningen.

Het centrumgebied zal ook naar het noorden vergroot worden. De bedrijven in het gebied aan de Nijverheidsstraat en Burgemeester Pabstlaan zullen transformeren naar appartementen met commerciële voorzieningen en dienstverlening op de begane grond.

De autobereikbaarheid van Hoofddorp wordt verbeterd.

Om het stadscentrum en die extra woningen te kunnen ontsluiten én de huidige bereikbaarheid (van het centrum) van Hoofddorp over de weg te verbeteren zijn er in onze structuurvisies en het concept Deltaplan Bereikbaarheid een aantal voorstellen gedaan.

Op dit moment zien wij voor Hoofddorp veel mogelijkheden in een verdubbeling en doortrekking van de Nieuwe Bennebroekerweg naar de A4 en de Bollenstreek. Daarnaast is een aansluiting op de A5 en een zogenaamde stadsboulevard (naar het noorden door-getrokken Van Heuven Goedhartlaan en Spoorlaan, langs het spoor) op termijn ook nodig. Op langere termijn, in combinatie met woningbouw aan de noordzijde van Hoofddorp overwegen we de Weg om de Noord naar het noorden te verplaatsen en de huidige weg om te bouwen tot wijkontsluitingsweg. Daarmee wordt het doorgaande verkeer (Heemstede/ Haarlem - A4/Schiphol) gescheiden van het verkeer dat in Hoofddorp moet zijn. Tevens verbeteren wij daarmee de bereikbaarheid van de transitiewijken Hoofddorp-Noord en Hoofddorp-Oost. We onderzoeken - samen met de provincie - of de wijk Floriande beter te ontsluiten is met een aansluiting bij het ziekenhuis op de N201 en een eventuele verbindingsweg tussen Leenderbos en Deltaweg, die een goed alternatief kan zijn voor de huidige IJweg.

Wij zien ook grote kansen voor de verlenging van de Burgemeester Pabstlaan tot de N201. Deze weg zal een goede auto-ontsluiting kunnen worden voor het centrum en de ontwikkelingen direct ten noorden van de Kruisweg.

Twee nieuwe lijnen voor hoogwaardig openbaar vervoer.

Naast de bereikbaarheid over de weg is bereikbaarheid met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV, Zuidtangent, RegioNet) in dit congestiegevoelig gebied essentieel. We

gaan ons inzetten om meer mensen met het openbaar vervoer te vervoeren. Naar hun werk, maar ook naar de voorzieningen in Hoofddorp en het stadscentrum. Daarbij gaan we uit van verbetering en uitbreiding van het RegioNetwerk. Door de uitbreiding van het HOV-netwerk komen er meer HOV-haltes, waardoor het voor Hoofddorpers aantrekkelijker wordt om gebruik te gaan maken van het RegioNet.

Zoals we al in het Deltaplan Bereikbaarheid hebben aangegeven zien wij kansen voor een *Hoofddorp-Centrum Noordlijn*, die het stadscentrumgebied van Hoofddorp direct verbindt met de werkgebieden rond Schiphol en met Heemstede/Haarlem. Met name zal deze lijn de bereikbaarheid van het nieuwe stadscentrum van Hoofddorp verbeteren en de ontwikkelingen ten noorden van het centrum ontsluiten. Deze lijn kan daarnaast de druk op het bestaande hoofdtracé van de Zuidtangent verminderen, waardoor vertramming van het hoofdtracé waarschijnlijk niet nodig is. Wij onderzoeken nog twee tracés voor deze lijn. Over de Kruisweg of over de Burgemeester Pabstlaan. Hierbij kijken we naar de ruimtelijke inpassing en de maatschappelijke en financiële mogelijkheden. Totdat hierover meer duidelijk is zullen we het tracé ruimtelijk niet onmogelijk maken en starten met de bestaande reguliere lijn 140 op te waarderen.

De tweede lijn is de *Hoofddorp-Zuidlijn*, een lijn die het Spaarne ziekenhuis, de wijk Floriande, het Huis van de sport, en de woningbouw in Hoofddorp Zuid met het treinstation van Hoofddorp verbindt. Deze ontwikkelingen in het zuiden van Hoofddorp genereren naar verwachting voldoende passagiers om een HOV-lijn te exploiteren. In principe is dit een lijn die ook de mogelijke woningbouw in het westen van Haarlemmermeer ontsluit, maar vooralsnog lijkt een verbinding via Floriande, deels over de bestaande weg, maar

met voldoende doorstroming ook aantrekkelijk en rendabel. We onderzoeken of een vrijliggend tracé over de onder de grond gelegde 150kV leiding in Floriande meer rendement oplevert.

Duurzame voorzieningen voor Hoofddorpers komen op logische ontmoetingsplekken

Om de inwoners van Hoofddorp zich sociaal en fysiek verbonden te laten voelen met elkaar en hun omgeving zijn voorzieningen essentieel. Daarom gaan we, indien er behoefte aan is, op logische plekken waar mensen elkaar ontmoeten, zoals knooppunten van vervoer en wijkcentra een passend voorzieningsprogramma mogelijk maken. Kinderopvang, servicepunt voor auto of fiets, een AH- to go en een kiosk geclusterd bij een knooppunt maken het bijvoorbeeld mogelijk om meer activiteiten te combineren op een locatie en maken dit punt tegelijkertijd aantrekkelijker door de levendigheid die ontstaat. Dit draagt bij aan geborgenheid en ontmoeting. Hierbij zal eerst aangetoond moeten worden of er behoefte aan de voorziening op die plek is.

Buurten (200 tot 300 woningen) kunnen versterkt worden door ontmoetingsplekken te creëren in de openbare buitenruimte, zoals pleinen, parkjes en trap- en speelveldjes. Waar mogelijk willen we ook een buurtcafé of een lokale winkel mogelijk maken.

We onderkennen dat voor detailhandel een bepaalde schaalgrootte vereist is en dat dit voor bewoners overlast kan betekenen. Maar wij vinden dat een compacte stad als Hoofddorp kansen moet bieden voor het mengen van functies om de levendigheid in wijken en buurten te vergroten.

Wij zien mogelijkheden voor vier nieuwe centra voor wijkvoorzieningen in Hoofddorp. Twee in het zuiden en twee

in het noorden. De ontwikkeling en het type voorzieningen zijn afhankelijk van de doelgroep, behoefte en de ruimtelijke mogelijkheden.

Daarnaast hebben we een aantal hoofdontwikkelgebieden voor voorzieningen gedefinieerd op knooppunten. Een (medisch) ontwikkelgebied bij het ziekenhuis, een sportontwikkelgebied bij het Huis van de Sport in Hoofddorp-Zuidwest, horeca- en cultuurontwikkelgebieden in het stadscentrum en onderwijsontwikkelgebied nabij het station (Beukenhorst).

Grote sportcomplexen kunnen op termijn naar Park21, kleine complexen blijven of komen dicht bij bewoners.

Er is steeds meer ruimte nodig voor grote sportvoorzieningen in Hoofddorp, met name geldt dit voor voetbal- en hockeyvelden. Daarom hebben we in 2010 een nieuw voetbalcomplex gemaakt in het zuiden van Hoofddorp en heeft de hockeyvereniging sinds kort een nieuw veld. De binnenstedelijke ontwikkeling en/of de verdere groei en schaalvergroting van deze sportcomplexen dwingt ons om op lange termijn wellicht toe om een aantal grote complexen buiten de bebouwde kom te verplaatsen. Anderzijds vinden we het belangrijk om sport in de wijk te behouden. Dit vanwege de ontmoetingsfunctie en omdat beweging goed is voor de gezondheid van onze inwoners. Als een van de oplossingen zien we de mogelijkheid om wijkvoorzieningen als onderwijs, kinderopvang, welzijnsvoorzieningen voor ouderen, een café en buurthuis te combineren met één sportveld (voetbalveld).

Binnen een paar jaar wordt het sportpark Toolenburg (honkbal) verplaatst naar het Park21. En ook de grote sportcomplexen in Hoofddorp-Oost (atletiek, hockey) en Arnolduspark (tennis, skibaan, hondentraining, squash)

zouden op lange termijn mogelijk verplaatst kunnen worden. Dit om ook hier woningbouw mogelijk te maken.

Interne groen en fietsverbindingen worden verbeterd.

In en rond Hoofddorp is veel openbaar groen aanwezig. De woonwijken hebben een groene uitstraling, dit is één van de sterke kanten van Hoofddorp. Echter de samenhang en bereikbaarheid van het openbaar groen kan op verschillende punten beter. De recreatiegebieden rond Hoofddorp, veelal gelegen achter autowegen en geluidswallen, kunnen we beter bereikbaar maken door goede aansluitingen op de interne fietsroutes. Wijk- en buurtparken kunnen veel meer benut worden door een intensievere inrichting en mogelijk toevoegen van publieksfuncties zoals horeca. Prachtige voorbeelden zijn de twee nieuwe vestigingen aan de Toolenburgerplas die dit gebied een grote meerwaarde geven. Het netwerk van fiets- en wandelroutes kan versterkt worden door de bestaande buurtparken beter met elkaar te verbinden met water en groen. Ecologische verbindingen kunnen tegelijk meeliften mits hier bij de inrichting rekening mee wordt gehouden. Beleving van natuur begint in de directe woonomgeving, dus is het belangrijk dat dieren en planten vanuit de omgeving in de woonwijken kunnen komen en hier een goede omgeving aantreffen om te verblijven of kiemen.

We versterken ondernemerschap in de woonwijk.

De Hoofddorpse woonwijken vervullen steeds meer een belangrijke functie als kraamkamers voor nieuw ondernemerschap. In de woonwijken vinden we bedrijven die actief zijn in alle sectoren van de economie. De groei in aantal en diversiteit van dit soort kleine bedrijven is de laatste jaren groot. Het inzetten op de leefbaarheid (prettig werkklimaat) in de wijk geeft een gunstig effect op het

vestigingsklimaat voor dit soort bedrijven. Om ondernemerschap in de wijken te stimuleren gaan we in bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen kijken waar en hoe we werken aan huis of kleine dienstverlenende bedrijven (ca. 2 tot 5 medewerkers) beter kunnen accommoderen.

Veel kleine ondernemers en ZZP-ers gebruiken hun woning voor hun bedrijfsuitvoering. Maar ook 'gewone' werknemers van bedrijven gaan steeds meer in de woonomgeving werken (Het Nieuwe Werken). Deze mensen hebben op een gegeven moment een plek nodig om even rustig te werken met alle voorzieningen, klanten op een representatieve wijze te kunnen ontmoeten, te netwerken of zaken te bespreken. Daarvoor gaan we onderzoeken of er bedrijven zijn die in Hoofddorp ontmoetingsplekken en flexibele werkplekken kunnen en willen ontwikkelen (de zogenaamde derde werkplek). Er zijn al een aantal bedrijven op deze ontwikkeling van flexibele kantoorgebouwen ingesprongen, die uiteenlopende diensten aanbieden, zoals vergaderzalen, horeca en hosts voor persoonlijke ondersteuning.

Wij willen dit soort flexibele werkplekken stimuleren door deze op kansrijke locaties in Hoofddorp mogelijk te maken. Kansrijk achten wij deze ontwikkelingen bij wijk- en buurtwinkelcentra, in historische gebouwen en bij knooppunten.

We gaan knooppunten uitbuiten en entrees maken

Knooppunten zijn niet alleen knopen van openbaar vervoer. Op deze plekken gebeurt wat. Naast openbaar vervoer komen hier fietsroutes en eventueel autowegen bijeen. Knooppunten zijn voor ons ook logische plekken waar mensen samenkomen en elkaar kunnen ontmoeten. Ook de provincie heeft in haar Structuurvisie 2040 de knooppunten

een belangrijke rol gegeven voor de intensivering van het stedelijk gebied. Deze knopen zijn meer dan overstap-punten, want ze worden - waar mogelijk- verrijkt met voorzieningen, woningen, horeca en werkplekken voor ZZP-ers en thuiswerkers.

Concrete toekomstige grotere knooppunten zijn het station, het (medisch) knooppunt bij het ziekenhuis, het sportknooppunt bij het Huis van de Sport in Zuid en - eveneens in Hoofddorp-Zuid- het park-knooppunt. De knooppunten zijn ook vaak de entrees van Hoofddorp. Maar er zijn ook andere plekken die als entree gezien kunnen worden. Elke entree heeft een eigen identiteit en uitstraling. We willen dat het duidelijk is wanneer men een belangrijke entree passeert. Door gericht materiaalgebruik, beplanting die verandert of door de aanwezigheid van afwijkende elementen of gebouwen. Op de volgende plekken moet meer aandacht komen voor de entree: op knooppunten van wegen in en rond Hoofddorp, bij het station (hier past een route naar het centrum), bij het ziekenhuis, het Huis voor de Sport (dat is de zuidwest-entree), het stadscentrum en op knopen van vervoer.

Historische panden en wegen behouden en hergebruiken.

Om de identiteit en herkenbaarheid van Hoofddorp te versterken willen we cultuurhistorische elementen gebruiken, ontmoetingsplaatsen creëren en herkenbare routes en gebouwen benutten. Historische gebouwen kunnen een nieuwe functie krijgen en tegelijk de karakteristieke uitstraling van het oude Hoofddorp versterken. Een goed voorbeeld is het theater Het Oude Raadhuis. Zo zijn we ook aan het bekijken of het Polderhuis, de Hoofdvaartkerk en het fort Hoofddorp een meer publieke functie kan krijgen. Functies als horeca, zorg en wonen moeten mogelijk worden in historische panden. Afhankelijk

van de locatie kan ook gedacht worden aan dienstverlenende bedrijfsjes. De herkenbare inrichting van historische wegen, zoals de Hoofdvaart, de Kruisweg, het tracé van de oude spoorlijn willen we daarom versterken.

Meer waterberging maken

In onze diepe polder is relatief erg weinig open water aanwezig. Dit geldt ook voor Hoofddorp. Door meer open water in Hoofddorp te maken, kunnen we meerdere kansen en problemen tegelijk aanpakken. Onze zomers gaan warmer worden, we moeten rekening houden met hevige regenbuien en we kunnen ook langere periodes van droogte verwachten. Meer open water zorgt voor verkoeling in hete zomers. Meer open water geeft meer ruimte voor waterberging bij hevige piekbuien en zorgt ervoor dat er minder regenwater in het riool terecht komt. Bovendien is meer open water aantrekkelijk voor bewoners. Wanneer we het bestaande water vooral groter maken wordt het veel beter zichtbaar en dus beleefbaar. Meer open water kan relatief makkelijk gemaakt worden door bestaande waterpartijen te vergroten of plekken in parken aan te wijzen die tijdelijk voor korte tijd kunnen onderlopen. Zo kunnen gevolgen van klimaatverandering worden opgevangen op een manier die de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte vergroot.

Haalbaarheid en scenario's

We hebben onderzocht wat het eindbeeld voor Hoofddorp in 2030 zou kunnen zijn. Dat eindbeeld gaat uit van ruim 11.000 extra woningen die door uitbreiding aan de zuidzijde, in het nieuwe stadscentrum en op knooppunten en door transformatie gebouwd kunnen worden. Dat kan alleen als alle genoemde locaties inderdaad ontwikkeld kunnen worden én we met een hoge dichtheid bouwen. Gezien de

huidige marktomstandigheden is dat een ambitieus programma. Toch vinden wij het belangrijk een visie te maken die op lange termijn richting geeft. Want daarmee maken we nu bepaalde ontwikkelingen niet onmogelijk, en we verwachten dat burgers, bedrijven en ontwikkelaars mogelijk inspiratie opdoen.

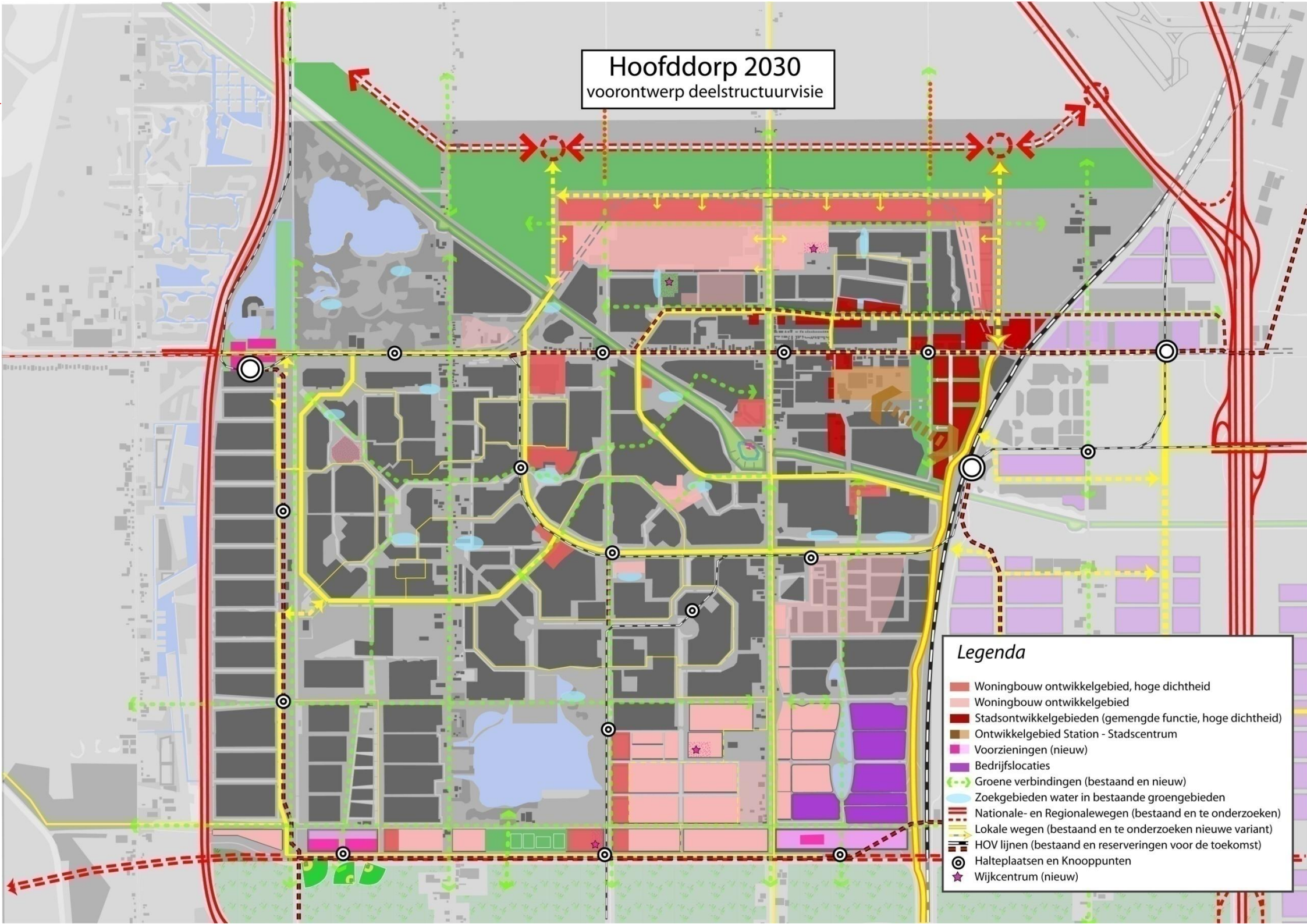
Maar we moeten realistisch zijn. Het is goed mogelijk dat dit eindbeeld niet gehaald wordt, en dat fasering noodzakelijk is. In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 hebben we drie toekomstscenario's voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer opgenomen. Daarin speelt de ontwikkeling van Hoofddorp een centrale rol.

1. **Scenario 1: Van dorp naar stad in evenwicht.** (8000-11.000 woningen in Hoofddorp).
2. **Scenario 2: Buiten wonen** (ontwikkeling aan westkant van Haarlemmermeer, met maximaal 5000 woningen in Hoofddorp).
3. **Scenario 3: De Haarlemmermeer voltooid.** (Scenario 1 en 2, ruim 11.000 woningen in Hoofddorp).

Deze scenario's worden in de Structuurvisie Haarlemmermeer en de daarbij behorende plan-MER nader onderzocht. Tevens zullen we dit voorontwerp met bewoners, bedrijven en overheden bespreken. Na deze participatie zullen we in de definitieve deelstructuurvisie aangeven welke voorstellen haalbaar zijn en hoe we die, en met wie we dit voor elkaar gaan krijgen.

Hoofddorp 2030

voorontwerp deelstructuurvisie



Legenda

- Woningbouw ontwikkelgebied, hoge dichtheid
- Woningbouw ontwikkelgebied
- Stadsontwikkelgebieden (gemengde functie, hoge dichtheid)
- Ontwikkelgebied Station - Stadscentrum
- Voorzieningen (nieuw)
- Bedrijfslocaties
- Groene verbindingen (bestaand en nieuw)
- Zoekgebieden water in bestaande groengebieden
- Nationale- en Regionalewegen (bestaand en te onderzoeken)
- Lokale wegen (bestaand en te onderzoeken nieuwe variant)
- HOV lijnen (bestaand en reserveringen voor de toekomst)
- Halteplaatsen en Knooppunten
- Wijkcentrum (nieuw)

INHOUD

A Inleiding en Ambitie

1. Inleiding	12
2. Dit is Hoofddorp!	14
2.1 Oorsprong en ontwikkeling	
2.2 Sterke en zwakke punten	
3. Ambitie en uitgangspunten	18
3.1 Onze ambitie voor Hoofddorp	
3.2 Het beleid van andere overheden	
3.3 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030	
3.4 Concept: stad én dorp	
3.5 Transformeren, mengen, verbinden en verknopen	
3.6 De 10 opgaven voor de toekomst van Hoofddorp	

B De 10 opgaven uitgewerkt

Opgave 1: Woningen bouwen	26
Opgave 2: Voorzieningen realiseren	36
Opgave 3: Herstructureren en transformeren	46
Opgave 4: Scheiden van verkeersstromen	54
Opgave 5: Stimuleren OV en fietsgebruik	62
Opgave 6: Centrum bereikbaar houden	74
Opgave 7: Verbinden werken en wonen	80
Opgave 8: Versterken van groen en water	90
Opgave 9: Identiteit en herkenbaarheid	102
Opgave 10: Klimaatbestendig en –neutraal	112

C Visie en Varianten

1. Visie op Hoofddorp	122
1.1 Hoofddorp 3.0	
1.2 Ruimtelijke hoofdstructuur	
1.3 Ambities mogelijk maken	
2. Varianten en Fasering	130
2.1 Inleiding	
2.2 Varianten	
2.3 Fasering	
2.4 Scenario's	
3. Haalbaarheid	134
3.1 Inleiding	
3.2 Ontwikkelingsstrategie	
3.3 Milieueffectrapportage	
3.4 Participatie	

A

Inleiding en Ambitie

In de komende 20 jaar gaat Hoofddorp veranderen. Om daaraan sturing te geven is deze deelstructuurvisie voor Hoofddorp gemaakt. Vooruit durven kijken, rekening houden met veranderingen en projecten realiseren. Dat is wat de gemeente Haarlemmermeer hiermee wil bereiken. Zodanig dat de initiatieven, inspanningen en investeringen van vandaag ook gericht zijn op de doelen van overmorgen.

1 Inleiding

Waarom een visie voor Hoofddorp?

Hoofddorp is de grootste kern van de gemeente Haarlemmermeer. Er gebeurt en verandert veel. Zo woont het merendeel van de Haarlemmeerders in Hoofddorp en vinden we er een groot deel van de gemeentelijke werkgelegenheid. Ook heeft het centrum zich inmiddels ontwikkeld tot het winkel- en cultureel hart voor heel Haarlemmermeer. Maar er ontstaat ook steeds meer leegstand van kantoren en bedrijven. De daardoor op de loer liggende verpaupering willen we zien te voorkomen. Daarnaast zien we dat de goede autobereikbaarheid van Hoofddorp aan zijn grenzen komt. En voor de jongeren is er in Hoofddorp relatief weinig te doen. Voor hen wordt het ook steeds lastiger om eigen, passende woonruimte te vinden. Kortom, Hoofddorp verandert steeds meer in de richting van een stad, met de bijbehorende positieve en negatieve effecten. Wij zien die stedelijke ontwikkeling als een positief gegeven waaraan we sturing willen geven.

Om sturing te geven hebben wij deze visie op Hoofddorp gemaakt. Vooruit durven kijken, rekening houden met veranderingen en projecten realiseren. Dat is wat wij hiermee willen bereiken, zodanig dat de initiatieven, inspanningen en investeringen van vandaag ook gericht zijn op de doelen van overmorgen.

Wat is de opgave voor Hoofddorp?

Wat nu voor u ligt is de opmaat naar een ontwerp structuurvisie en een grote stap richting de definitieve structuurvisie voor Hoofddorp. Deze visie is de uitwerking van de 10 opgaven uit de Startnota *Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030*, die in mei 2009 door de gemeenteraad is vastgesteld als kader hiervoor. Die 10 opgaven zijn derhalve de kern van deze structuurvisie. Op basis van analyses, participatie met de wijk- en buurtraden en onderzoek zijn de 10 opgaven uitgewerkt. Deze uitwerking heeft geleid tot een integraal verhaal over onze ambitie, uitgangspunten en voorgestelde acties. Het integrale verhaal hebben wij vertaald naar een concept structuurplankaart voor Hoofddorp.

Wat is de relatie met de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030?

Deze deelstructuurvisie is een uitwerking van de structuurvisie Haarlemmermeer, en is concreter en gedetailleerder. De gemeentelijke structuurvisie gaat louter in op de ruimtelijke hoofdkeuzes voor Hoofddorp en sociale duurzaamheid.

De hoofdkeuzes voor Hoofddorp worden meegenomen in een milieu effect rapportage (plan-m.e.r.) die gekoppeld is aan de besluitvorming over de structuurvisie. De deelstructuurvisie is een ruimtelijke visie, waarbij de ruimtelijke aspecten van de sociale duurzaamheid een plek hebben gekregen.

Deze deelstructuurvisie vormt door zijn grotere concreetheid de directe basis voor toekomstige bestemmingsplannen en initiatieven.

Welke uitgangspunten hebben we genomen?

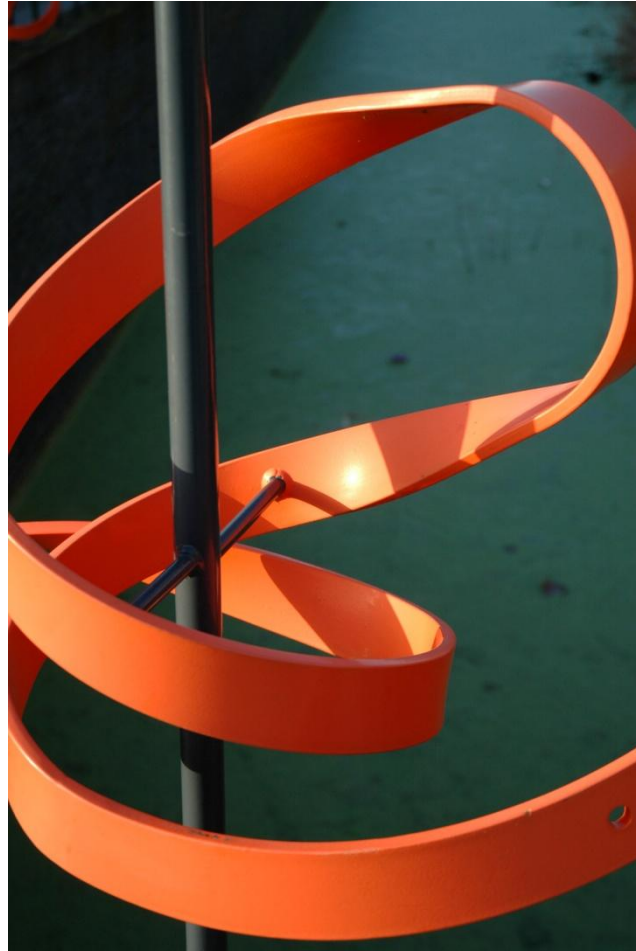
Wij gaan uit van het door ons opgestelde beleid en de projecten die we al hebben opgestart of uitgevoerd, zoals het horecabeleid, detailhandelsbeleid of klimaatbeleid, maar ook de realisatie van het Cultuurgebouw, de wijk Floriande en de versterking van het centrum. Daarnaast houden we rekening met ruimtelijke plannen, beleidsplannen en ruimtelijk beleid van de regio en hogere overheden. Maar de maatschappij verandert voortdurend, vandaar dat we soms over bestaand beleid en afspraken heen gekeken hebben naar andere en betere oplossingen. Dat hoort bij visievorming. Ook hebben we rekening te houden met ruimtelijke belemmeringen die met de luchthaven te maken hebben en met verkeerslawaai of veiligheid. Ook deze belemmeringen zijn voortdurend in beweging.

De plangrens is bepaald aan de hand van de overige projecten in Haarlemmermeer. De tijdshorizon is gelijk aan die van Haarlemmermeer: 2030. Waarbij we een meer concrete horizon tot 2020 hanteren voor realistische plannen die in bestemmingsplannen opgenomen kunnen worden.

Leeswijzer: Dit visiedocument is in drie delen opgebouwd A, B en C.

Deel A omvat, naast dit inleidende hoofdstuk 1, een hoofdstuk met een korte analyse van Hoofddorp en haar inwoners en een hoofdstuk waarin de algemene ambitie en uitgangspunten voor Hoofddorp zijn verwoord.

In deel B zijn de 10 opgaven uitgewerkt. Deze 10 hoofdstukken bestaan elk uit een paragraaf met analyse (Wat is er aan de hand?), uit een paragraaf met onze ambitie en uitgangspunten en een resultaatparagraaf (Wat gaan we doen?). In deel C presenteren wij in twee hoofdstukken onze integrale en ruimtelijke visie op Hoofddorp.



2 Dit is Hoofddorp !

Als we Hoofddorp willen typeren dan vervallen we vaak in de discussie of Hoofddorp een stad of een dorp is. Duidelijk is dat het geen eenduidig te typeren plaats is, maar bepaalde delen van hoofddorp ruimtelijk en sociaal meer dorps dan stedelijk zijn. Dat komt door de verschillen in ruimtelijke en sociale ontwikkeling van Hoofddorp.

In dit hoofdstuk gaan we kort in op die typische verscheidenheid van Hoofddorp en haar inwoners.

2.1 Oorsprong en ontwikkeling

Na de drooglegging van Haarlemmermeer werden in 1853 de twee dorpen Hoofddorp en Nieuw-Vennep gesticht. Hoofddorp werd al snel – mede door zijn economische en bestuurlijke functie – het belangrijkste dorp van de gemeente. Groeide Hoofddorp een eeuw lang geleidelijk en organisch, in 1970 kreeg het met de bouw van wijk Graan voor Visch te maken met de eerste groeistuipt. Het inwoneraantal verdubbelde in tien jaar tijd. In de jaren zeventig en daarna bleef Hoofddorp schoksgewijs groeien. Aan de westkant rezen de grote woonwijken Pax, Bornholm en Overbos en aan de zuidkant Toolenburg en later Floriande.



Kruisdorp (Hoofddorp) in 1868

getekend door J.P. Wisselingh

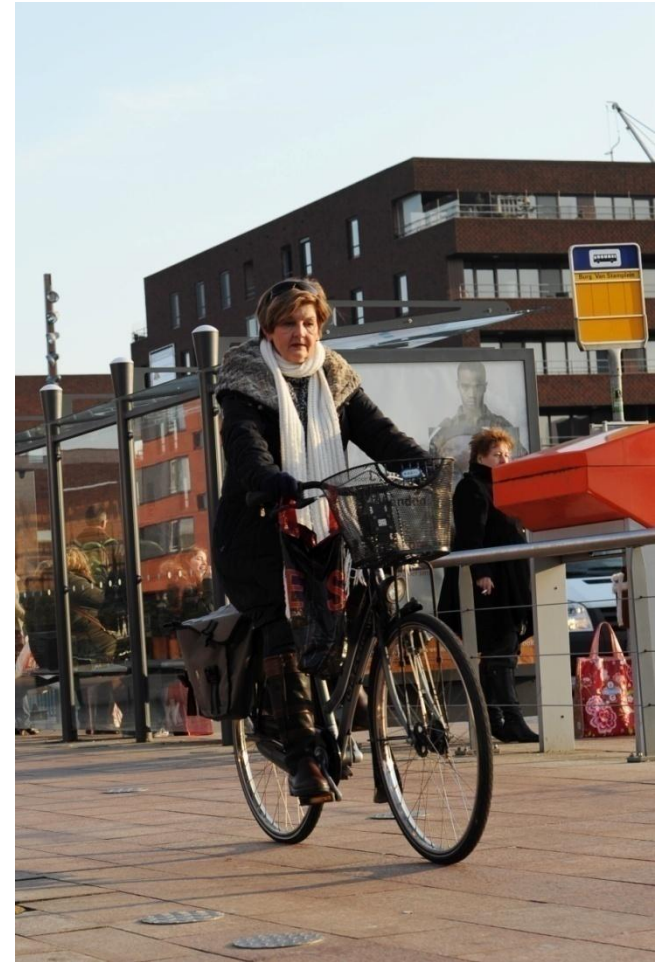
Ruimtelijke diversiteit

De uiteenlopende snelheid van ontwikkelingen maakte van Hoofddorp een 'mozaïek kern' waarin alle fasen in de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer herkenbaar zijn: van dorps tot postmodern stedelijk.

In het oude centrumgebied treft men een mix aan van oud en nieuw, een verscheidenheid aan bouwvormen en typen openbare ruimten. In dit oude dorp komen verschillende functies naast elkaar voor. Hoofddorpers wonen hier tussen winkels, scholen, kantoren en kerken. Door de aanwezigheid van historische structuren (zoals Hoofdvaart, Geniedijk) en objecten (zoals Polderhuis en Witte Kerk) is de unieke poldergeschiedenis van Haarlemmermeer nog steeds af te lezen in wat nu het meest centrale en verstedelijkte deel van Haarlemmermeer is.

Hoe anders zijn de moderne Hoofddorpse wijken, die vanaf de jaren '70 zijn gebouwd. Deze wijken, ontstaan om de suburbanisatiedruk vanuit de grote steden op te vangen, kenmerken zich juist door eenvormigheid en monofunctionaliteit. Tegen de oude dorpskern aan zijn eerst Graan voor Visch en Pax gebouwd. Twee wijken opgezet volgens de idealen van de functionalistische woonwijk: ruim, met veel groenvoorzieningen en strikte scheiding tussen wonen, werken en recreatie. Als reactie op de vaak bekritiseerde anonimiteit van het functionalisme, ging in Bornholm en Overbos het roer om. Intieme openbare ruimtes zouden de teloorgegangene verbondenheid in de wijk doen herleven. De wijken kregen woonerven, een kronkelige wegenstructuur en meer gevarieerde bebouwing dan Graan voor Visch en Pax.

Door de toenemende weerstand tegen de grote gelijkvormigheid van de groeikernwijken in Nederland groeide de behoefte aan meer diversiteit in woonvormen. Deze omslag kreeg zijn weerslag in de Vinex-wijken. Zo treffen we ook in Floriande, de jongste Hoofddorpse wijk, verscheidenheid en variatie aan in architectuur en woonconcepten. Alle bouwstijlen uit de twintigste eeuw kan je er aantreffen: van zeer traditioneel tot postmodern. De Vinex-wijken, ontwikkeld om de woningbehoefte in de omliggende stedelijke gebieden op te vangen, moesten een stedelijk karakter uitstralen. Het werden wijken met grote woonhuizen en beperkte openbare ruimte.



Sociale diversiteit

Een verscheidenheid aan bouwvormen impliceert sociale diversiteit. In het oude centrumgebied wonen veel 'oorspronkelijke' Hoofddorpers die al decennialang in de gemeente wonen. Hun dagelijks leven speelt zich af in de directe woonomgeving. Door de vele woonjaren en de lokale oriëntatie voelen bewoners zich sterk verbonden met het dorp. Zij hechten veel waarde aan het dorpse karakter en de historische elementen die Hoofddorp rijk is.

In de eerste planmatige woonwijken Graan voor Visch en Pax, maar ook in de later gebouwde wijken Overbos, Bornholm en Toolenburg wonen mensen die in reactie op de drukte in de steden, naar Hoofddorp zijn getrokken. Hun belangrijkste woonmotieven waren en zijn nog steeds ruimte en rust. Zij weten de voordelen van het wonen in Hoofddorp te combineren met de gemakken en het vertier die omliggende steden en gemeenten bieden.

Met de bouw van Floriande zijn veel jonge gezinnen – vooral afkomstig uit de grote omliggende steden – Hoofddorp binnengestroomd. Met hun komst werden stedelijke leefstijlen geïmporteerd. De jonge stedelingen zijn in tegenstelling tot andere Hoofddorpers veel meer op grote steden als Haarlem en Amsterdam gericht. Het dubbelzinnige karakter van deze nieuwe inwoners valt op. Zij wensen hoogwaardige voorzieningen, recreatiemogelijkheden en vertier passend bij een grote stad, maar willen tegelijkertijd groen en ruimte als in een dorp.

De tegenstellingen in leefstijlen en het uiteenlopende behoeftepatroon zijn kenmerkend voor Hoofddorp. Het contrast tussen de traditionele wooncultuur van het oude dorp en de mengvormen van traditionele en moderne leefstijlen in de meer stedelijke gebieden hebben Hoofddorp een eigen, uniek karakter gegeven. Ongeacht genoemde verschillen tussen deze nieuwste en de 'oorspronkelijke' inwoners hebben beiden minstens één ding gemeen met alle Hoofddorpers: ze waarderen de historische elementen in hun woongebied.

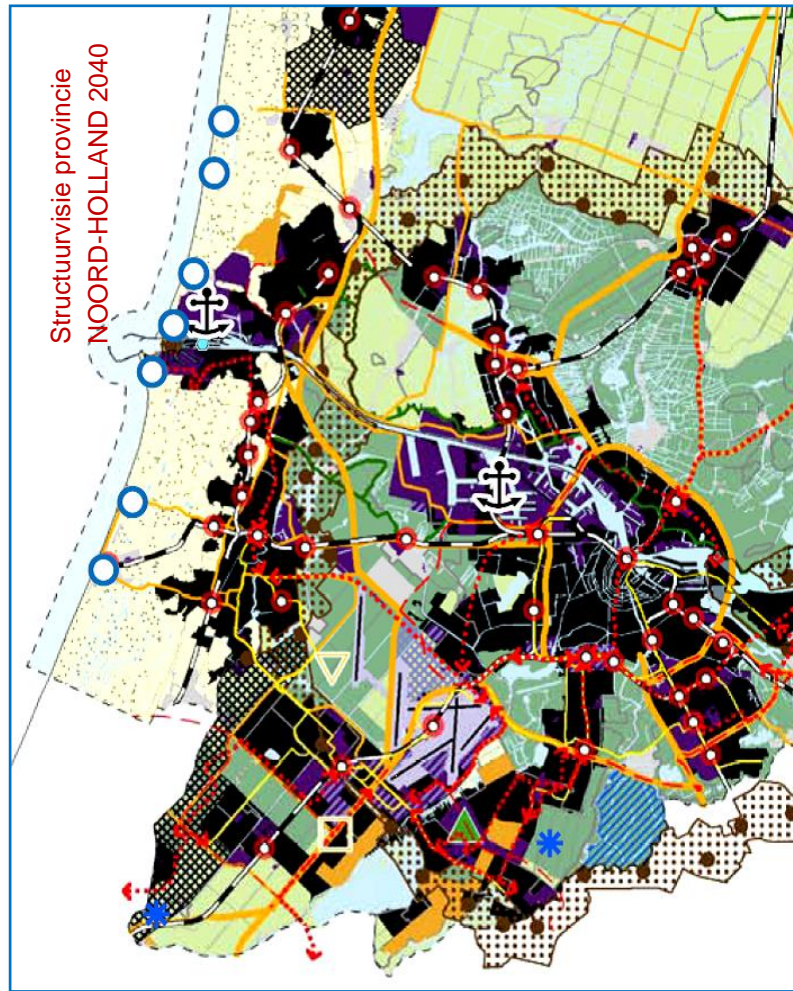
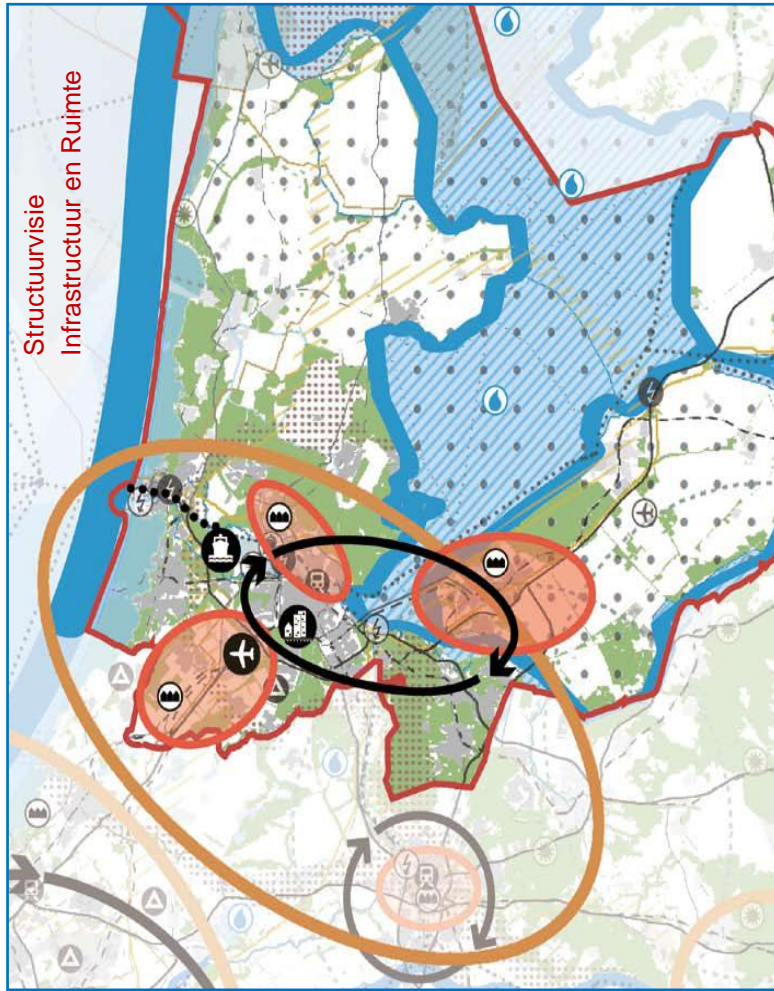
2.2 Sterke en zwakke punten

Waar is Hoofddorp goed in en wat kan beter? Volgens een meerderheid van de bevolking is de gunstige ligging ten opzichte van de omliggende steden met goede aansluitingen op het rijkswegennet het sterkste punt van Hoofddorp. Daarnaast geven de nieuwe inwoners van Hoofddorp aan vooral het rustige wonen buiten de stad te waarderen. Hoofddorp biedt dorpse en suburbane woonmilieus aan stedelijke georiënteerde bevolkingsgroepen die woonsituaties met de rurale kenmerken rust, ruimte en groen ambiëren. Ondanks het positieve oordeel over de rust en de ruimte, ervaart men echter een tekort aan vermaak en uitgaansgelegenheden in Hoofddorp. De jonge stedeling wenst het beste van twee werelden.

Daarentegen waarderen de oudere bewoners vooral het dorpse karakter van Hoofddorp. Vanuit die waardering geven zij aan de toenemende drukte en het verdwijnen van het dorpse karakter te ervaren als een minpunt van het wonen in Hoofddorp. De traditionele bewoner is erg gebonden aan de historische elementen die Hoofddorp rijk is.

Typering van Hoofddorp

- Hoofddorp ligt in een groene omgeving en heeft relatief grote woningen met een tuin.
- De bewoners die er al lang wonen waarderen het dorpse karakter versus de waardering van bereikbaarheid van steden door recente bewoners.
- Hoofddorp heeft een functioneel en aantrekkelijk centrum.
- Hoofddorp is met de auto en Zuidtangent goed bereikbaar vanaf Schiphol, Amsterdam en Haarlem.
- In Hoofddorp zijn gescheiden werelden voor werken en wonen.
- Hoofddorp is onderdeel van de metropoolregio Amsterdam en van Kennemerland (Haarlem e.o.). Voor zowel de economie als de oriëntatie van de Hoofddorpers zijn beide gebieden en steden van belang.



3 Ambitie en uitgangspunten

3.1 Onze ambitie voor Hoofddorp

Eerder, in de toekomstvisie Haarlemmermeer hebben we onze ambitie voor de toekomst van Hoofddorp als volgt omschreven:

Hoofddorp is een moderne plaats, wat betreft functies en uitstraling, intensief en levendig, met een goed leef- en werkklimaat, en heeft een centrale verzorgingsfunctie voor Haarlemmermeer.

Hierbij willen we inzetten op onze ambities voor ontmoeten en verbinden, klimaat en duurzaamheid (Ruimte voor Duurzaamheid), wonen (Woonvisie), mobiliteit (Deltaplan Bereikbaarheid) en sociale cohesie (versterken wijkstructuren). Daarom vinden wij dat Hoofddorp:

- een ontmoetingsstad moet worden, met ruimte voor (horeca) voorzieningen en evenementen.
- een herkenbare en kenmerkende uitstraling en identiteit moet krijgen.
- een op alle fronten duurzame plaats moet worden.
- Goed bereikbaar moet blijven voor de auto, maar ook het openbaar vervoer en de fiets aan belang moeten winnen.
- een complete stad moet worden met de daarbij behorende intensieve woonbebouwing voor starters, nieuwkomers en doorstromers en met de daarbij behorende stedelijke voorzieningen.
- een economisch levendige en vitale plaats moet worden met aandacht voor functiemenging, vergroting van de centrumfunctie en transformatie van verouderde gebieden.
- een kern moet worden waar mensen elkaar kennen en helpen met behulp van op menselijke maat toegesneden voorzieningen.

De hiervoor genoemde ambities kunnen we samenvatten tot de volgende hoofdambitie:

Hoofddorp wordt een levendige, duurzame en goed bereikbare stad.

3.2 Het beleid van andere overheden voor Hoofddorp

Compact bouwen is de duurzame toekomst voor Hoofddorp. Dat is niet alleen onze mening, maar ook die van de Provincie en het Rijk. Het Rijk heeft eerder al in de structuurvisie Randstad 2040 aangegeven dat er binnenstedelijk gebouwd zou moeten worden in de Randstad. In haar nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011) bevestigt het Rijk haar beleid door de introductie van een ladder voor duurzame verstedelijking. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid. De Provincie geeft in haar structuurvisie Noord-Holland 2040 aan dat zij bouwen binnen bestaand bebouwd gebied voorstaat om ruimte te blijven bieden aan groen en recreatie buiten de stad.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

De structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040 geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt onder andere de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit.

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter) nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij worden drie hoofddoelen geformuleerd:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Binnen het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland past het voornemen om de Olympische en Paralympische Spelen in 2028 naar Nederland te halen.

De structuurvisie infrastructuur en ruimte beschrijft de ladder voor duurzame verstedelijking. Om het proces van stedelijke ontwikkelingen op een gewenste wijze te laten plaatsvinden worden stappen voorgeschreven ('de treden van de ladder').

Treden op de ladder voor duurzame verstedelijking

1. Beoordeel of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale schaal;
2. Zo ja, beoordeel of deze ontwikkeling binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. Als herstructurering of transformatie binnen stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt, dan ontwikkelen op locaties die passend multimodaal ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Als een van de opgaven van nationaal belang heeft het Rijk aangegeven dat men de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen wil versterken. Daarvoor wordt in 2012 een Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) opgesteld. Hierin wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd. De samenhang met de overige ruimtelijke opgaven, zoals infrastructuur, woningbouw en energie komen ook in deze structuurvisie aan bod.

Structuurvisie Provincie Noord-Holland 2040

De provincie zet in haar structuurvisie 2040 (2010 vastgesteld) in op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden omringd door aantrekkelijk recreatief groen. De provincie wil stedelijke gebieden optimaal benutten, landschappen open houden en ruimte bieden aan economie en woningbouw. Ze streeft naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van bestaand bebouwd gebied. Vooral daar waar het gaat om stationsomgevingen voor bus en trein, bedrijventerreinen, ondergronds bouwen en hoogbouw.

Specifiek voor Hoofddorp is de potentie van transformatie en intensivering bij het stationsgebied. Daarnaast zet de provincie in op versterken van hoogwaardig openbaar vervoer, onder andere een nieuwe HOV-verbinding ten zuiden van Hoofddorp: een lijn die de westelijk Haarlemmermeer en Lisse verbindt met de Zuidrand van Hoofddorp en het station. Ook een verdubbeling van de Bennebroekerweg om Bollenstreek te ontsluiten staat op de kaart van de provincie Noord-Holland.

Er zijn uiteraard meer beleidsmatige kaders die van belang zijn voor de toekomst van Haarlemmermeer en Hoofddorp. Deze zijn vermeld in de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

3.3 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

Hoofddorp op weg naar een sociaal en ruimtelijk duurzame stad met ruimtelijke kwaliteit

Sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit

In het voorontwerp van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 hebben we de hoofdkeuzes voor Haarlemmermeer en voor Hoofddorp al gemaakt. Twee begrippen hebben we daarbij geïntroduceerd als toetsingscriteria, namelijk: *sociale duurzaamheid* en *ruimtelijke kwaliteit*. In essentie gaat de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 over de mensen en hoe zij gebruik maken van de ruimte. Bij (ruimtelijke) ontwikkelingen is het belangrijk de vraag te stellen wat het de mensen oplevert en of deze iets toevoegen om zuinig op te zijn, nu en in de toekomst? We willen mensen een waardevolle omgeving blijven bieden waarin ze zich thuis voelen, kunnen wonen en werken. In de structuurvisie voor Haarlemmermeer hebben wij de stedelijkheid als een van onze zeven opgaven geformuleerd. Daarin speelt Hoofddorp een belangrijke rol.

Versterken van de stedelijke kwaliteit

Met 142.000 inwoners en de potentie om door te groeien naar een bevolkingsomvang van 170.000 inwoners heeft Haarlemmermeer veel te winnen bij een versterking van de stedelijkheid. Daarbij is de ontwikkeling van Hoofddorp als grootste kern en vanwege de centrale ligging in de gemeente zeer belangrijk voor Haarlemmermeer. Bij stedelijkheid

denken we in deze structuurvisie overigens niet alleen aan hoogbouw en een sterke verdichting van het grondgebruik. Dit zijn elementen, maar het gaat hier om de functie van stedelijkheid: de beleving en de begrijpelijkheid. Stedelijkheid wordt bepaald door

een hoge concentratie van voorzieningen en de ervaring van geborgenheid en bereikbaarheid.

De stedelijkheid in Haarlemmermeer concentreert zich nu en in de toekomst vooral op Schiphol en in Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Bezien op de schaal van de Metropoolregio Amsterdam heeft Haarlemmermeer met de combinatie van deze locaties en de plannen voor het Park21 een kans om een schaa sprong te maken in stedelijkheid.

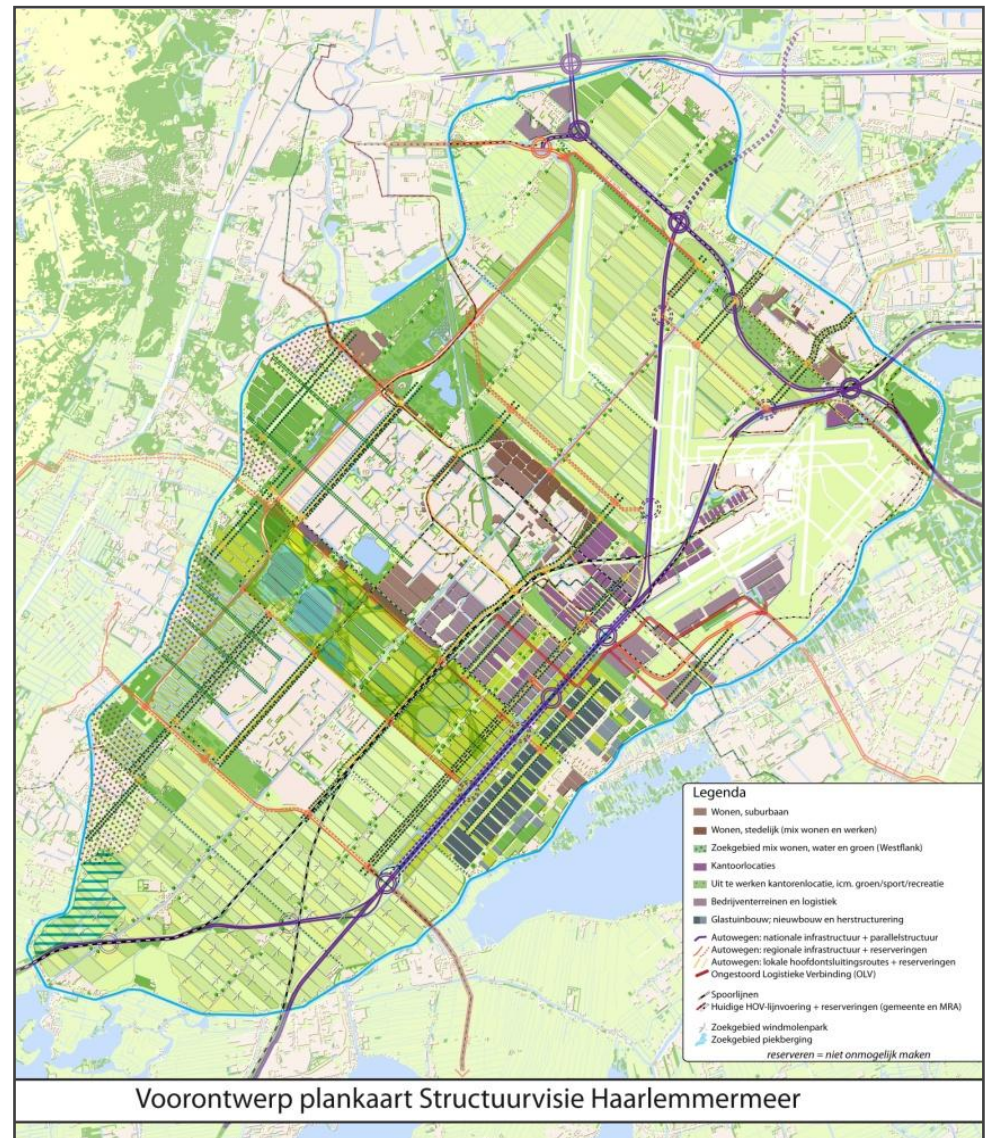
Bij de ruimtelijke ontwikkeling kunnen structurerende elementen worden ingezet voor versterking van de stedelijkheid. In deze structuurvisie zijn deze gericht op de relatie en verbindingen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De vraagstukken hierbij zijn de positionering van Park21, de bereikbaarheid van Park 21 vanuit beide kernen en de ligging en vormgeving van de verbinding tussen de Bollenstreek en A4. Een vraagstuk over het schaalniveau van de invulling en de stedenbouwkundige vormgeving van de Zuidrand van Hoofddorp hangt hier nauw mee samen. Het gaat hier om belangrijke ruimtelijke en functionele keuzes die in samenhang moeten worden benaderd. Het een belangrijke ontwerpogave die de thans nog afzonderlijke projecten te boven gaat.

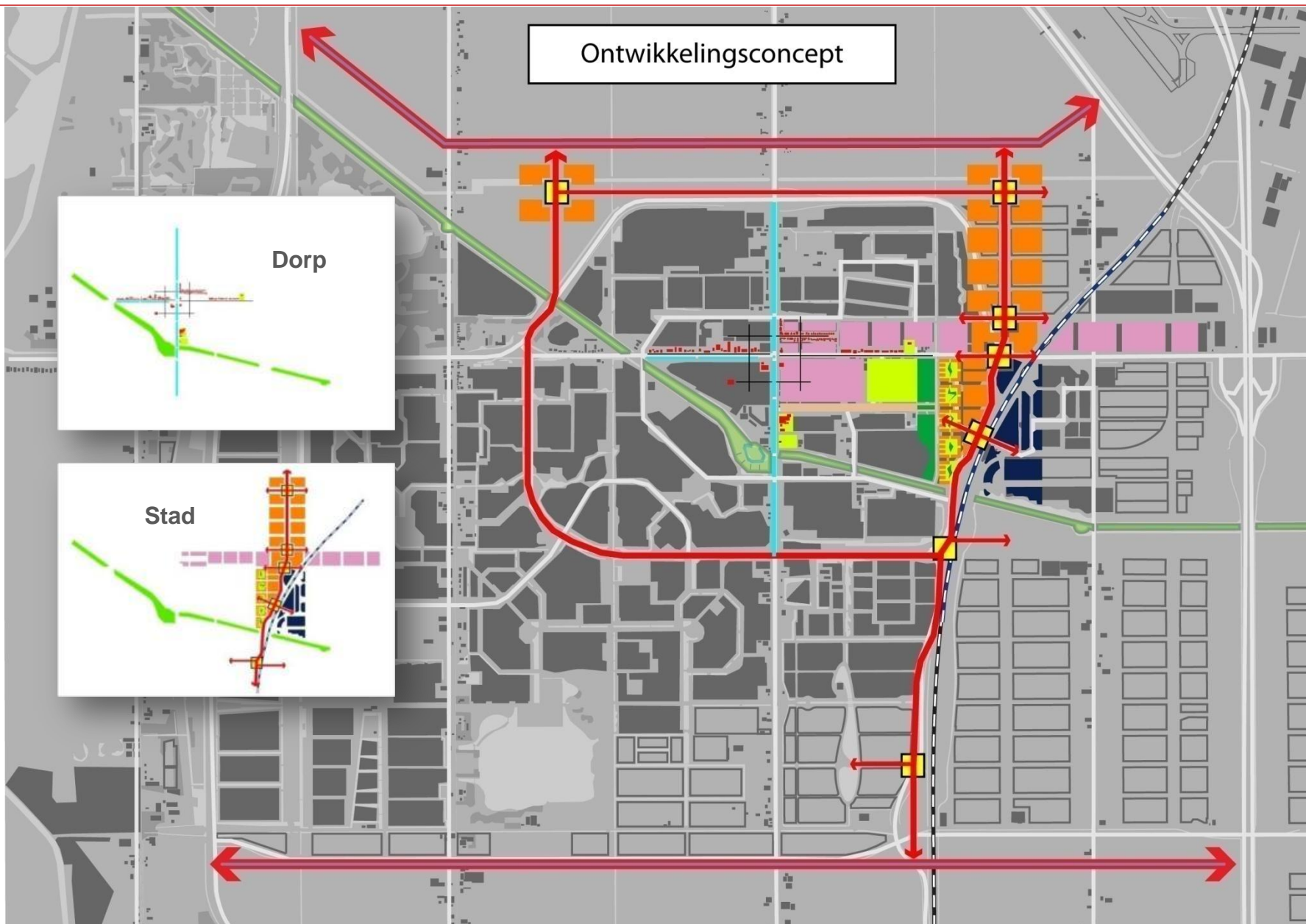
Ontwikkelingsscenario's voor Milieueffectrapportage

Voor de beoordeling van de toekomstige ontwikkelingen in Haarlemmermeer wordt bij de structuurvisie een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Voor een dergelijke rapportage is de uitwerking meerdere scenario's vereist. Deze scenario's worden afgeleid van de drie ontwikkelmodellen waarin de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 voorziet:

1. Van dorp naar stad in evenwicht;
2. Buiten wonen in Haarlemmermeer: versterking van de atypische stedelijkheid;
3. De Haarlemmermeer voltooid

Deze drie ontwikkelscenario's zijn mede bepalend voor de mate van ontwikkeling en verdichting van Hoofddorp. Scenario 1 gaat namelijk uit van een sterke binnenstedelijke ontwikkeling van Hoofddorp. Scenario 2 niet. En scenario 3 is in feite een totaalmodel, gericht op de lange termijn. Waarbij zowel Hoofddorp als in het westen van Haarlemmermeer ontwikkeld zullen worden.





3.4 Ontwikkelingsconcept

Als basis voor de ruimtelijke ontwikkeling van Hoofddorp voor de komende 20 tot 30 jaar is een basisidee voor Hoofddorp nodig, een kijk op een nieuw Hoofddorp, waarin al onze ambities vorm kunnen krijgen. We noemen het een concept voor Hoofddorp.

In paragraaf 2.1 hebben we al weergegeven dat er tegenstellingen zijn in de leefstijlen van Hoofddorpers en dat ze daardoor een uiteenlopend behoeft patroon hebben. Er zijn bewoners die veel waarde hechten aan de cultuurhistorische waarden van Hoofddorp. Anderen hechten veel waarde aan stedelijke voorzieningen en een stadscentrum met veel verschillende functies en activiteiten. Voor sommigen is Hoofddorp dus te veel stad, voor anderen juist te weinig.

Met haar korte geschiedenis is Hoofddorp niet rijk aan cultuurhistorische monumenten. Datgene wat aan cultuurhistorie terug te vinden is, ligt voornamelijk in het centrum van Hoofddorp, langs de Hoofdvaart, Kruisweg, en in en langs de Geniedijk. Het besef dat het kleine beetje wat er is, gemakkelijk verloren kan gaan vraagt dat we hier zorgvuldig mee omgaan en behouden en beschermen.

Hoofddorp kent een scherpe scheiding tussen een woonstad en een werkstad. Deze scheiding loopt langs het spoor en centraal in dit gebied ligt het station en kantorenpark Beukenhorst. We willen in dit gebied de verbinding tussen werken en wonen maken. Dit kan door de potenties van het stationsgebied te benutten en te versterken en te transformeren tot een stedelijk gebied met gemengde functies. Het bestaande, cultuurhistorische gebied nabij de oorspronkelijke kruising van Hoofdvaart en Kruisweg blijft het cultuurhistorische hart van Hoofddorp en willen we behouden en aanvullen met functies die deze cultuurhistorische waarde versterken.

Wij zien Hoofddorp als de stad van Haarlemmermeer. Het ontwikkelingsconcept voor het toekomstige Hoofddorp gaat uit van het versterken van de stedelijke ontwikkeling rond het stationsgebied tot een divers functioneel gebied, het realiseren van een goede en herkenbare verbinding tussen stationsgebied en het winkel- en cultuurcentrum, én het behouden van het cultuurhistorische waarden van het oude kruisdorp en de geniedijk.

3.5 Transformeren, mengen, verbinden en verknopen

Hoofddorp staat op een belangrijk keerpunt in haar ruimtelijke ontwikkeling. Nadat Hoofddorp zich in ruim 40 jaar succesvol heeft ontwikkeld tot suburbane plaats met veel eengezinshuizen met tuinen in uitbreidingswijken, zal onze ruimtelijke prioriteit nu gaan naar verstedelijking van het centrum en het bestaande 'oudere' gebied.

Wij zien drie belangrijke thema's een centrale rol vervullen in de ruimtelijke ontwikkeling van Hoofddorp: transformatie, functiemenging, verbinden en verknopen.

Het bestaande 'stedelijk gebied' van Hoofddorp is deels aan het verouderen en op sommige plekken kan verloedering plaatsvinden. Dat is niet alleen het geval in de oudere gebieden aan de noordkant van de Geniedijk. We zien ook verouderingsprocessen in bestaande woonwijken als Bornholm en Overbos. Daarnaast zien we functionele veroudering en verloedering op bedrijventerreinen en kantorengedebieden. We vragen ons af of de huidige functie van deze gebieden nog wel voldoet. Wij denken dat deze anders ingevuld kan worden. Daarom is herstructurering en met name *transformatie* belangrijk. Bij herstructureren blijft de functie (wonen of werken) behouden voor het gebied, bij transformatie kijken we naar andere mogelijke functies.

We willen de levendigheid en de economische vitaliteit in Hoofddorp vergroten door functies met elkaar te *mengen*. De opgave is woonwijken en bedrijventerreinen niet meer strikt te scheiden, maar waar mogelijk enerzijds de (kleinschalige) economie in de woonwijk te brengen en anderzijds wonen en voorzieningen in kantoren en bedrijventerreinen te introduceren. Daarmee verwachten we ook de bestaande wijkstructuren te kunnen verbeteren. Het toevoegen van andere functies in een woonwijk, zoals kleinschalige bedrijvigheid en voorzieningen brengt meer levendigheid, meer aanwezigheid overdag en daarmee - naar we verwachten - een sociaal betere woonwijk.

Door gebieden met elkaar te *verbinden* zien wij mogelijkheden om de beleving van Hoofddorp als geheel te vergroten. Door op de juiste wijze verbindingen te leggen kan ook de publieke, groene ruimte fysiek en mentaal vergroot worden. En op de plekken waar verbindingen samenkomen ontstaan de meest logische plekken voor ontmoeting en uitwisseling. Aan deze *knooppunten* willen wij de ruimtelijke opgave verbinden.

3.6 De 10 opgaven voor de toekomst van Hoofddorp

De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft in 2009 de *startnota Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030* vastgesteld als kader voor deze deelstructuurvisie. In de startnota heeft de gemeenteraad gevraagd om de tien grote opgaven waar Hoofddorp voor staat nader uit te werken en deze als leidraad voor de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 te gebruiken.

In de vorige hoofdstukken hebben we onze ambitie, het ontwikkelingsconcept voor Hoofddorp en de belangrijkste functionele thema's aangegeven. In combinatie met het beleid van andere overheden, kunnen we de opgaven voor Hoofddorp verder uitwerken. Dat gebeurt in de volgende 10 hoofdstukken van deel B.

In dit boekwerk hebben we inspiratiebladen toegevoegd, die de ontwerpers en beleidsmakers kunnen inspireren tot een discussie over de plek.

Vermaak in de stad:	Melis Spaans Plein	pagina 37
Wonen in Noord:	Hoofddorp Noord	pagina 49
Schiphol in de stad:	Gekantelde Kavels	pagina 51
Medische knoop	Ziekenhuis	pagina 71
Sportpark knoop	Huis van de Sport	pagina 72
Landleven in de stad:	Fruittuinen	pagina 83
Knooppunt in de stad:	Halte Bornholm	pagina 88
Historie in de stad:	Fort Hoofddorp	pagina 100

De 10 opgaven voor Hoofddorp 2030

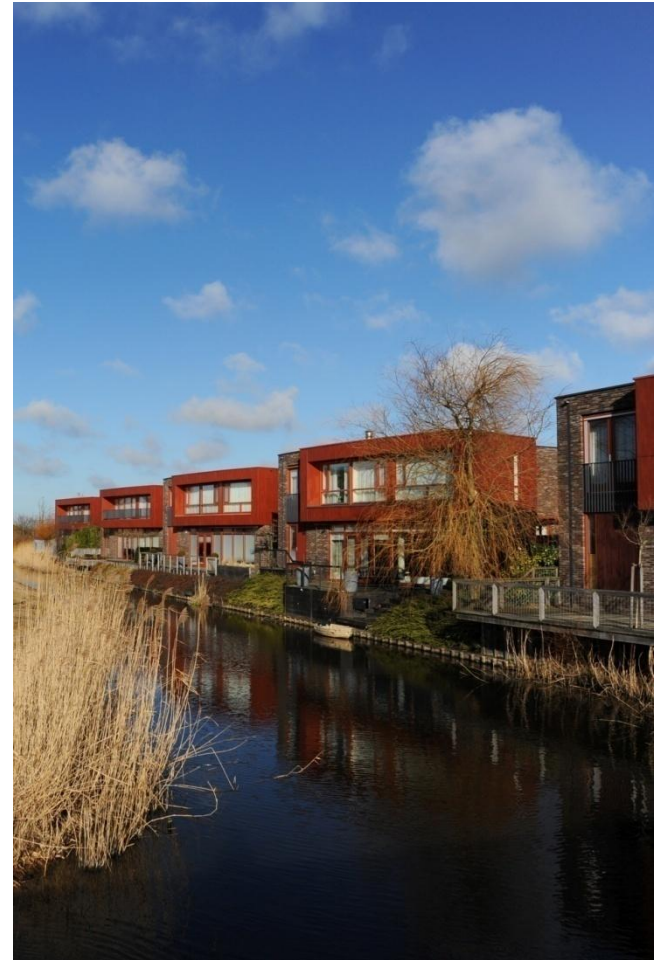
1. Bouwen van minimaal 3300 woningen voor starters, nieuwkomers en doorstromers.
2. Voorzieningen realiseren die passen bij de veranderende behoeften.
3. Herstructureren en transformeren van oudere bedrijven en sportgebieden.
4. Bereikbaarheid garanderen door scheiden lokaal van regionaal verkeer.
5. Fiets- en openbaar vervoerinfrastructuur verbeteren.
6. Het centrum op een logische en toekomstgerichte wijze bereikbaar houden.
7. Koppelen van het werkgebied ten oosten van het spoor aan het centrum en het woongebied aan de westzijde van het spoor.
8. Versterken en combineren van groen, water en ecologie met routes.
9. Identiteit en herkenbaarheid van Hoofddorp verbeteren.
10. Van Hoofddorp een klimaatbestendige en –neutrale plaats maken;

B

De 10 opgaven uitgewerkt

Met in gedachte onze ambitie en concept voor Hoofddorp, het beleid van ons en andere overheden en de belangrijkste functionele thema's kunnen we de opgaven voor Hoofddorp verder uitwerken. Dat gebeurt in dit deel B van het voorontwerp.

Per opgave geven we onze analyse van het probleem waarvoor we staan: *Wat is er aan de hand?* Vervolgens geven we *onze ambitie en uitgangspunten* hoe we de opgave willen aanvliegen en elk hoofdstuk eindigt met een paragraaf '*Wat gaan we doen?*', waarin we zoveel mogelijk concrete ruimtelijke oplossingen aandragen.



1 Woningen bouwen

Opgave 1:

Bouw binnen Hoofddorp minimaal 3300 extra woningen en onderzoek de mogelijkheden voor verdere woningbouwontwikkeling binnen het stedelijk gebied.

1.1 Wat is er aan de hand?

De woningbouwopgave

In het kader van de in 2006 vastgestelde gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland en het rijk aan Haarlemmermeer gevraagd om in de periode tot 2020 minimaal 15.000 woningen te bouwen voor de bewoners en werkers in de regio van Haarlemmermeer. Daarvan zouden 10.000 woningen in de westflank van de gemeente gebouwd worden en 5000 binnenstedelijk. In de gebiedsuitwerking was uitgegaan van 3300 woningen voor Hoofddorp.

Sindsdien zijn er een aantal zaken gewijzigd. De belangrijkste zijn:

1. Het Rijk heeft in haar nieuwe nota Infrastructuur en Ruimte aangegeven dat binnenstedelijk ontwikkelen en transformeren vanuit duurzaamheid voorkeur heeft boven buitenstedelijk ontwikkelen (zie paragraaf A3.2).
2. Het project Westflank is door ons en de provincie teruggesteund aan het Rijk.
3. De economische crisis heeft grote invloed op de ontwikkelmogelijkheden van woningbouw, kantoren en bedrijven.

Daarnaast heeft de gemeenteraad tijdens de bespreking van de startnota al aangegeven dat 3300 woningen als minimum geldt voor de opgave tot 2020.

In Hoofddorp Zuid staan al woningen in de planning (Toolenburg-Zuid, Zuidrand). Voor de verdere toekomst (2030 - 2040) willen we daarom nu al richtinggevende uitspraken doen over mogelijkheden voor extra woningen binnen Hoofddorp. In dit hoofdstuk onderzoeken we derhalve de maximale mogelijkheden van woningbouw binnen de komgrenzen van Hoofddorp. Maar eerst een typering van de huidige Hoofddorpse woningvoorraad.

Typering van de woningvoorraad

- Ruim driekwart van de woningen in Hoofddorp bestaat uit eengezinswoningen met tuin. In de grote nieuwe uitbreidingswijken van Hoofddorp is dit percentage gemiddeld zelfs rond de 80%.
- 62% van alle woningen zijn koopwoningen. 29% is sociale huur en 9% dure huur
- Sociale huurwoningen zijn relatief veel te vinden in de wijk Overbos en in het noorden van Hoofddorp (Noord en Oost)
- De gemiddelde woningdichtheid in Hoofddorp is met 25 woningen per hectare bruto (dus inclusief wegen, groen en water, maar zonder grote bedrijventerreinen, recreatiegebieden en sportvelden) relatief laag voor een stedelijk gebied.
- De behoefte aan appartementen in Hoofddorp is tot nu toe beperkt. (Nader onderzoek naar de exacte behoefte en de gewenste doelgroep is nodig)

wijk	Aantal woningen	Gem. woning dichtheid	Een-gezins	Koop	Sociale huur
Centrum e.o.	1.810	17	40%	39%	19%
Graan voor Visch	1.322	24	67%	57%	30%
Oost	1.938	15	76%	58%	35%
Noord	1.423	23 *	74%	57%	36%
Pax	2.084	39	89%	68%	28%
Bornholm	3.388	24	72%	65%	27%
Overbos	4.329	29	82%	51%	40%
Toolenburg	5.825	30	79%	64%	26%
Floriande	6.850	28**	78%	71%	26%
totaal Hoofddorp	28.926	25	76%	62%	29%

**) Exclusief bedrijventerrein **) exclusief sportvelden en ziekenhuis*

Belemmeringen

Woningbouw is in Haarlemmermeer niet overal mogelijk. Met name de geluidsoverlast van Schiphol, zowel grondlawaai als overvliegende vliegtuigen (20 Ke contour) als de geluidsoverlast van wegverkeer, spoorlijn en bedrijven vormen een belangrijke belemmering voor woningbouw. Daarnaast hebben we rekening te houden met externe veiligheidscontouren rond bestaande en nieuwe gasleidingen, LPG-stations en de LIB-contouren van Schiphol. Voor een aantal belemmeringen zullen we ontheffingen moeten aanvragen om woningen te kunnen bouwen.

1.2 Onze ambitie en uitgangspunten

Gezien de duurzaamheidopgave (opgave 10) stellen wij ons tot doel om in Hoofddorp waar mogelijk binnenstedelijk en compact te bouwen en dit zodanig vorm te geven dat het woonklimaat voor de bewoners er beter op wordt. Deze hoofdambitie is onder te verdelen in een aantal uitgangspunten:

Uitgangspunt 1: We bouwen woningen waarom gevraagd wordt.

De woningmarkt in Nederland is aan het veranderen. Wij beseffen dat ook in Haarlemmermeer de woningmarkt is omgeslagen van een aanbiedermarkt naar een vragersmarkt. Daarom zal het woningbouwprogramma gericht zijn op de typen, en prijsklassen van woningen waar dan vraag naar is.

Uitgangspunt 2: Compact bouwen doen we met een herkenbare kwaliteitsverbetering.

Compact bouwen zien wij niet als een losstaande opgave maar als een integrale identiteit- en kwaliteitssprong voor de bewoners en gebruikers. Daarom moet er naast verdichting altijd extra kwaliteit toegevoegd worden in de vorm van goede bereikbaarheid, extra groen, extra voorzieningen en/of (sociale) duurzaamheidsaspecten.

Uitgangspunt 3: We streven naar diversiteit in woonmilieus binnen Hoofddorp.

Op sommige plekken binnen Hoofddorp is een sterke concentratie van woningen heel goed mogelijk. Wij denken dan met name aan de centrumgebieden en de gebieden nabij knooppunten en haltes van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) of het NS-station. Ook kan een concentratie van woningen in de nabijheid van groengebieden een meerwaarde voor de bewoners en het groengebied opleveren. Op andere plekken binnen Hoofddorp kan volstaan worden met beperkte verdichting.

Uitgangspunt 4: Woningen bouwen voor de werkers in Haarlemmermeer.

We bouwen in Hoofddorp woningen voor starters, doorstromers en nieuwkomers. Met name willen we dat de woon-werkbalans meer in evenwicht komt. De woningbouw moet zich daarom richten op de vraag van de werknemers met lage en middeninkomens. In de Woonvisie zullen we aangeven hoe we in de toekomst omgaan met de verdeling tussen goedkope woningen en dure woningen. Tot nog toe is een verdeling van 40%-60% voor respectievelijk goedkope en dure woningen per bouwproject aangehouden. We koersen nu echter op uitvoering van ons beleid op een hoger schaalniveau. De verdeling zal niet meer per bouwproject beoordeeld worden, maar op gebiedsniveau. Daarbij

kunnen we de gebieden aangeven waar meer goedkope woningen voor starters gebouwd kunnen worden en gebieden voor doorstromers en nieuwkomers.

Als basis voor de verdeling per gebied van starters-/sociale woningen en doorstroom-/dure woningen stellen we onderstaande vertrekpunten voor:

- Geen eenvormigheid: in elk gebied is menging van categorieën gewenst.
- Hoe groter het gebied, hoe meer sociale huurwoningen kunnen worden gebouwd.
- In een gebied direct aan een groene omgeving zijn er vooral kansen voor doorstroom-/dure woningen, dit is afhankelijk van de vraag.
- Bij hoge intensiteiten in een gebied worden relatief meer goedkope starterswoningen opgenomen.

Uitgangspunt 5: Hoogbouw en intensive laagbouw zijn opties voor verstedelijking.

Op bepaalde plekken is hoogbouw van circa 30 meter en hoger niet alleen acceptabel, maar juist wenselijk om onze compacte stad vorm te geven. Denk daarbij aan herkenningspunten in het gebied. Maar ook intensieve verdichting met laagbouw woningen kan op sommige plekken een verrijking zijn van de leefomgeving. Een voorbeeld van dat laatste is de Verzetswijk in het centrum van Hoofddorp, waar een gemiddelde van 90 woningen per hectare gebouwd is. Uitgangspunt bij de keuze voor verdichting in de vorm van appartementen is dat de locatie een meerwaarde met zich meebrengt wat betreft voorzieningen, bereikbaarheid of uitzicht. Ons inziens is hoogbouw mogelijk:

- nabij de invloedssfeer van knooppunten van Hoogwaardig Openbaar vervoer.
- In het centrumgebied.
- Nabij haltes van hoogwaardig openbaar vervoer.
- Nabij gebieden met groene kwaliteit (bv. Wandelbos, Toolenburgerplas en Park21).

Uitgangspunt 6: Combineren van functies in één woongebouw.

Waar mogelijk is het wenselijk om behalve wonen ook andere functies in een (meerlaags) woongebouw op te nemen. Dit om de levendigheid en de kwaliteit van de omgeving te verbeteren. Hierbij denken we niet alleen aan parkeren. Maar ook aan kinderdagopvang, commerciële en niet-commerciële dienstverlening (sportscholen, bankkantoren, makelaars en dergelijke, maar ook huurkantoren voor ZZP-ers en kleine bedrijven), en zelfs zorgvoorzieningen en kleine winkels. Deze multifunctionele woongebouwen situeren we met name bij knooppunten van vervoer en in het centrum.

Onderzoek naar woningbouwlocaties

We hebben onderzocht op welke plekken in Hoofddorp woningen gebouwd kunnen worden. De afbeelding 'mogelijke woningbouwlocaties' op pagina 25 laat de verschillende mogelijke locaties zien. Hierna zullen we nader op de locaties ingaan. Opvallend is een driedeling van locaties (zie figuur hiernaast):

1. Zuid

Dit gebied bestaat uit de nieuwbouwgebieden Toolenburg-Zuid en Zuidrand en het transformatiegebied Sportpark Toolenburg. Dit gebied is relatief eenvoudig te ontwikkelen aangezien de huidige bestemming voornamelijk agrarisch is. De kracht van dit gebied is **de ligging aan de groengebieden Park21 en de Toolenburger plas.**

2. Noord

Dit gebied bestaat uit de oudere gebieden van Hoofddorp. De opgave hier is moeilijker: het transformeren van bedrijventerreinen en sportgebieden en het herstructureren van verouderde woongebieden tot nieuwe, duurzame compacte woongebieden. De kracht van dit gebied is tweeledig: **de ligging dicht bij de voorzieningen in het centrum en de ligging nabij en het uitzicht op Schiphol.**

3. Stadscentrum en knooppunten

Dit zijn verspreid liggende kleinere gebieden in Hoofddorp, die gelegen zijn aan haltes van de Zuidtangent en het station. Het zijn transformatiegebieden van kantoren en bedrijven, maar ook het centrum van Hoofddorp en de wijkcentra behoren hiertoe. Compact bouwen nabij het hoogwaardig openbaar vervoer leidt tot een efficiënter gebruik van de bestaande verkeersinfrastructuur. De kracht van deze gebieden is dan ook **de bereikbaarheid van werk en voorzieningen.**

Mogelijke woningbouwplekken

Voor het onderzoek naar de potentiële woningbouwplekken is gebruik gemaakt van verschillende modellen en dichtheden. We maken onderscheid in de tijd. De eerste tijdsperiode is die tot 2020. Dit zijn voorgenomen plannen en initiatieven met een relatief hoge realiseringpotentie.

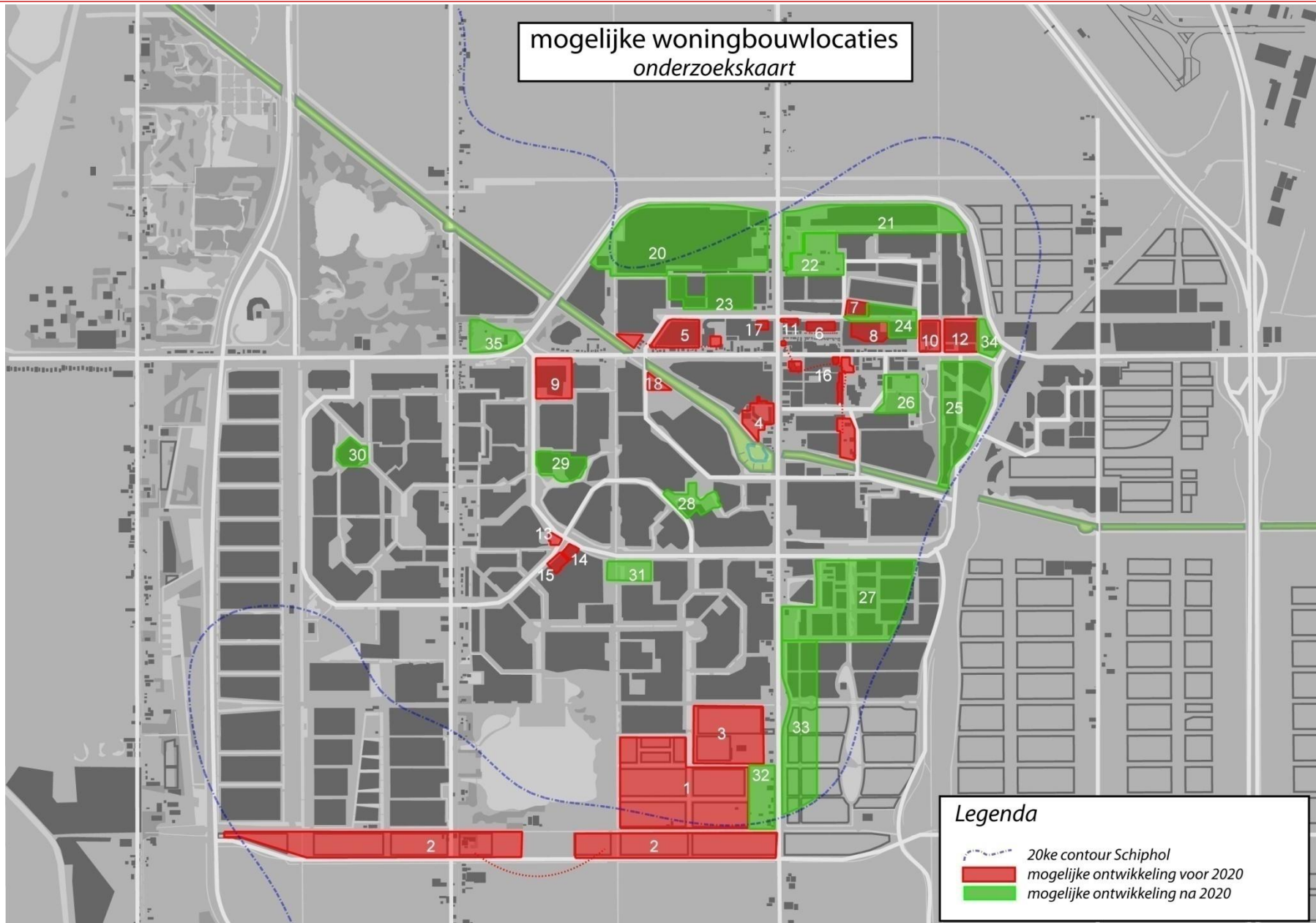
De periode na 2020, tot 2030 en verder, is visievormend. Voordat de planvorming hiervan kan worden opgepakt zal altijd nader onderzoek nodig zijn of de ontwikkeling realistisch en wenselijk is. Voorwaarden, zoals realisatie van infrastructuur, vormen onderdeel van de plannen in de verdere toekomst. Hierna zullen we deze verder specificeren.



Uit de rode onderzoekstabel (zie volgende pagina's) kunnen we concluderen dat er binnen het huidige stedelijk gebied van Hoofddorp in de periode tot 2020 een plancapaciteit is van 4000 tot 5000 woningen. Daarmee verwachten we onze opgave tot 2020 van 3300 woningen te kunnen vervullen.

Voor de periode na 2020 zien we meer ingrijpende woningbouwopties. Op langere termijn kunnen we denken aan transformatie van kantoren- bedrijventerreinen en mogelijk sportvelden tot woningbouwgebieden. (Zie hiervoor ook opgave 3 en 7)

In de groene onderzoekstabel zijn alle potentiële locaties aangegeven met een globaal aantal woningen, gebaseerd op de oppervlakte en de woningdichtheid. De woningdichtheid is over het algemeen gebaseerd op 30 tot 50 woningen per hectare, conform Floriande en Toolenburg-Zuid. In centrumgebieden en de nabijheid van het station of HOV-knooppunten zien wij zelfs kansen voor zeer hoge bebouwingsdichtheden. En nabij haltes van de Zuidtangent (HOV) is eveneens een hogere dichtheid mogelijk (50-70 woningen per hectare).



Onderzoekstabellen* potentiële woningbouw

Tot 2020		Aant won. *	Wv. Appa rtem ent	Opmerkingen
Gebied				
1	Toolenburg-Zuid	1350	300	Uitleglocatie
2	Zuidrand	1200	800	Uitleglocatie
3	Sportpark Toolenburg	250	60	Transformatie honkbalvelden
4	Jansoniusterrein	100	24	Transformatie voormalige school
5	Beatrixplantsoen	110	60	Herstructurering woningbouw
6	Nijverheidsstraat	60	40	Transformatie bedrijvengebied
7	Eijkenhoven	50	50	Wooneenheden voor ouderen
8	Leeghwaterstraat fase 1	150	100	Ca 330 nieuwe won., sloop 179 won.
9	Verzorgingshuis Bornholm	200	160	Deconcentratie verzorgingshuis
10	Boslaan/Kruisweg	80	55	Transformatie bedrijvengebied
11	KwikFit/Benelite	50	40	Transformatie bedrijvengebied
12	Dura Vermeer/Telenor	160	120	Transformatie kantoorgebied
13	Toolenburg Lexpoint	80	80	Transformatie van garagebedrijf
14	Toolenburg Motorhuis	60	60	Transformatie van garagebedrijf
15	Zwembad Spectrum	50	50	Transformatie van zwembad
16	Centrum van Hoofddorp	400	390	Bioscoop, vd Zeeterrein, tijdelijke voorz.
17	Karwei	50	40	Transformatie van bouwmarkt
18	Paxlaan/Geniedijk	50	40	Transformatie garagebedrijf
	Overige kleine locaties **	50	40	
	Totaal	4500	2730 = 60%	

*) globaal aantal woningen, afgerond op tiental

**) Oranjestraat: 6 woningen; Hoofdweg/ Henriette Roland Holstlaan: 20 won.;
Hoofdweg / Opaallaan/ Jadelaan: 24 appartementen; IJweg (1025-1192): 4 woningen.

Na 2020		Aantal won* *	Dichtheid per ha.**	Opmerkingen
Gebied				
20	Hoofddorp Noord	900-1500	30-50	<u>Driekwart</u> transformatie van bedrijventerrein
21	Arnolduspark	420-700	30-50	Transformatie sportcomplexen en volkstuinen
22	Sportvelden Oost	210-350	30-50	Transformatie sportvelden
23	Beemster/Wormerstr. eo	100-180	30-50	<u>Kwart</u> nieuwe woningen herstructurering
24	Leeghwaterstraat e.o.	150-250	30-50	Herstructurering woningbouw en basisscholen
25	Beukenhorst-West	400-500	70-90	<u>Halve</u> transformatie kantoorgebied tot wonen
26	Hoofddorp-Centraal	300-500	70-90	<u>Halve</u> invulling gebied station-centrum
27	Graan-voor-Visch-Zuid	350-580	30-50	<u>Halve</u> transformatie deel van bedrijventerrein
28	Centrumgebied Pax	90-150	30-50	<u>Halve</u> herstructurering centrumgebied
29	Centrum Bornholm	220-310	50-70	<u>Halve</u> herstructurering centrumgebied
30	Centrumgebied Overbos	50-80	30-50	<u>Halve</u> herstructurering scholengebied
31	Wijkpark Toolenburg	200-280	50-70	<u>Helft</u> herstructurering/bebouwing wijkpark
32	Toolenburg-Zuidoost	180-300	30-50	Invulling tussen Tool-Zuid en Hoofdvaart
33	De President-West	300-500	30-50	Deels woningbouw op bedrijventerrein
34	Entreegebied oost	360-460	50-70	Ontwikkeling nabij noordtak N201
35	Entreegebied west	250-350	50-70	Ontwikkeling rond brandweerkazerne e.o.
	Totaal ca.	4500-7000		

*) globaal en afgerond

**) vergelijk Toolenburg=30; Eilanden Floriande=35; Toolenburg-Zuid=40; Zuidrand=55; Verzetswijk=90

*** Aan deze onderzoekstabellen of de onderzoekskaart zijn geen verwachtingen, rechten of plichten te ontleiden.**

Opmerkingen bij de onderzoeksresultaten:

Deze woningbouwopgave is alleen mogelijk onder bepaalde voorwaarden. Onder andere dat er alternatieve locaties voor sport beschikbaar zijn en dat de bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer gewaarborgd is. Daarnaast zullen nog een aantal ontheffingen nodig zijn t.a.v. 20 Ke-contour, industrielaawaai Schiphol en verkeersgeluid.

Nadrukkelijk willen we hierbij aangeven dat dit onderzoekslocaties en -aantallen zijn. Ook de vraag welke van de locaties daadwerkelijk nader ontwikkeld kunnen gaan worden en wanneer, zal nog nader bepaald en uitgewerkt worden. En is erg afhankelijk van de ontwikkelingen op de huizenmarkt. Wel geven we hiermee aan dat er nog een grote potentie is voor compact bouwen in Hoofddorp. In totaal zo'n 8.500 - 11.500 woningen.

De totale potentie voor binnenstedelijk bouwen in Hoofddorp is 8.500 tot 11.500 woningen.

1.3 Wat gaan we doen?

Voor de periode tot en met 2020

We gaan door met de woningbouwontwikkeling van Hoofddorp-Zuid. Hiertoe behoren Toolenburg-Zuid (circa 1350 woningen), Zuidrand (1200) en sportpark Toolenburg (250). Van deze ontwikkelingen is de planvorming in een vergevorderd stadium. In Toolenburg-Zuid zullen vanaf 2012 woningen gebouwd worden, met het bouwen van de eerste woningen van de Zuidrand en sportpark Toolenburg verwachten we niet eerder dan in 2015 te starten. Met deze 2800 woningen is het grootste deel van onze minimale binnenstedelijke bouwopgave (3300 woningen) te volbrengen.

We gaan de komende jaren een aantal gebieden nader uitwerken, zodat deze direct opgenomen kunnen worden in een bestemmingsplan. Dit zijn gebieden waarvoor momenteel nog geen samenhangend ruimtelijk kader (referentiekader, stedenbouwkundige visie, masterplan e.d.) voor is, maar die waarschijnlijk wel voor 2020 ontwikkeld zullen worden.

Een eerste stap hierbij is per deelgebied, door middel van een startnotitie, aan te geven op welke manier de gebieden uitgewerkt worden. Daarbij kijken we naar de ruimtelijke context, het programma (en doelgroepen), in de vorm. Het resultaat zal zijn, dat per gebied de ruimtelijke hoofdstructuur, globale bebouwingsopzet en referentiebeelden gegeven worden. Tevens zal de notitie een uitvoeringsparagraaf bevatten. Op de volgende pagina's (kader) is een voorbeeld weergegeven van een uit te werken gebied.

Uitwerkingen gaan we in principe maken voor de onderstaande 6 gebieden:

1 Burgemeester Pabstlaan – Kruisweg

Gebied	Aantal won.*	Wv App.	Opmerkingen	
6	Nijverheidsstraat	60	41	Transformatie bedrijventerrein
7	Eijkenhoven	50	50	Wooneenheden voor ouderen
8	Leeghwaterstraat fase 1	150	100	Ca 330 nwe woningen, sloop 179
10	Boslaan/Kruisweg	80	55	Transformatie bedrijventerrein
11	KwikFit/Benelite	50	40	Transformatie bedrijventerrein
12	Dura Vermeer/Telenor	50	40	Transformatie kantoorgebied

2 Centrum-Zuid

Dit is de locatie van de huidige tijdelijke voorzieningen (apotheek, bibliotheek, bioscoop) gekoppeld aan de Villa van Spaans en de kantoorgebouwen. (pr16)

3 Entree van Toolenburg

Dit is het gebied van de twee autogarages die de poort van Toolenburg vormen aan de hoek Van Heuven Goedhartlaan en Altenburg. Deze garages hebben beiden ook een tankstation. Hierbij bestaat de optie om de herstructurering van het zwembad van Het Spectrum mee te nemen.

4 Verpleeghuis Bornholm

Herstructureren van het verpleeghuis Bornholm tot woningbouw: 200 woningen en zorgvoorzieningen.

5 Hoofdvaart Noord

De gebieden aan de oost- en westzijde van de Hoofdvaart. Deels is daar nu ingezet op de maatschappelijke opvang (oost) en heeft het college een principebesluit genomen over woningbouw voor een bedrijfslocatie aan de westzijde van de Hoofdvaart.

6 Station - Beukenhorst-West - Centrum

Omvormen van kantorengedebied tot woon-werkgebied met (onderwijs)voorzieningen. Daarbij wordt tevens gekeken naar de ontwikkeling van het station en naar de mogelijkheden voor ontwikkeling van de verbinding tussen station en centrum.

Voor de periode na 2020

De haalbaarheid van de ontwikkeling van Hoofddorp Noord nader onderzoeken.

De woningbouwpotenties liggen er. Herstructurering van ouder woningbouwgebieden en transformatie van bedrijven en sportcomplexen is op langere termijn mogelijk. Maar er zijn ook mogelijk milieubelemmeringen door achterblijvende bedrijven, geluid van Schiphol (20 Ke en grondgeluid) en de Weg om de Noord (N201). Ook de verplaatsing en/of sloop van bedrijfspanden en sportaccommodaties vraagt om een nader onderzoek en uitwerking. Een aantal ambities, uitgangspunten en hoofdkeuzes voor dit gebied leggen we in deze deelstructuurvisie vast, maar nader onderzoek, overleg met andere overheden en een uitwerking is nog nodig. (zie ook het inspiratieblad over wonen in Hoofddorp-Noord op pagina 51)



Voorbeeld uitwerkingsgebied

Burgemeester Pabstlaan en Nijverheidslaan

Bestaande situatie

Het deelgebied wordt aan de west- en oostzijde begrensd door de dorpse woningbouw aan de Hoofdvaart en de Nieuweweg als oude uitvalswegen van het dorp. De woningen zijn voor de 2e Wereldoorlog gebouwd in 1 laag met een hoge kap. Ook centraal in dit gebied, daar waar de Draverslaan aansluit op de burg. Pabstlaan, komt dit voor. De Draverslaan ligt in het verlengde van de Marktstraat, als onderdeel van het historisch carré binnen Hoofddorp. De burg. Pabstlaan zelf ligt op de plek van het oude spoortrace. Dit deelgebied sluit direct aan op het kleinschalige dorpse karakter van de Parklaan. .

In dit deel van de burg. Pabstlaan en Nijverheidslaan zijn bedrijven gevestigd in de autobranche.

De bebouwing bestaat uit bedrijfshallen van 1 en 2 lagen hoog, al of niet met een kap.



Ruimtelijke context

De ruimtelijke context van dit deelgebied wordt gevormd door de ligging aan de noordelijke rand van het centrumgebied en aan de burg. Pabstlaan als mogelijke toekomstige noordelijke Centrumring. Daarnaast vormen de aangrenzende cultuurhistorische elementen van het oude 'dorp' Hoofddorp een karakteristieke ontwerpaanleiding. Hierin komt een ontwerpdilemma van Hoofddorp direct tot uiting; zowel kleinschalig dorp als moderne stad. De aanwezige dorpse karakteristieken van Hoofddorp worden hierbij niet gezien als belemmering, maar als uitdaging en aanknopingspunt om op specifieke wijze invulling te geven aan de transformatieopgave.

De randen van het deelgebied, de Hoofdvaart-oostzijde en de Nieuweweg maken deel uit van het primaire verkeersnetwerk op wijkniveau. Centraal in het deelgebied vormt de Draverslaan de kortste verbinding tussen een halte aan de mogelijk toekomstige HOV-verbinding op de burgemeester Pabstlaan en het centrumgebied.

Programma

Gelet op de ligging en de ruimtelijke context leent dit deelgebied zich voor een vorm van verstadting met een mix van appartementen en specifieke grondgebonden woningen, gecombineerd met centrumvoorzieningen in de dienstverlenende sector. Dit kunnen commerciële functies zijn, maar ook sociaal-maatschappelijke of medische.

De doelgroep voor het woningbouwprogramma zijn voornamelijk 55+-ers, starters, alleenstaanden en jongeren. Het woningbouwprogramma bedraagt in het totale gebied circa 140 woningen. Voor de locatie Kwikfit zijn dit er grofweg 50, voor de Nijverheidsstraat 60-90. Het aandeel appartementen is hier zo'n 75%.

Het parkeren voor de bewoners wordt op de locatie opgelost, geïntegreerd in het bouwblok. Parkeren voor bezoekers wordt opgelost op bestaande parkeergelegenheden in het centrumgebied.

Vorm

De dynamiek aan de voorzijde van de locatie met uitstekende ontsluitingsmogelijkheden krijgt vorm in een begeleidend bebouwingswand. Het bestaande bebouwingsbeeld van de burgemeester Pabstlaan aan de westzijde van de Hoofdvaart wordt daarmee doorgezet. Daarbij wordt de bestaande voorgevelrooilijn aangehouden.

De achterzijde van de wand richt zich op de zuidzijde, de rustige kant, op het binnenterrein. Prive-buitenruimte en gemeenschappelijke verblijfsruimte krijgen hier een plek.

Achter de bebouwingswand bieden de achterterrein de ruimte en rust om op een kleinschalige wijze invulling te geven aan introvert wonen met grondgebonden stadswoningen. Deze woningen hebben een specifieke vorm; geen voortuinen en parkeren in de straat, maar dakterrassen en kleine achtertuinen.

De bouwhoogte aan de burg. Pabstlaan is overwegend in 5 a 6 lagen, met een maximum tot 8 lagen op accentpunten. Om realisatie van de aanvullende voorzieningen mogelijk te maken is een grotere verdiepingshoogte op de begane grond van 4 meter noodzakelijk. Waar ruimte is op de binnenterrein is een bouwhoogte tot 2 of 3 bouwlagen op z'n plaats.

De toegang tot de kavels voor gemotoriseerd verkeer is gelegen aan de voorzijde. Het parkeren voor de bewoners in het bouwblok kan uiteraard in de vorm van een ondergrondse parkeergarage, maar ook middels parkeren op maaiveld, achter en onder het gebouw. De oplossing mag echter niet ten koste gaan van de verblijfswaarde van het binnenterrein voor bewoners.



De bebouwing krijgt ene moderne eigentijdse uitstraling, waarbij ook aansluiting wordt gezocht bij het dorps historische wonen in de directe omgeving. Verticale parcelering en gebruik van baksteen in de gevel zijn hierin toe te passen middelen.





2 Voorzieningen realiseren

Opgave 2:

Voorzieningen realiseren die passen bij de veranderende behoeften.

2.1 Wat is er aan de hand?

Wensen en behoeften van de huidige en toekomstige Hoofddorpers veranderen voortdurend. Deels door veranderingen in de leeftijdsopbouw en huishouden-samenstelling en deels door economische, politieke en maatschappelijke ontwikkelingen. Daarnaast constateren we dat de sociale veiligheid van de werk- en woonomgeving een steeds grotere rol speelt bij onze inwoners. Ten slotte merken we dat - waarschijnlijk door de vele nieuwe inwoners - de sociale samenhang nog niet voldoende ontwikkeld is.

De opgave ligt in het ruimtelijk vertalen van deze sociaal-maatschappelijke veranderingen in een toekomstvaste structuur voor Hoofddorp. Met name zal dit zich richten op het aanpassen van de voorzieningenstructuur, de woonomgeving en de woningen.

In de Contourennota en het voorontwerp van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 hebben we deze opgave gekoppeld aan het begrip 'sociale duurzaamheid'. Hiermee bedoelen we een vorm van duurzame ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden, maar het tegelijk voor toekomstige generaties mogelijk maakt om in hun behoeften te voorzien. Sociale duurzaamheid in Haarlemmermeer is getypeerd met vier kenmerken; eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting. Om deze sociale duurzaamheid te laten ontstaan, zijn sociale condities, ruimtelijke condities en procescondities nodig.

In deze deelstructuurvisie voor Hoofddorp richten we ons op de ruimtelijke condities. Wat hebben we nu en in de toekomst aan voorzieningen nodig om onze gemeentelijke ambities met sociale duurzaamheid in Hoofddorp waar te kunnen maken? Waar gaan we

die voorzieningen lokaliseren (structuur) zodat niet alleen de huidige, maar ook de toekomstige generatie Hoofddorpers er profijt van heeft?

De groen-, water- en recreatievoorzieningen die ook een belangrijke bijdrage leveren aan de sociaal duurzame woonomgeving worden besproken in opgave 8. Het gaat in deze opgave met name om de voorzieningen als scholen, uitgaansgelegenheden, sportcentra en dergelijke.

Analyse huidige voorzieningenstructuur

We maken een onderscheid in buurt- wijk- bovenwijkse (gemeentelijke) voorzieningen en regionale voorzieningen in Hoofddorp

- Buurtvoorzieningen zijn er bijna niet. De buurtvoorzieningen, die gericht zijn op een buurt van 200-300 woningen bestaan grotendeels alleen uit speelveldjes voor kleine kinderen. Er is bijvoorbeeld geen 'café om de hoek' of een plaatselijke ontmoetingsplek.
- Wijkvoorzieningen zijn goed ontwikkeld in Hoofddorp. Er is voldoende keuze in reguliere basisscholen. Er zijn goede wijkwinkelcentra, van klein naar groot, met een op de dagelijkse goederen gerichte branchering. Ook vinden we overal zorgvoorzieningen. Behalve in de wijk Hoofddorp-Oost zijn er in alle andere grotere wijken sociale accommodaties en jongerencentra. Deze vervullen hun functie, maar worden niet altijd even druk bezocht. De bereikbaarheid vanuit de wijk is goed voor deze wijkvoorzieningen.
- Bovenwijkse voorzieningen, die gericht zijn op alle Hoofddorpers zijn eveneens goed vertegenwoordigd. Er is voldoende keuze in scholen voor voortgezet onderwijs, er zijn 3 sportcomplexen voor voetbal, één voor hockey, 3 tenniscomplexen en een atletiekveld, volleybalcomplex en honkbalcomplex. Met name de hockey en voetbalcomplexen zijn, of worden vanwege de grote toeloop uitgebreid. De Hoofddorpers kunnen, na het gereedkomen van het Huis van de Sport gebruik maken van 3 sporthallen, een turnhal en een nieuw zwembad. Na het gereedkomen van het Cultuurgebouw heeft Hoofddorp ook 2 theaterzalen, 2 bibliotheken, een popcentrum, een centrum voor kunst en cultuur. Het winkelcentrum van Hoofddorp ontwikkeld zich steeds meer van een lokaal centrum voor Hoofddorp tot een regionaal centrum. Naast deze voorzieningen kent Hoofddorp ook goede commerciële fitness- sport- en gezondheidsvoorzieningen.

Melis Spaans Plein

Flexibele openbare
ruimte

Verbinding tussen
Hoofdvaart en winkel-
centrum

Centrum voorzieningen

Horeca / Terras

Herkenningpunt

Geprogrammeerde
wanden



Vermaak in de stad Inspiratieblad



- Regionale voorzieningen zijn ook voor alle Hoofddorpers: Het ziekenhuis, het winkelcentrum of het Cultuurgebouw hebben naast een regionale, gemeentelijke ook een grote lokale functie. De laatste jaren is met name deze categorie voorzieningen sterk verbeterd. Hoofddorp heeft ook een discotheek met regionale functie en bijvoorbeeld het Claus Eventcenter. Daarnaast vinden we de regionaal opererende Meerkerk op bedrijventerrein de President. Daarnaast zijn in Hoofddorp veel hotels, die een meer op Schiphol gerichte functie vervullen.
- Opvallend is het vrijwel ontbreken van uitgaansvoorzieningen op buurt- en lokaal niveau. Er zijn restaurants, die verspreid liggen over heel Hoofddorp, maar er zijn nauwelijks cafés in het centrum van Hoofddorp.

Bewonerstrends en leefstijlen

In het onderzoeksrapport 'Kijk op de wijk deel 3 (2011)' is onder meer per wijk een demografische typering gegeven. Een belangrijk vraagstuk in deze voorzieningenopgave is hoe om te gaan met de daarin geconstateerde toekomstige vergrijzing en ontgroening. Naast de vergrijzing speelt in delen van Hoofddorp ook ontgroening – het afnemen van het aandeel van jongeren in de bevolking door het stijgen van de gemiddelde leeftijd – een rol. Het aantal kinderen en jongeren in de nieuwste wijken Floriande en later Toolenburg-Zuid neemt echter toe. Tegelijkertijd is er ook sprake van ontgroening in de oudere delen van Hoofddorp.

Daarnaast zijn er trends waarneembaar in gedrag en leefstijl van de inwoners: De gezinnen in Hoofddorp willen steeds meer arbeid, zorg en vrije tijd met elkaar kunnen combineren. Deze combinatie legt een toenemende druk op deze huishoudens, omdat de arbeidsparticipatie in de toekomst nog verder zal toenemen en doordat de overheid steeds meer zorgtaken teruglegt bij de burger (mantelzorg, vrijwilligerswerk).

Mensen willen elkaar blijven ontmoeten. Ondanks, of juist dankzij moderne communicatiemiddelen blijken mensen steeds meer behoefte te hebben aan persoonlijke ontmoetingen enerzijds en georganiseerde, - massale- evenementen anderzijds.

Voor persoonlijke reguliere contacten en afspraken worden de moderne persoonlijke communicatiemiddelen gebruikt. Voor het ontwikkelen van sociale contacten en vernieuwingen zijn persoonlijke ontmoetingen van belang.

Daarentegen zien we steeds meer behoefte aan georganiseerde bijeenkomsten en evenementen. Zowel op zakelijk gebied (symposia) als op het gebied van ontspanning (muziek- en sportevenementen).

Persoonlijke contacten en evenementen zijn nodig om het drukke leven van de moderne Hoofddorper aangenaam te maken.

Haarlemmermeer staat net als andere 'New Towns' in Nederland voor een preventieve opgave. Het gaat meestal niet om de grootstedelijke opgave van 'hoe bestrijden we problemen?' maar: 'hoe voorkomen we ze?'. Net als bij andere New Towns zien we bijvoorbeeld dat de voorzieningen in Hoofddorp de snelle groei niet kunnen bijbenen. Scholen blijken steeds weer te klein te zijn en speelplekken voor de kleinste inwoners moeten al snel plaatsmaken voor trapveldjes. New Towns missen ook vaak bruisende centrumvoorzieningen, zoals culturele voorzieningen en uitgaansgelegenheden. Met het Cultuurgebouw maakt Hoofddorp voor wat de cultuurvoorzieningen betreft een inhaalslag, maar uitgaansgelegenheden als cafés en restaurants zijn nog steeds dun gezaaid en het zijn vooral de jonge inwoners die deze voorzieningen missen.



Een massaal evenement als Mysteryland heeft een ontmoetingsfunctie.

2.2 Onze ambitie en uitgangspunten

In de structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is ten aanzien van voorzieningen vooral een relatie gelegd met sociale duurzaamheid en de relatie met vervoersknooppunten. Onze ambitie is dat inwoners van Hoofddorp zich sociaal en fysiek verbonden voelen met elkaar en hun omgeving: dit is mijn Hoofddorp, mijn wijk, mijn buurt. Daar spelen voorzieningen een grote rol bij.

- Knooppunten van vervoer met een passend ruimtelijk en sociaal programma maken het voor inwoners van Haarlemmermeer mogelijk om het aantal krasbewegingen op een dag te beperken. Kinderopvang, servicepunt voor auto of fiets, een AH- to go en een kiosk geclusterd bij een knooppunt maken het bijvoorbeeld mogelijk om meer activiteiten te combineren op een locatie en maken dit punt tegelijkertijd aantrekkelijker door de levendigheid die ontstaat. Dit draagt bij aan geborgenheid en ontmoeting.
- Deze knooppunten met voorzieningen kunnen uitgroeien tot een vanzelfsprekende ontmoetingsplaats tussen werk en wonen. Dit draagt bij aan ontmoeting.

Voor de voorzieningen in Hoofddorp vinden we termen **functionele toekomstwaarde** en **ontmoeting** belangrijke uitgangspunten.

Uitgangspunt 1:

Accommodaties en ligging van voorzieningen krijgen een functionele toekomstwaarde.

De functionele toekomstwaarde heeft alles te maken met de sociale duurzaamheid. De voorzieningen moeten daarom zowel betekenis hebben voor de huidige generatie gebruikers, als voor toekomstige generaties.

Concreet betekent dit voor de locaties en de accommodaties dat:

1. De accommodaties voor meerdere gebruikers geschikt moeten zijn of relatief eenvoudig aan te passen moeten zijn.
2. We voorzieningen voor elke generatie realiseren, waarbij de generaties kunnen wisselen.
3. De accommodaties op een bepaalde groei ingepast kunnen worden, zonder dat extreme overlast in de buurt veroorzaakt wordt.
4. Voorzieningen gebruik moeten kunnen maken van elkaars faciliteiten, zoals parkeerplaatsen, velden, horeca en vergaderruimtes.

5. De locaties met alle vervoersmiddelen bereikbaar zouden moeten zijn (afhankelijk van het gebruik);
6. Voorzieningen gecombineerd moeten worden met wonen en werken.

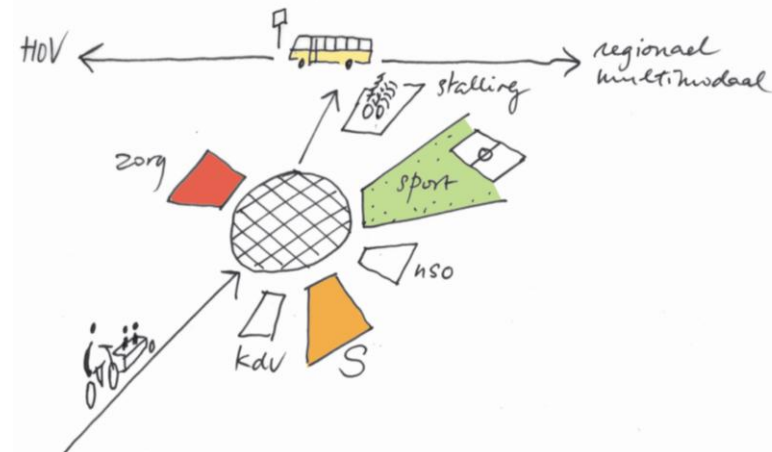
Uitgangspunt 2:

De ontmoetingswaarde van een voorziening moet zo groot mogelijk zijn.

Bewuste en onbewuste ontmoetingen in de buurt en wijk zijn van waarde voor de sociale samenhang in een buurt of wijk. Elkaar kennen en leren kennen zorgt voor een zogenaamde dorps sfeer in de buurt. Hiervoor zijn naast voorzieningen ook buitenruimtes nodig (pleinen, veldjes) voor spontane buurtbijeenkomsten.

Concreet betekent dit:

1. Een op de doelgroep en de ruimtelijke eenheid aangepaste schaalgrootte van de voorzieningen,
2. Nabijheid van elkaar, waardoor meer kans op ontmoeting,
3. Goede en veilige bereikbaarheid van voorzieningen, aangepast aan de ruimtelijke schaalgrootte,
4. Sociaal veilige voorzieningen (hou er zicht op),
5. Voorzieningen gecombineerd met openbare ruimte, die geschikt zijn voor kleine (sport)evenementen, zoals pleinen en (sport)velden,
6. Een combinatie van commerciële en niet commerciële voorzieningen,
7. Bevorderen van functiemenging (combineren van wonen, werken en voorzieningen).



2.3 Wat gaan we doen?

Algemeen, locaties voor voorzieningen

We willen voorzieningen realiseren op plekken waar mensen als vanzelf bij elkaar komen. We gebruiken daarvoor de huidige logische ontmoetingsplekken. Met name de knopen van vervoer. Ook het centrum van Hoofddorp en de wijkcentra zijn logische plekken.

Fietspaden zijn met name belangrijk voor de voorzieningen op wijk en bovenwijken niveau. Maar ook de voorzieningen gelegen nabij knooppunten of haltes van openbaar vervoer zijn de juiste locaties voor voorzieningen op lokaal en regionaal niveau. Maar ook betekenen ze veel voor wijkvoorzieningen. De combinatie met werken en voorzieningen is op deze plekken makkelijk te maken: De kinderen worden naar school gebracht en men stapt vervolgens in het openbaar vervoer om naar het werk te gaan.

Buurtvoorzieningen

Buurtten (200 tot 300 woningen) kunnen versterkt worden door ontmoetingsplekken te creëren in de openbare buitenruimte, zoals pleinen, parkjes en trap- en speelveldjes. Waar mogelijk willen we ook een buurtcafé of een lokale winkel mogelijk maken.

We onderkennen dat voor detailhandel een bepaalde schaalgrootte vereist is en dat dit voor bewoners overlast kan betekenen. Maar wij vinden dat het in een compacte stad als Hoofddorp kansen moet bieden voor het mengen van functies om de levendigheid in wijken en buurten te vergroten.

Wijkvoorzieningen

Voor locaties van wijkvoorzieningen (basisscholen, wijkwinkelcentra en kinderopvang) kennen we twee hoofdprincipes:

1. **Centraal in de wijk**, de 'sociale voorzieningsplek'.
De bereikbaarheid met langzaam verkeer is uitstekend, ontmoetingsfunctie centraal in de wijk, overlast door autogebruik (parkeren en slechte bereikbaarheid):
2. **Aan wijkontsluiting of aan knooppunt**, ofwel de 'efficiënte voorzieningsplek'.
Deze is ingericht op combinatieverkeer (combineren van kinderen, boodschappen en werk). Er is relatief minder gebruik van langzaam verkeer en een dergelijke locatie is een minder sterke ontmoetingsfunctie voor wijk- en buurtbewoners:



Afbeelding: bestaande en mogelijke nieuwe wijkcentra

Tot nu toe hebben we in Hoofddorp voorzieningen centraal in de wijk gesitueerd. De ervaring met de steeds groter worden de schoolcomplexen (brede scholen met kinderopvangmogelijkheden) laten ons zien dat de grenzen zijn bereikt aan de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. **Afhankelijk van de ruimtelijke mogelijkheden bekijken we of wijkvoorzieningen ook gekoppeld kunnen worden aan een knooppunt.**

Sportvoorzieningen

Wij zien dat er enerzijds steeds meer ruimtebehoefte is aan sportvoorzieningen in Hoofddorp, met name geldt dit momenteel voor voetbal- en hockeyvelden. Daarom hebben we een vierde hockeyveld gerealiseerd voor de hockeyvereniging De Reigers en een geheel nieuw voetbalcomplex voor voetbalvereniging UNO. De schaalvergroting van deze sportcomplexen dwingt ons er vaak toe om deze buiten de bebouwde kom te verplaatsen. Anderzijds vinden we het belangrijk om sport in de wijk te behouden. Dit vanwege de ontmoetingsfunctie en omdat beweging goed is voor de gezondheid van onze inwoners. Er bestaat een discrepantie tussen enerzijds onze binnenstedelijke woningbouwopgave en anderzijds ons beleid om sport in de wijk te behouden.

Als een van de oplossingen zien we de mogelijkheid om wijkvoorzieningen als onderwijs, kinderopvang, welzijnsvoorzieningen voor ouderen, een café en buurthuis te combineren met één sportveld (voetbalveld).

Het sportveld zou beheerd kunnen worden door een sportvereniging die meerdere sportvelden in de verschillende wijken beheert en buurttrainingen organiseert. Het hoofdcomplex kan dan buiten de bebouwde kom gelegen zijn en zich richten op competitie en wedstrijden.

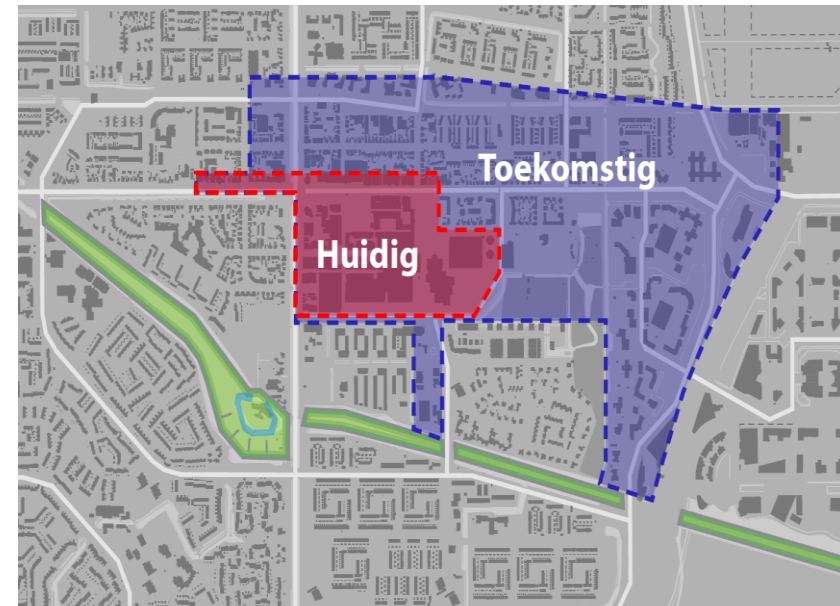
Op lange termijn kunnen mogelijk de grote sportcomplexen van Hoofddorp-oost en Arnolduspark verplaatst worden naar andere gebieden om woningbouw mogelijk te maken. Wij zullen dit - samen met de sportverenigingen - nader onderzoeken.

Met name zouden sportcomplexen die voor alle Haarlemmermeeders zijn (denk bijvoorbeeld aan een atletiekbaan) in het Park21 een plek kunnen krijgen. Voor sportvoorzieningen die gericht zijn op Hoofddorp-Noord kan een locatie aan de noordzijde van Hoofddorp op lange termijn een alternatief zijn.

Stadscentrum Hoofddorp

Met het uitbreiden van het centrumgebied van Hoofddorp tot vergroot stadscentrum kunnen we Hoofddorp aantrekkelijker en levendiger maken. In bestemmingsplannen zullen we voor dit gebied meer gemengde functies mogelijk maken.

In het stadscentrum is daarom horeca toegestaan (conform ons horecabeleid) en vinden we het acceptabel dat de geluidsbelasting van wegverkeer hoger is dan in de mono-functionele woonwijken (hiervoor stellen we een 'hogere grenswaarde' geluidsbeleid op). Vanwege de dubbelfuncties in het stadscentrumgebied is het mogelijk om parkeren van bezoekers voor alle functies te combineren in centrale parkeergelegenheden in het gebied (parkeergarages en -kelders). Daarmee hoeft per project geen eigen parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd te worden. In de stadscentrumgebied is de woonfunctie gecombineerd met voorzieningen, detailhandel en horeca op de begane grond. We onderkennen dat met het inbrengen van meer levendigheid door verschillende functies in dit gebied er ook mogelijk meer overlast voor huidige en toekomstige bewoners met zich meebrengt.



Afbeelding: Huidig en toekomstig centrumgebied

Uitgaansvoorzieningen

Voor uitgaansvoorzieningen zijn in het stadscentrumgebied enkele clusters aangewezen waar diverse soorten horeca gevestigd kunnen worden. Op deze locaties maken we in het bestemmingsplan horeca mogelijk. We onderzoeken tevens of er in de toekomst meer horecaconcentratiegebieden aan te wijzen zijn in het vergrote stadscentrum.

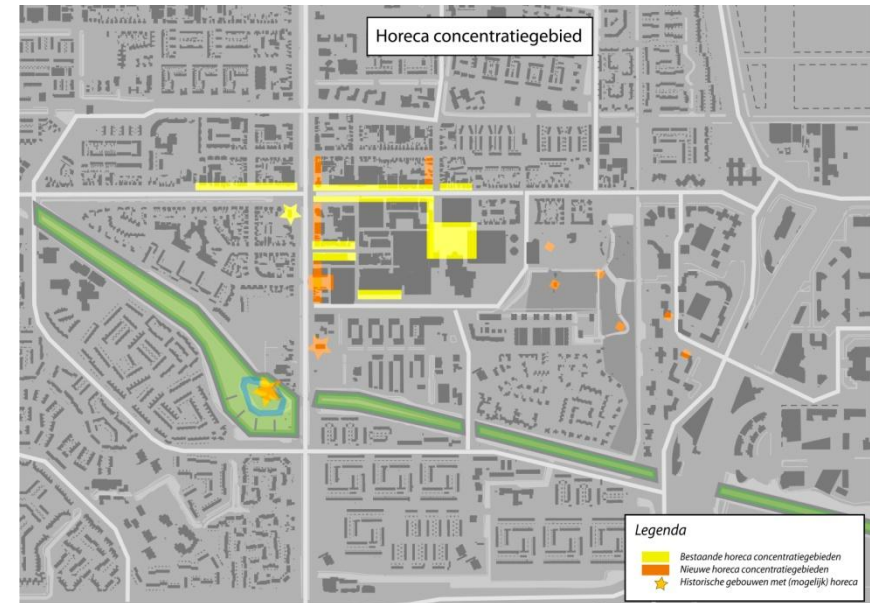
Momenteel hebben we in ons Horecabeleid (2009) drie clusters aangegeven waar meerdere vestigingen van horeca geconcentreerd te vinden zijn: van Stamplein, de Concourslaan en de Kruisweg tussen hotel De Beurs, via de Kruisweg naar het cultuurplein. Deze zullen we in de bestemmingsplannen gaan vastleggen.

Voor de verdere toekomst van de horeca, met name om het stadscentrum van Hoofddorp aantrekkelijker en levendiger te maken denken we bijvoorbeeld aan een of twee jeugdclusters (dansen, snacks, café), restaurantclusters en mogelijk nog één of meer hotels en vergadercentra.



De Kruisweg: het oude uitgaanscentrum van Hoofddorp in 1959: Cafés en bioscoop Royal.

Ten eerste onderzoeken we of we de bestaande clusters kunnen versterken. Wij denken daarbij aan verdere clustering op het cultuurplein, nabij de nieuwe bioscoop en het theater. Daarnaast onderzoeken we of in de toekomst ook andere plekken aangewezen kunnen worden als horecaconcentratiegebied. Wij zien met name het gebied aan de Hoofdvaart waar horeca een impuls kan geven. Dat komt de levendigheid en het gebruik ten goede. De Hoofdvaart is ook een historische plek, met enkele historische gebouwen waar wij goede mogelijkheden zien voor nieuwe horeca (bijvoorbeeld in het witte kerkgebouw en het fort). Een bijzondere plek aan de hoofdvaart is het pleintje dat is ontstaan op de voormalige Melis Spaansweg. Hier zou een horecaplein voor jongeren van gemaakt kunnen worden, met bijvoorbeeld fast-food restaurants en (dans)cafés. Aan de toekomstige uitbreiding van het centrumgebied naar het noorden en oosten is ook de horecaontwikkeling gekoppeld. Daarom zien wij verdere uitbreidingsmogelijkheden voor concentratiegebieden in de aanloopstraten vanuit het noorden, langs de Hoofdvaart en de Nieuweweg. Tevens kan de toekomstige route van het station naar het centrum een locatie worden voor horecapaviljoens.



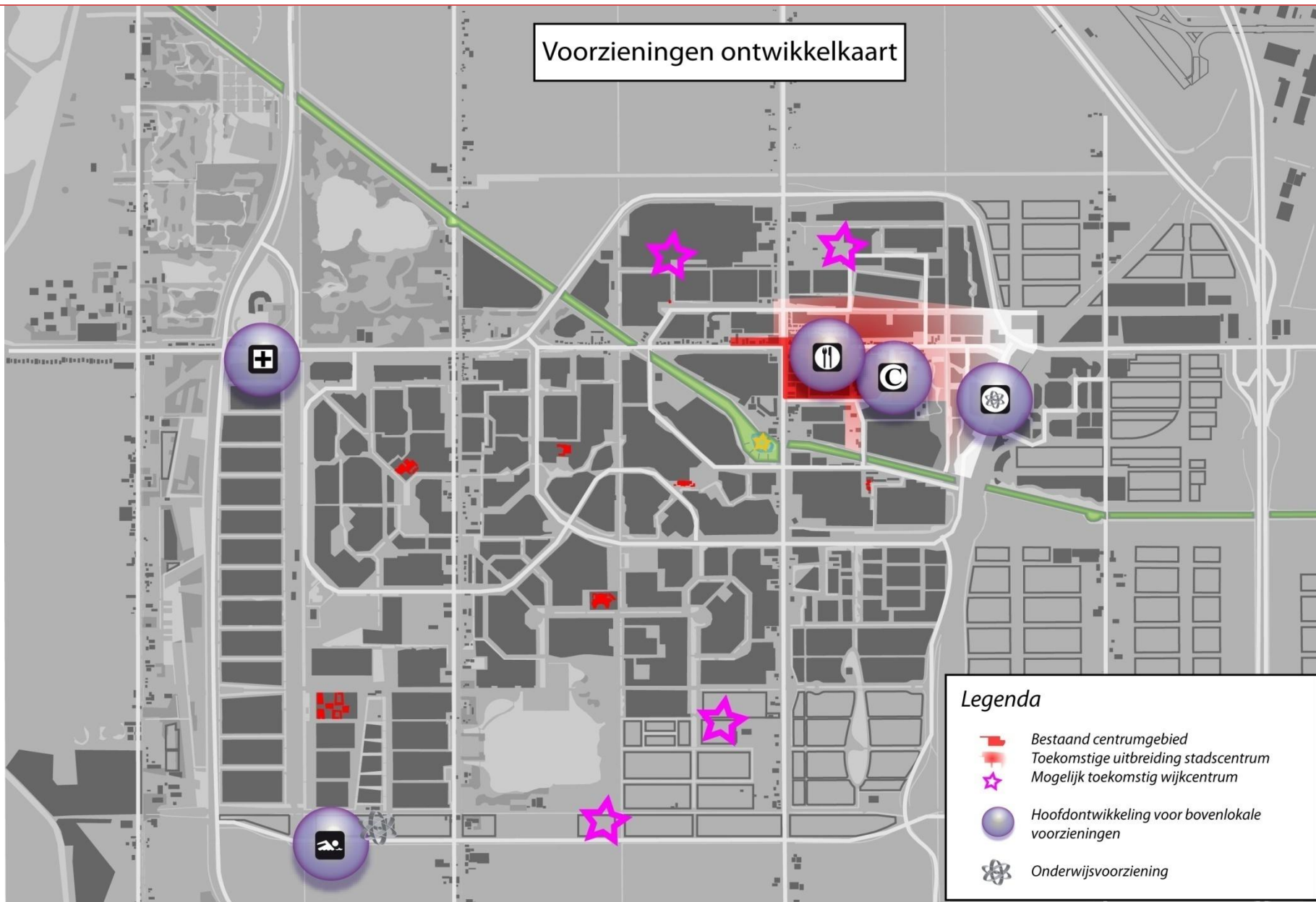
Bestaande en nieuwe horeca concentratiegebieden in het centrum van Hoofddorp

Evenementen voor bewoners en bedrijven

We vinden het belangrijk dat grote groepen mensen elkaar kunnen ontmoeten in Hoofddorp. Dat maakt Hoofddorp levendig en aantrekkelijk. Daarvoor willen we ruimte scheppen voor evenementen, expositie- en congrescentra.

In het stadscentrum willen we naast het Van Stamplein een evenementenlocatie inrichten in het gebied tussen station en het huidig winkelcentrum. Dit om meer evenementen mogelijk te maken en deels om de evenementen beter te spreiden in het stadscentrum. Dit terrein zou gericht kunnen zijn op grote evenementen zoals een muziekfestival met 1000 tot 5000 bezoekers per dag (circa 5000 m²). In ons recente evenementenbeleid (2011) hebben we ook al aangegeven dat buiten het stadscentrum het Haarlemmermeerse Bos en - in de toekomst - Park21 de locaties voor zeer grote evenementen als Mysteryland (meer dan 5000 bezoekers). Kleine evenementen (minder dan 500 bezoekers) en middelgrote evenementen (500-1000 bezoekers) stimuleren we ook door daarvoor ruimte te reserveren. Onder andere in het gebied Buitenschot en in Park21 zien wij daar in de toekomst mogelijkheden.

Voorzieningen ontwikkelkaart



Het stadscentrumgebied is door haar bereikbaarheid en omdat het de spil vormt tussen de bedrijven en het woongebied van Hoofddorp ook de uitgelezen plek voor een congrescentrum of een centrum voor symposia en exposities van bedrijven.

Zo'n congrescentrum kan ook een onderdeel vormen van de medische knoop. De goede bereikbaarheid, de nabijheid van het ziekenhuis en het Haarlemmermeerse Bos zijn elementen voor een op medici gericht ontmoetingscentrum.

Detailhandel

Het huidige winkelcentrum van Hoofddorp blijft het zwaartepunt voor detailhandel. Uit onderzoek (Boeien en Binden, Bro, 2010) blijkt dat dit goed functioneert als centrum voor Hoofddorp, met een divers aanbod en een functionele, nieuwe en efficiënte uitstraling. Ruim drie kwart van de bezoekers komt nu uit Hoofddorp. Na het gereedkomen van de Markthof lijkt dit centrum met ruim 63.000 m2 verkoop vloeroppervlakte voldoende groot. In de periode na 2015, tot 2025 is er ruimte voor uitbreiding met 10.000 m2 detailhandel.

Uitbreiding van detailhandel in het stadscentrum kan naar verwachting tot 2020 nog grotendeels binnen het huidige winkelcentrumgebied (Concourslaan, Dik Tromplein en Hoofdweg-oostzijde). Daarna geven we - als de marktomstandigheden het toelaten - in het stadscentrum ruimte aan ontwikkeling van detailhandel naar het noorden en richting station.

Verder maken we, conform ons detailhandelsbeleid (2009) **beperkte detailhandel als een AH-to-go mogelijk bij knooppunten van vervoer**. Deze vestigingen zijn in principe niet groter dan 150 m2 verkoop vloer oppervlak.

Welzijnsvoorzieningen en cultuurvoorzieningen

Met de komst van het Spaarneziekenhuis zijn de welzijnsvoorzieningen in Hoofddorp sterk verbeterd. **Uitbreiding van welzijnsvoorzieningen met instituten, op gezondheid gerichte detailhandel, verpleeghuis en zorghotel willen we concentreren nabij het ziekenhuis: op het terrein zelf, aan de overkant van de N201 of in de nabijheid. De overige welzijnsvoorzieningen als jeugdcentra, gezondheidscentra, huisartsenposten willen we zo veel mogelijk concentreren in het centrumgebied, wijkcentra of aan knooppunten van openbaar vervoer.** Voor huisartsen geldt –vanwege hun specifieke directe zorg aan bewoners- dat deze ook in bestaande wijken aan huis een praktijk kunnen hebben

Cultuurvoorzieningen zullen met de komst van het nieuwe cultuurgebouw geconcentreerd worden in het huidige centrum van Hoofddorp. Daarnaast vinden we bijzondere gebouwen en plekken in Hoofddorp (bijvoorbeeld het Fort) geschikt voor tentoonstellingen en musea. Wij maken momenteel een nieuwe cultuurnota, die hier mogelijk nader op ingaat.



Het nieuwe Cultuurgebouw

Onderwijsvoorzieningen

Voor het voortgezet onderwijs in Hoofddorp zetten we in op een dependance van het Haarlemmermeerlyceum in Hoofddorp-Zuid, nabij het Huis van de S

port, en van uitbreiding van het Kaj Munk college op eigen terrein. Voor de verdere mogelijke uitbreidingen van de bestaande scholen voor voortgezet onderwijs onderzoeken we of er een centrale locatie gevonden kan worden waar alle scholen – indien noodzakelijk – tijdelijk gebruik van kunnen maken. Daarmee kunnen we inspelen op de wisselende ontwikkeling van de scholen.

Eventuele nieuwe vervolgopleidingen (MBO, HBO) willen we zoveel mogelijk centreren in het nieuwe stadsgebied. Met name zien wij kansen voor het transformatiegebied Beukenhorst-West en het gebied tussen het station en het winkelcentrum van Hoofddorp.

Voor de basisscholen zie het eerder genoemde onderdeel *wijkvoorzieningen*.



3 Her- en Transformeren

Opgave 3:

Herstructureren en transformeren van oudere woon-, bedrijven- en sportgebieden

3.1 Wat is er aan de hand?

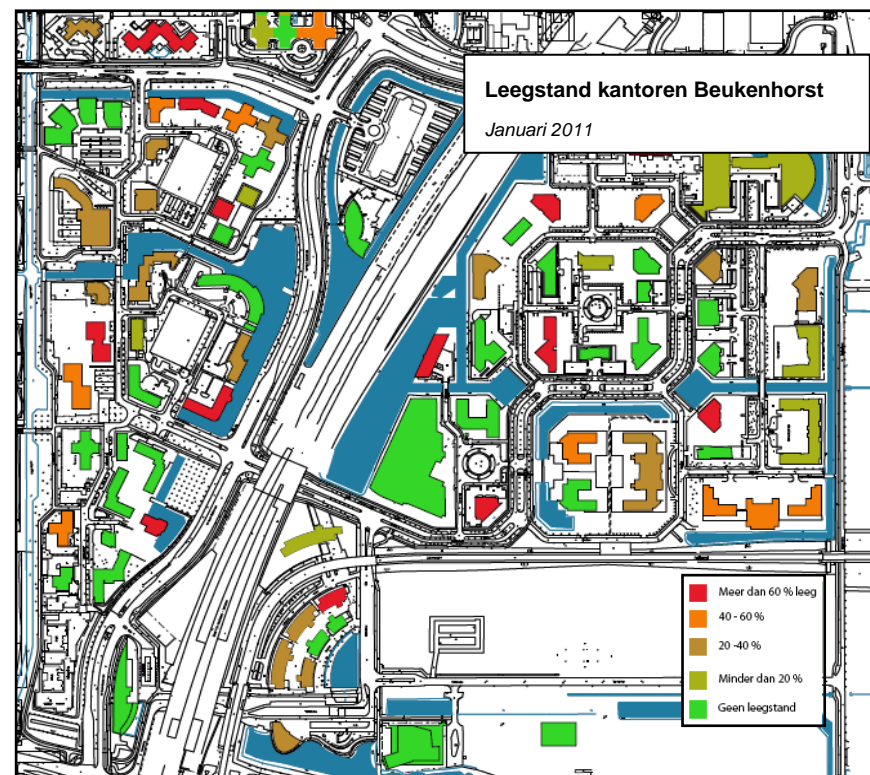
Steeds grotere delen van Hoofddorp verouderen. Veroudering heeft niet alleen met de bebouwing te maken, maar ook met de functies van die bebouwing. Veroudering kan verloedering veroorzaken. Met herstructureren of transformeren kunnen we de verloedering voor zijn. Bij herstructureren komt de zelfde functie (wonen bijvoorbeeld) weer terug met nieuwe bebouwing en openbare buitenruimte. Bij transformeren krijgt een gebied een andere functie: bijvoorbeeld van bedrijven naar wonen.

Wonen

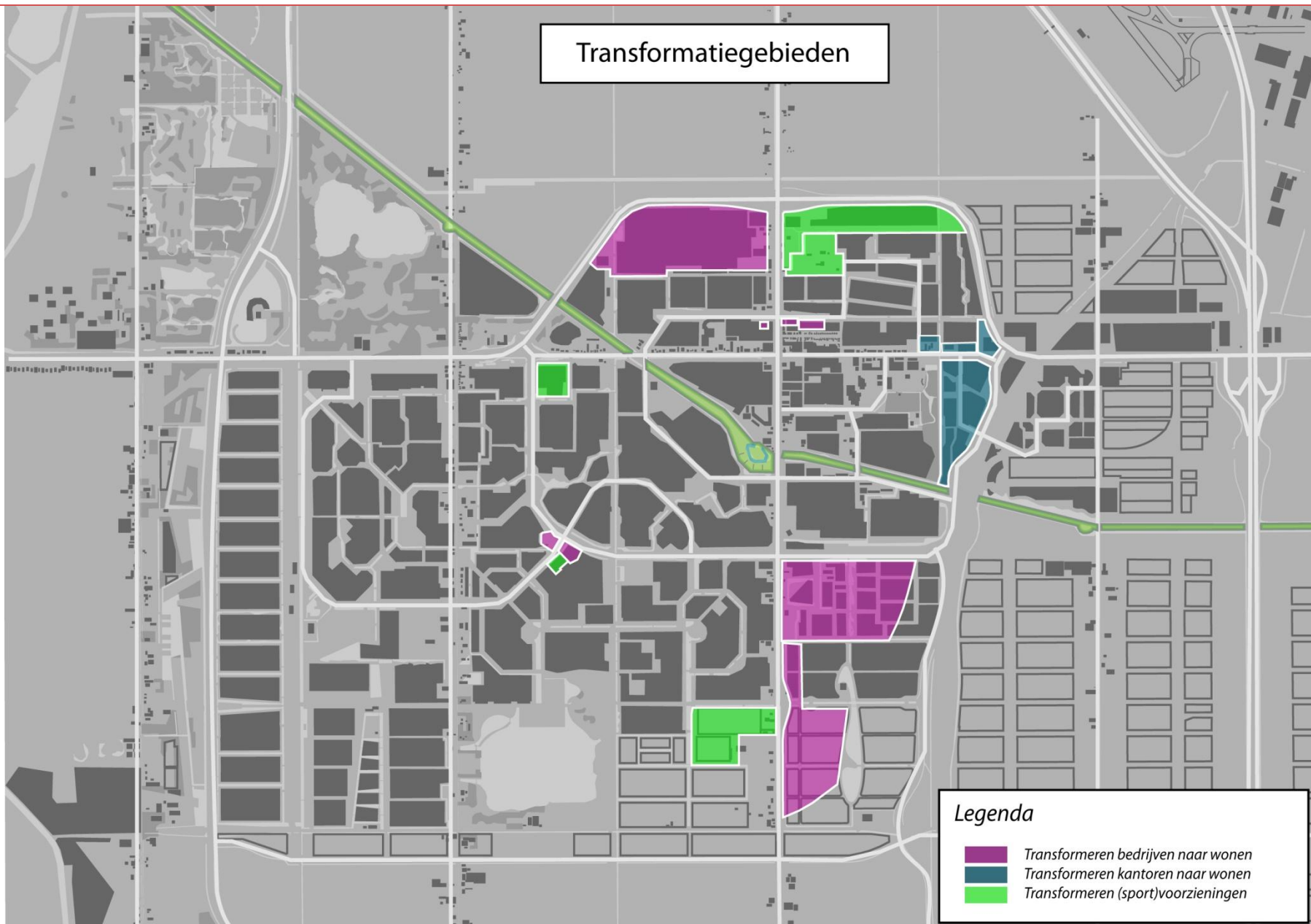
In de wijken Hoofddorp-Oost en Hoofddorp-Noord vinden we relatief veel oudere woningen die niet meer voldoen aan de eisen van de huidige tijd. Vooral de delen die tijdens de wederopbouw in het kader van de woningnood gebouwd zijn, zijn versleten of reeds vervangen. Verder zijn er in de uitleggebieden, met name uit periodes van recessie, minder toekomstbestendige onderdelen te duiden, bijvoorbeeld in delen van Bornholm en Overbos.

Bedrijven en kantoren

Mede als gevolg van de economische crisis is sinds 2008 de leegstand van kantoren en bedrijven vergroot. Begin 2011 stond 20% van de kantorenvorraad in Haarlemmermeer leeg. De verwachting is dat veel van deze kantoren, ondanks de courantheid van het gebouw, waarschijnlijk niet meer verhuurd worden. Overheid en marktpartijen hebben hier een gezamenlijke rol te vervullen bij het bestrijden van leegstand. Hierbij valt te denken aan herontwikkeling, transformatie en sloop van oude kantoorgebouwen. Ook voor oudere bedrijventerreinen begint de leegstand nijpend te worden. Met name geldt dit voor de bedrijventerreinen Nijverheidsstraat en Hoofddorp-Noord.



Daarnaast verwachten we met name voor kantoren en kantoorachtige functies dat er weinig tot geen extra behoefte meer zal zijn. CPB voorspellingen laten zien dat de groei van de zakelijke dienstverlening afvlakt. Ook neemt al geruime tijd door het Nieuwe Werken het aantal benodigde vierkante meters per werknemer af. De leegstand zal met name de kantoren en locaties treffen die niet meer aan de huidige eisen van de gebruikers voldoen. Het bijbouwen van kantoren versterkt dit effect van veroudering. Voor Hoofddorp betreft het met name de kantorenlocatie Beukenhorst-West. Hier staat nu (2011) bijna 39.000 m² leeg, dat is 23% van het totaal. En daarvan staat 55% al meer dan 3 jaar leeg. Deze kantoren blijken niet meer te voldoen aan de eisen van de gebruikers, ondanks de goede ligging nabij het station en het centrum.



Sportgebieden

Ook de sportbeoefening is aan maatschappelijke veranderingen onderhevig. Zo is het lidmaatschap van een vereniging steeds minder gebruikelijk. Daarnaast zijn er verschuivingen in sporten zichtbaar. Voor Hoofddorp betekend dit dat sporten als hockey en voetbal sterk groeien, terwijl andere sporten als tennis en atletiek een stilstand of achteruitgang in populariteit laten zien. In Hoofddorp speelt verder dat het aantal kinderen en jongeren nog sterk blijft groeien.

Hoofddorp kent een aantal sportcomplexen voor buitensport:

1. Sportpark Toolenburg (honkbal, cricket, handbal),
2. Sportpark Overbos/IJweg: twee voetbalverenigingen,
3. Sportpark Hoofddorp-Oost: hockey en atletiek,
4. Sportpark Arnoldushoeve: Tennis, hondensport en skibaan,
5. Sportpark Hoofddorp-Zuid: voetbal.

Daarnaast is in het centrum van Hoofddorp en nabij de wijk Vrijschot-Noord een tennisvereniging gevestigd.

Voor de binnensporten heeft Hoofddorp twee sporthallen (FBK-hal in Hoofddorp-Oost en het Spectrum in Toolenburg), een zwembad (spectrum) en diverse gymzalen en –lokalen voor diverse binnensporten. Tevens zijn er particuliere binnensportaccommodaties een squashcentrum, drie grotere fitnesscentra, twee tennishallen, en twee schietbanen.

Met name het aanbod van sportcomplexen voor voetbal en hockey is momenteel te beperkt voor de grote vraag. Derhalve is in Hoofddorp-Zuid een nieuw voetbalcomplex gerealiseerd en is het hockeycomplex uitgebreid met een vierde veld. Voor de verdere toekomst, met een doorgroei van de Hoofddorpse bevolking is het de verwachting dat deze uitbreiding van voetbal en hockey mogelijk niet voldoende zal zijn voor de behoefte op lange termijn.

Nieuwe ontwikkelingen zijn de komst van het Huis van de Sport in Hoofddorp-Zuid met een nieuw zwembad, een turnhal en een derde sporthal. De locatie van het huidige zwembad (Het Spectrum) zal na het gereedkomen van het Huis van de Sport beschikbaar komen voor herontwikkeling. Dat geldt tevens voor de locatie van sportpark Toolenburg. Dit sportpark wordt grotendeels verplaatst naar het Park21 (honkbalcomplex).

Ook in de particuliere sportaccommodaties zijn ontwikkelingen gaande. Zo is de voor Hoofddorp kenmerkende ski-helling aan de noordzijde van Hoofddorp verouderd.

3.2 Onze ambitie en uitgangspunten

Ambitie

Wij verwachten dat enkele woon-, bedrijven-, kantoor- en sportgebieden in (oudere) delen van Hoofddorp -op termijn- niet meer voldoen aan de verwachtingen en behoeften van bewoners en bedrijven.

Herstructureren en transformeren vanuit een perspectief van leefbaarheid en (sociale)duurzaamheid is hier onze opgave. Onze ambitie is om vroegtijdig veroudering en vervolgens verloedering te voorkomen en de leefbaarheid voor de bewoners te verbeteren. Bovendien kan op die manier een duurzaamheidslag gemaakt worden in bestaande gebieden.

Uitgangspunt 1: We transformeren oude kantoren- en bedrijventerreinen tot gemengde woon-werkgebieden of woongebieden

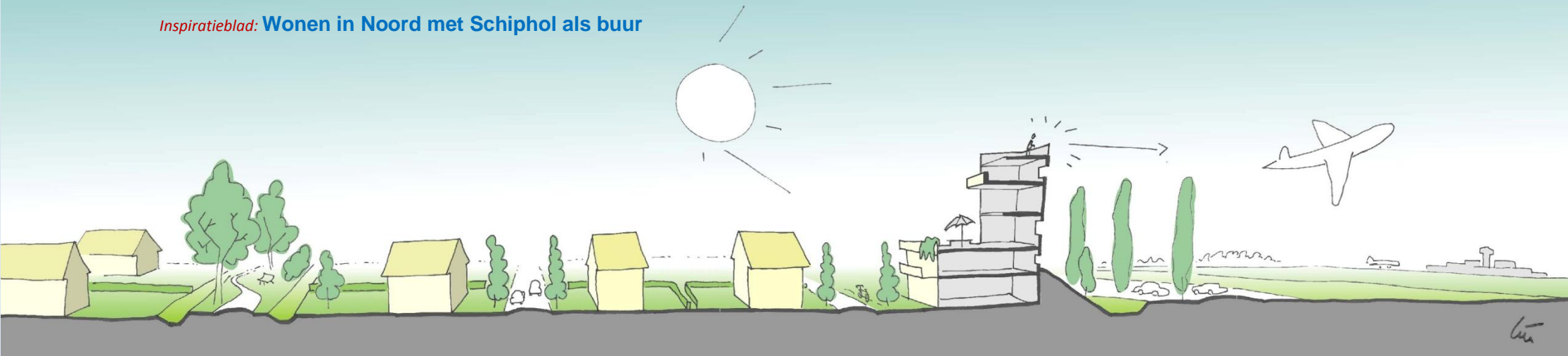
Het belangrijkste argument om het leegstandsprobleem aan te pakken is het tegengaan van verpaupering. We willen voorkomen dat er een negatieve spiraal ontstaat. Ook zijn wij als overheid verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening. Bij een situatie van structurele leegstand is geen sprake van zorgvuldig ruimtegebruik. Zeker niet wanneer er ruimteclaims van andere functies zoals wonen, water en groen bestaan. Daarnaast willen we kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

Door bedrijven uit oude bedrijventerreinen elders op nieuwe duurzame terreinen te herhuisvesten en de bestaande terreinen met duurzame woningbouw te herontwikkelen vindt op beide locaties een waardevermeerdering plaats. Er treedt niet alleen een financiële waardevermeerdering op. Ook in termen van toekomstbestendigheid en maatschappelijk rendement worden meer vliegen in een klap geslagen.

Uitgangspunt 2: We herstructureren de oudere delen van Hoofddorp tot een stedelijk woonmilieu

De verwachting bestaat dat de komende jaren de trek naar de steden doorzet. Hoofddorp wil een groter aantal starters en senioren huisvesten. Het is dus van belang om in de regio als stad gezien te worden. Als we van Hoofddorp binnen de noordelijke Randstad een concurrerend woonmilieu willen ontwikkelen, dan ligt in het gebied ten noorden van het centrum de belangrijkste kans. Door verouderde delen van dit gebied te herontwikkelen en selectief te verdichten kan een stedelijk woonmilieu ontstaan. Zowel

Inspiratieblad: **Wonen in Noord met Schiphol als buur**



Hoofddorp-Noord en -Oost is een gebied dat dichtbij Schiphol ligt. De (toekomstige) bewoners van dit transformatiegebied kunnen daardoor geluidshinder van de bedrijfsactiviteiten van Schiphol verwachten. Daarnaast is er geluidsoverlast van de provinciale Weg om de Noord (N201). Wij zien echter kansen voor dit gebied én de toekomstige bewoners als we de architectuur van de nieuwe bebouwing daarop aanpassen.

Wij stellen voor om aan de noordrand een wand van appartementen te realiseren die hoog genoeg is om de geluidsoverlast weg te nemen. Deze wand neemt tevens het geluid weg voor de bestaande bewoners van Hoofddorp-Noord en -Oost. Voorwaarde van deze appartementenwand is dat de woningen aan de noordzijde geheel geluiddicht zijn. Dat kan met een vlieswand, of met ramen die niet open kunnen. De andere zijde van de appartementenwand ligt op de zuidzijde, de zonzijde. Daar kunnen tuinen, terrassen en grote open ramen komen. Bijkomend voordeel voor de bewoners van deze appartementen is het uitzicht op de activiteiten van de luchthaven. De bestaande en nieuwe wijk achter de appartementenwand profiteert direct mee van de geluidwerende werking. Met aanvullende maatregelen (voorzieningen, groen, water en auto-ontsluiting en recreatieve verbindingen met de recreatiegebieden ten noorden van Hoofddorp) maken we van dit bedrijven- en sportgebied een leefbare woonwijk.

Voorbeeld van een geluidwerende appartementenwal Hoofddorp-Noord



het aanbod aan stedelijke voorzieningen, een goede openbare ruimte, als een goede bereikbaarheid van de werkgebieden in en rond Amsterdam met een snelle verbinding naar Schiphol, zijn voorwaarden voor het ontstaan van dat stedelijk woonmilieu.

Uitgangspunt 3: Grootschalige sportcomplexen binnen Hoofddorp gaan we op termijn verplaatsen naar beter bereikbare locaties, kleinschalige sportaccommodaties gaan we behouden of ontwikkelen binnen het bestaande Hoofddorp

Door de binnenstedelijke ontwikkeling en de daarbij behorende ruimtevrage staan de grote sportvoorzieningen (veldsporten) onder druk. Maar wij erkennen dat sport de leefbaarheid van een buurt of wijk kan vergroten. Door de directe nabijheid van een sportveld of sport-accommodatie in de buurt, of wijk wordt immers de drempel om te gaan sporten lager. Wij vinden daarom dat kleinschalige sportaccommodaties bewaard, en waar nodig nieuw ontwikkeld kunnen worden.

Bij grootschalige sportcomplexen ligt dat genuanceerder. Hier maken we een afweging tussen de ruimtevrage van de binnenstedelijke ontwikkeling en de ruimtevrage van de sportvereniging. Daarom kan het zijn dat de grootschalige sportcomplexen, die gericht zijn op de hele bevolking van Hoofddorp (of Haarlemmermeer), en waar competitie en wedstrijden gespeeld worden moeten echter op termijn een plek krijgen die gemeentebreed en regionaal goed bereikbaar is en doorgroei mogelijkheden heeft. De ruimte die de verplaatste sportcomplexen binnen Hoofddorp achterlaten kunnen vervolgens voor woningbouw (met kleinschalige sportvoorzieningen) gebruikt worden.

3.3 Wat gaan we doen?

De oudere bedrijven- en kantorenterreinen en sportvelden in Hoofddorp zijn nu, of op termijn aan vernieuwing toe. Wij gaan geleidelijk aan de verouderde woongebieden herstructureren en de bedrijventerreinen, kantorenlocaties en sportgebieden transformeren naar woongebieden. Met name ten noorden van het centrum liggen gebieden die daarvoor in aanmerking komen. Hier kan een aantrekkelijk stedelijk milieu ontstaan. Daarbij kan een centrumlijn van het HOV, die direct naar Schiphol gaat, het verschil maken.

Mogelijk maken om Beukenhorst (-Noord en -West) te transformeren van een mono-functioneel kantorenterrein tot een gemengd woon-werk en voorzieningengebied.

Dit gebied ligt centraal in de nieuwe stad Hoofddorp en kan een functie vervullen tussen de werkstad aan het oosten van de spoorlijn en het centrum en woongebied van Hoofddorp. Het station wordt bij het centrum betrokken en zodoende krijgt het wandelbos meer betekenis omdat er meer mensen omheen wonen. Naar het noorden kan dit stadse deel van Hoofddorp verder uitgroeien in een nieuwe stadsboulevard. Functies in dit gebied zijn: wonen (appartementen), onderwijs, hotels en kantoren. In overleg met beleggers en gebruikers onderzoeken we de mogelijkheden tot transformatie van de gebouwen in het gebied.

Bedrijven aan de Nijverheidsstraat op korte termijn transformeren tot centrumgebied met voorzieningen en wonen. De uitstraling is die van een stedelijke boulevard.

Parkeren dient bij voorkeur in het gebouw of in gebouwde parkeergelegenheden opgelost te worden.

Bedrijventerrein Hoofddorp-Noord op termijn transformeren tot een gemengd woongebied met lichte bedrijvigheid.

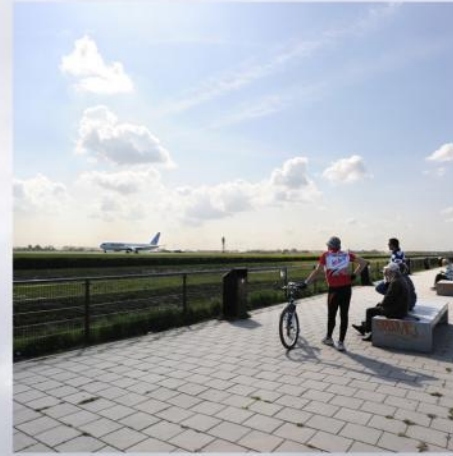
In principe kunnen we hiermee op korte termijn beginnen. Er liggen geen A-zoneringen (industrielawaai) over het terrein, wel ligt de 20Ke-contour (vliegtuiglawaai) deels over het terrein. Hiervoor zullen we ontheffing bij het Rijk moeten aanvragen. Tevens zal rekening moeten worden gehouden met geluidshinder van Schiphol (grondlawaai) en de Weg om de Noord (N201). Geluidswerende wal, of woningen zijn wellicht noodzakelijk. Het eventueel afwaarderen van de weg om de Noord tot wijkontsluitingsweg (50km per uur) levert ook een bijdrage aan de geluidreductie. Voorwaarde is dat regionaal verkeer een andere route volgt (zie opgave 4).

Het terrein kan grotendeels ingericht worden op basis van de bestaande verkeersinfrastructuur. Toegevoegd moet nog worden een groen- en waterstructuur met fietspaden (zie opgave 8). In dit gebied gaan we uit van de functies bedrijven (tot milieucategorie 2) en wonen (compacte laagbouw).

Onderzocht moet worden wat de haalbaarheid van de transformatie is. Dit doen we in overleg met beleggers en gebruikers van de gebouwen in Hoofddorp-Noord.

Schiphol in de stad

Inspiratieblad



Gekantelde kavelen

Beleving Schiphol

Multifunctioneel

Verbintenis
Hoofddorp - Schiphol

Spottersplek

Expositie ruimte

Recreatieve omgeving

Op middellange termijn ook woningbouw mogelijk maken op westelijk deel van het nog niet ontwikkelde deel van bedrijventerrein De President.

Het westelijk deel van het nog slechts deels uitgegeven bedrijventerrein De President ligt buiten de 20 Ke-contour, waardoor woningbouw tot de mogelijkheden behoort. We stellen voor om een brede strook aan de Hoofdvaart te ontwikkelen als gemengd woon- en werkgebied met een hoogwaardige uitstraling (appartementen, gemengd met kantoorachtige bedrijven en eventueel voorzieningen). Dat is vergelijkbaar met de ontwikkeling die aan de noordzijde van de Hoofdvaart (bij Graan-voor-Visch Zuid) al gaande is. Daarbij onderzoeken we nog de eventuele beperkingen die woningbouw op De President met zich meebrengt voor toekomstige milieubelaste bedrijven.

Op langere termijn beperkte transformatie van bedrijventerrein Graan voor Visch-Zuid.

Graan voor Visch-Zuid ligt grotendeels buiten de 20 Ke, waardoor woningbouw tot de mogelijkheden behoort. Het ligt bovendien aan een belangrijke overstaphalte van de Zuidtangent, met een directe verbinding met Schiphol. Het westelijk deel van dit bedrijventerrein heeft een gemengde functie van bedrijven, voorzieningen, kantoren, opleidingsinstituten en wonen. In dit deel zou waar mogelijk meer wonen toegevoegd kunnen worden. Voor bedrijven is in de toekomst voldoende ruimte op het nieuwe bedrijventerrein ACT A4-zone west.

Oudere woongebieden in Hoofddorp-Noord en -Oost herstructureren.

Met name de oudere huurwoningen van Ymere zijn aan verbetering toe. De ruimten en faciliteiten van de woningen aan het Beatrixplantsoen, Beemsterstraat en Wormerstraat en de omgeving van de Leegwaterstraat zijn verouderd. Hiertoe zijn al plannen in ontwikkeling. Uitgangspunt bij deze plannen is kwaliteitsverbetering van de woningen, gekoppeld aan verdichting en een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Centraal bij deze woningbouwherstructurering is een goede ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer en auto in het gebied. Hiervoor wordt de Weg om de Noord en de (doorgetrokken) Burgemeester Pabstlaan gebruikt (zie opgave 6). Deze laan krijgt een uitstraling van een groen aangeklede stedelijke boulevard.

Op de lange termijn de sportcomplexen in Hoofddorp-Oost ruimte bieden op een beter bereikbare locatie bij Hoofddorp.

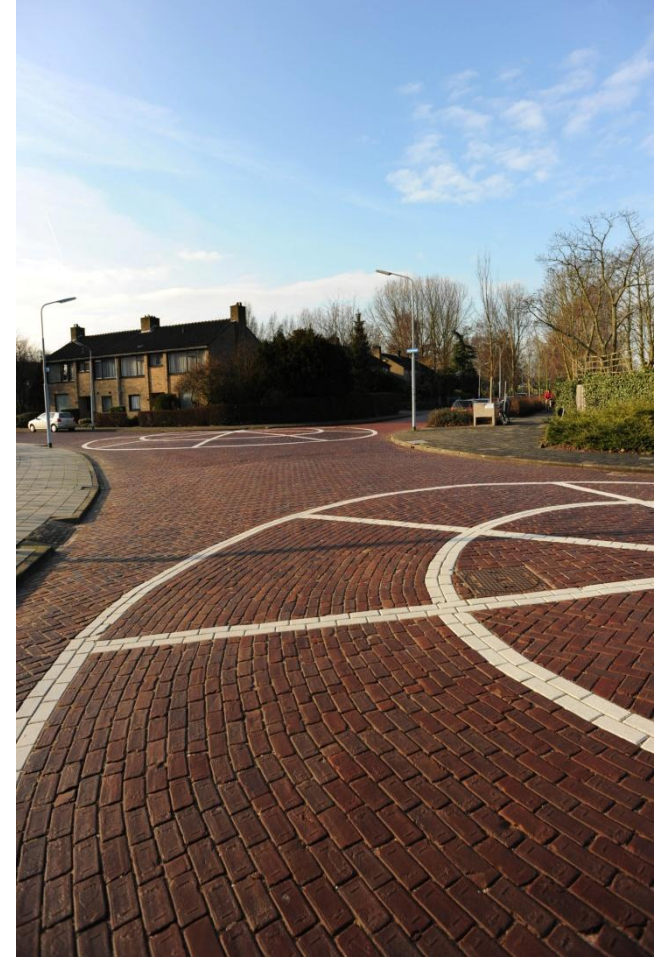
Minstens 10 jaar handhaven we de huidige sportvelden en -accommodaties in Hoofddorp-Oost (Arnolduspark en omgeving). We hebben het hockeycomplex zelfs uitgebreid met een extra kunstgrasveld. Er is echter nu geen ruimte meer voor verdere uitbreiding. Als die uitbreiding noodzakelijk is zien wij mogelijkheden in een verplaatsing van het hockeycomplex en de atletiekbaan naar Park21 of een gebied ten noorden van Hoofddorp. Ook voor de commerciële voorzieningen van Arnolduspark (tennis, squash, fitness, skibaan e.d.) en het volkstuintuincomplex zou een andere locatie op termijn mogelijk zijn. Park21 ligt daarbij meer centraal ten opzichte van de woningbouw in het zuiden van Hoofddorp.

Het sportcomplex Toolenburg-Zuid wordt deels getransformeerd tot woongebied.

Vanwege de geluids- en lichtoverlast voor de toekomstige bewoners van Toolenburg-Zuid en de ambities van de gemeente met de honk- en softbalvereniging Pioniers hebben we besloten om dit complex te verplaatsen naar Park21. Het huidige sportpark wordt ingericht als woongebied met veel laagbouw en groen.



Volkstuincomplex in Hoofddorp-Oost



4 Scheiden verkeersstromen

Opgave 4:

*Bereikbaarheid garanderen door scheiden regionaal van lokaal wegverkeer.
Hoofddorp moet bereikbaar blijven voor alle inwoners en werkers. De opgave is om het regionaal wegverkeer zoveel mogelijk te scheiden van het lokale verkeer.*

4.1 Wat is er aan de hand?

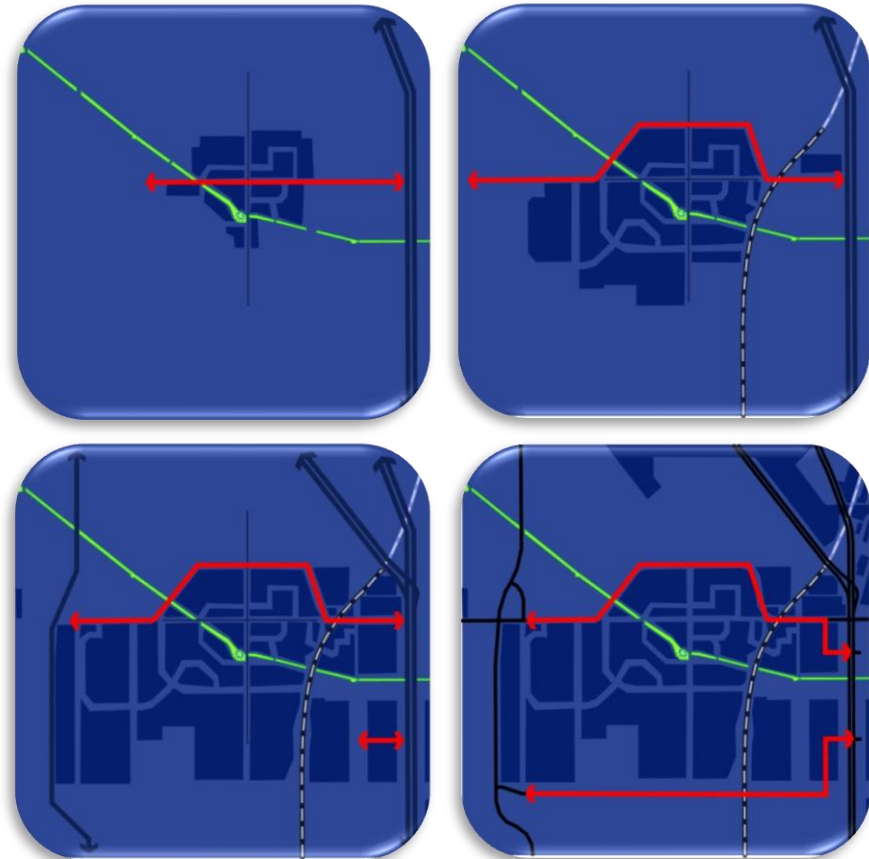
Ruimte geven voor automobiliteit is één van de belangrijkste doelstellingen uit de Deltanota Bereikbaarheid (concept oktober 2011). Daarvoor willen we het netwerk aan infrastructuur voor de (vracht)auto uitbreiden en verbeteren, de bestaande knelpunten in het autonetwerk oplossen.

De grootste knelpunten in het bestaande autonetwerk komen voort uit de wijze waarop Haarlemmermeer infrastructureel is ingebed in haar omgeving. In de regio zijn er knelpunten doordat de wegenstructuur te krap is en de omgeving weinig ruimte biedt voor de optredende verkeersstromen. Knelpunten ontstaan vooral doordat de toenemende vervoersvraag en inrichting van het wegennet niet goed op elkaar afgestemd zijn. Belangrijke doorgaande routes lopen daardoor door woonkernen. Aansluitingen naar en met het rijkswegennet zijn onvoldoende toegerust op de verkeersstromen.

Ontvlechten

De nieuwe provinciale weg N201 moet ervoor zorgen dat de regio rond Hoofddorp en Schiphol bereikbaar blijft. Hiervoor is ontvlechting van regionaal verkeer van lokaal verkeer van belang. De wens om regionaal en lokaal verkeer te scheiden (ontvlechten), gebeurt ook op nationaal niveau. Op het relatief grofmazige autosnelwegennet in onze regio zien we dat zich steeds meer regionaal verkeer over relatief korte afstand is gaan verplaatsen. Hierdoor is zware druk ontstaan op die paar autosnelwegen die de stedelijke regio ontsluiten. Het ontvlechten van lange afstand verkeer en regionaal

verkeer biedt hiervoor een oplossing, maar betekent ook dat het onderliggende regionale netwerk nadrukkelijker in beeld komt.



Ontwikkeling van doorgaande wegen (N201) bij Hoofddorp

Hoofddorp: stroomweg door de stad

Met de aanleg van de Weg om de Noord (N201) is destijds de provinciale route buiten Hoofddorp gelegd. Hoofddorp is daarna verder gegroeid. Zowel in de richting van de A4 met Beukenhorst en A4 Zone West, als in westelijke richting met Overbos, Haarlemmermeerse Bos en Floriande. Dit heeft er toe geleid dat een doorgaande route (met de status van een stroomweg in vaktermen) steeds meer de wijken van Hoofddorp ontsluit. Waardoor deze weg, niet alleen een provinciale doorgangsroute is, maar ook een wijkontluitingsfunctie vervult, vergelijkbaar met de Van Heuven Goedhartlaan. Dit leidt tot conflicten. Zowel in gebruik als ruimtelijk.

De aansluitingen van Overbos, Bornholm en Beukenhorst geven in de praktijk problemen met als zichtbare gevolg soms lange files. Door de aanwezigheid van de N201 is de lokale oversteekbaarheid zowel in gebruik als ruimtelijk een probleem als het gaat om de relatie tussen woonwijk en Haarlemmermeerse bos of de relatie tussen De Beukenhorsten en De Hoek. Op het niveau van heel Hoofddorp zijn dit barrières die grote kwaliteitsverschillen veroorzaken. In zekere zin is iedere verbinding een barrière, maar hier is de hinder van de barrière zo groot geworden dat deze op gespannen voet is komen te staan met de waarde die de verbinding voor het verkeer heeft.



Barrièrewerking van de N201

Als gevolg hiervan ontstaat onduidelijkheid in de rangorde van wegen. Met andere woorden functie en gebruik komen niet goed met elkaar overeen, waardoor erftoegangswegen als gebiedsontsluitingswegen gaan functioneren en doorgaande provinciale stroomwegen als gebiedsontsluitingswegen. Hierdoor ontstaat er onduidelijkheid over functie en gebruik van de weg met als gevolg bijvoorbeeld verstoppingen en onduidelijkheid over het snelheidsregime. In de openbare ruimte leidt dit soms tot wat gekunstelde en niet in ieders ogen even fraaie oplossingen.

Lokale wegontsluiting

Naast de onduidelijke scheiding van regionaal en lokaal verkeer zijn er in Hoofddorp ook een aantal knelpunten op lokaal niveau, die effect kunnen hebben op het regionaal verkeer. Onder andere zijn dat:

- De ontsluiting van Hoofddorp Centrum (zie opgave 6),
- De IJweg tussen Leenderbos en Bennebroekerweg, die een belangrijke interne verbindingfunctie vervult. De relatief grote intensiteit van deze weg staat haaks op de woonfunctie van de IJweg (erftoegangsweg met 30 km per uur). Inmiddels zijn maatregelen genomen om deze weg verkeersluw te maken (drempels). Onderzoek zal uitwijzen of hiermee ook de verbindingfunctie is vervallen. Zijn automobilisten bereid nu om te rijden om de IJweg te mijden?
- De ontsluiting van de nieuwbouwwijk Floriande blijft de inwoners beroeren. Men wil een interne verbinding van noord naar zuid, zonder om te hoeven rijden via de regionale Driemerenweg (N205) of via de IJweg. De busluis in de waddenweg staat deze verbinding in de weg. Deze busluis is er om het doorgaande verkeer te vermijden, onder meer vanwege de verkeersveiligheid (scholen). Per 1 oktober 2011 is een proef gestart met openstelling van de busluis buiten de spitsuren. Onderzoek zal uitwijzen of dit acceptabel is.
- De ontsluiting van de woningbouw in Hoofddorp-Zuid zal via de Nieuwe Bennebroekerweg gaan. Met de aansluiting van deze weg op de A4 in 2012 zal deze weg intensief gebruikt gaan worden. Tevens moet een stuk tussen de Spoorlaan en de aansluiting met de A4 nog aangepast moeten worden op de toekomstige intensiteit.
- De aansluiting van het Leenderbos op de N201 is een knelpunt aan het worden. Dit heeft mede te maken het intensieve gebruik van de busbaan.

4.2 Ambitie en uitgangspunten

In ons Deltaplan Bereikbaarheid 'Vrijheid van bewegen' (concept oktober 2011) hebben we onze ambitie voor een duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem weergegeven. Goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur, goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn de doelen die wij voor ogen hebben. Onze uitgangspunten voor de auto en het wegennetwerk zijn de volgende:

1. Ruimte voor automobilititeit

De doelen voor het (auto)wegennetwerk zijn een goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, het verbeteren van de verkeersstructuur en een goede ontsluiting van de kernen en van onze werklocaties. Voor Hoofddorp wordt het verkeer naar complete ringwegen geleid, zodat voorkomen wordt dat woonwijken worden belast met doorgaand verkeer.

2. Netwerk aan infrastructuur voor de (vracht)auto uitbreiden en verbeteren

We willen een efficiënt en flexibel netwerk realiseren. Daarbij brengen we consistente hiërarchie in autonetwerk aan (herkenbaar onderscheid in functie van het rijks, provinciale en lokale netwerk). Op het lokale netwerk willen we overlast door doorgaand verkeer voorkomen.

3. Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost

Waar knelpunten worden ervaren willen we die gaan oplossen. De grootste knelpunten zijn er op de aansluitingen van de snelweg, die in de ochtendspits al vol staan met auto's. Ook op de kruisingen met de (provinciale) oost-westverbindingen doen zich problemen voor om de kernen te verlaten richting de snelweg.

4. Infrastructuur ingepast

We willen het netwerk aan infrastructuur voor de auto zo inpassen dat lasten (ruimtelijke inpassing, barrièrewerking, aantasting leefomgevingskwaliteit) zo beperkt mogelijk zijn en de lusten (goede bereikbaarheid) toenemen.

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030:

Het oorspronkelijke infrastructuurnetwerk van Haarlemmermeer is te krap bemeten voor de huidige en toekomstige verkeersintensiteit. Regionale routes worden gebruikt als lokale hoofdontsluiting. Lokale oude polderwegen worden intensief belast met doorgaand verkeer. Een heldere hiërarchie in de wegenstructuur van Haarlemmermeer ontbreekt nog. Om een goed functionerend lokaal hoofdwegennet tot stand te brengen moet ruimte worden gecreëerd voor nieuwe wegen. Dit kan vanzelfsprekend het snelst en eenvoudigst aangepakt worden in de grote ontwikkelingsgebieden. Voor andere locaties gaan we in deze structuurvisie uit van reserveringen voor de langere termijn.

4.3 Wat gaan we doen?

Lange termijn (na 2020)

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 en het Deltaplan Bereikbaarheid hebben we een aantal maatregelen voor korte en lange termijn opgesteld. Hierna volgen eerste de gewenste maatregelen op lange termijn (na 2020 en verder), daarna de meer concrete acties voor de korte termijn (tot 2020). De lange termijnvisie is zeker geen blauwdruk, maar vooral een handvat om beslissingen over nieuwe ontwikkelingen en maatregelen op de korte en middellange termijn weloverwogen te nemen en reserveringen vast te leggen.

Daarbij stellen we de volgende belangrijke ingrepen in de hoofdstructuur voor:

Aan de zuidzijde van Hoofddorp de Nieuwe Bennebroekerweg aanpassen voor regionaal verkeer.

Aan de zuidzijde van Hoofddorp is de Nieuwe Bennebroekerweg in de toekomst doorgetrokken naar de nieuwe aansluiting op de A4 en met op lange termijn mogelijk een eigen aansluiting op de toekomstige parallelstructuur van de A4. We hebben de intentie uitgesproken om met de provincie Noord- en Zuid-Holland en de gemeenten in de Bollenstreek om de Nieuwe Bennebroekerweg in het westen door te trekken naar de

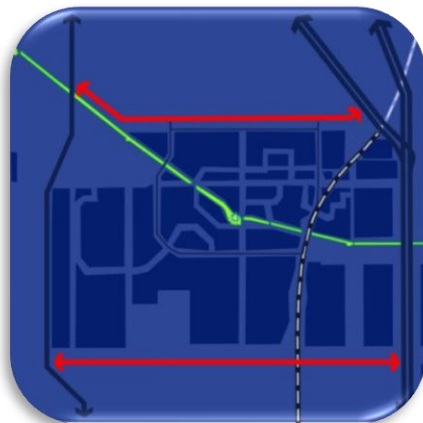
N206 en N208 (Bollenstreek). Naast een belangrijke functie voor de Bollenstreek zal deze nieuwe verbinding Zwaanshoek en Lisserbroek van verkeer ontlasten.

De Nieuwe Bennebroekerweg krijgt veelmeer dan nu een regionale functie. Regionale verkeersstudies hebben uitgewezen dat de zuidkant van Hoofddorp daarbij goed bereikbaar blijft. De Nieuwe Bennebroekerweg (tussen N205 en Spoorlaan) gaat hierbij naar 2x2 rijstroken. Het opwaarderen van de Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en A4 is iets wat op korte termijn al moet gebeuren.

Van Greenport tot Mainport

De verbinding van de A4 naar de N206 bij De Zilk in de Bollenstreek is een belangrijke nog ontbrekende schakel in het regionale net (zie de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland). Deze verbinding tussen Greenport, Mainport en Greenport is van groot economisch belang. De nu nog niet aanwezige verbinding van de N205 naar de N206 maakt hier deel van uit. Aanleg van deze verbinding vermindert het doorgaande (sluip)verkeer door Zwaanshoek-Bennebroek en Beinsdorp-Hillegom en zal de overlast van Noord-Zuid verkeer door Vogelenzang, Bennebroek en Heemstede verminderen.

Nut en noodzaak van deze verbinding is onderzocht in de regionale verkenning Van Greenport tot Mainport. MIRT-verkenning wegverbinding N205-N206 (provincies Noord- en Zuid-Holland, 2010).



Nieuwe of aangepaste provinciale wegen om het regionaal verkeer te scheiden van lokaal verkeer

Verlegde Weg om de Noord

Als we definitief kiezen voor intensieve woningbouw aan de noordzijde van Hoofddorp en daarbij de huidige dubbelfunctie van de N201 (regionale weg en wijkontsluitingsweg) willen aanpakken dan is een naar het noorden verlegde provinciale weg om de noord nodig. Deze nieuwe weg, die ten noorden van de gekantelde kavels komt te liggen, is kruisingsvrij en krijgt op twee plaatsen een aansluiting met de Van Heuven Goedhartlaan. Met de bestaande N201 als gebiedsontsluitingsweg (50 km per uur) in plaats van stroomweg krijgen de (nieuwe) aanliggende wijken een goede ontsluiting. Dit betekent ook dat verkeer vanuit Floriande en Overbos meer ruimte krijgt om in te voegen op de N201. Ook verbetert de bereikbaarheid van de Beukenhorsten. Doordat in deze lange termijn visie de huidige N201 haar provinciale status vanaf het Spaarneziekenhuis tot aan Aalsmeer verliest, ontstaan op tal van plekken verdichtingsmogelijkheden op een deel van het oude tracé. Deze ontwikkellocaties dragen bij in de financiering van de verlegging van de N201.

Het recht doortrekken van de Spoorlaan (2x2) voor het station langs.

Op termijn wordt dit de nieuwe stadsas, met het stationsplein als centraal plein. Naar het noorden sluit deze weg aan op de verlegde Weg om de Noord. Naar het zuiden wordt aangesloten op de Nieuwe Bennebroekerweg die dan ook aansluiting geeft op de A4. Deze stadsas ligt op het scheidsvlak van wonen en werken. Langs deze as worden wonen, werken en dienstverlening gemengd (zie hoofdstuk 6 en 10).

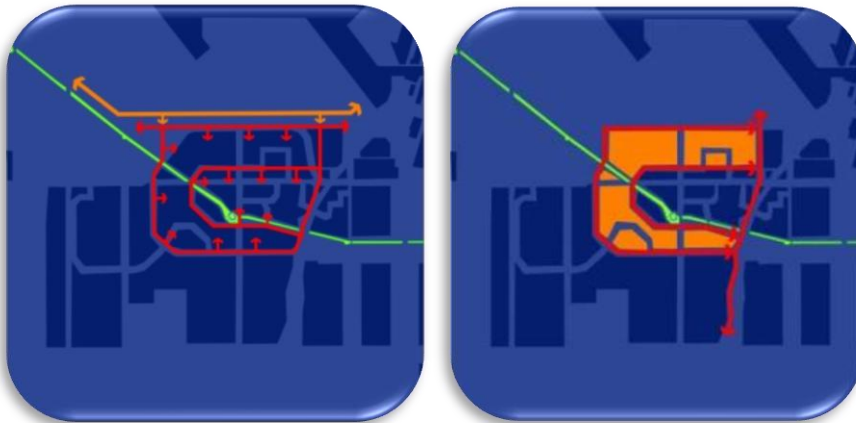


De toekomstige stadsas van Hoofddorp

Op de stadsas (Spoorlaan/VHG-laan) sluiten twee hoefijzervormige ringen aan.

Een binnenring bestaande uit Weg-A, Paxlaan en Pabstlaan. Deze ring is met name gericht om het centrum beter te ontsluiten en de aanliggende wijken (Oost, Noord en Pax). De buitenring wordt gevormd door de Van Heuven Goedhartlaan en een afgewaardeerd deel van de huidige Weg om de Noord. De bestaande Weg om de Noord wordt daarmee een gebiedsontsluitingsweg. Hierdoor ontstaat ruimte om een substantiële woningbouw opgave in de noordrand van Hoofddorp te realiseren. Het gehele gebied tussen Pabstlaan en de Weg om de Noord wordt op deze nieuwe ringweg ontsloten.

Het gebied binnen de binnenring kan als bestemming beschouwd worden, waar geen doorgaande routes meer in zitten. Vanaf de binnenring kunnen zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde parkeergarages van het centrum bereikt worden



De buiten- en binnenring van Hoofddorp met ontsluitingsgebieden

Korte termijn (2011 – 2020)

De visie voor de toekomst ligt er niet van vandaag op morgen en is vooral gekoppeld aan de mogelijkheden om binnenstedelijk te gaan bouwen. In de periode hier naar toe zijn ook maatregelen nodig. Deze zijn ook in het Deltaplan Bereikbaarheid genoemd. Het gaat om infrastructurele maatregelen:

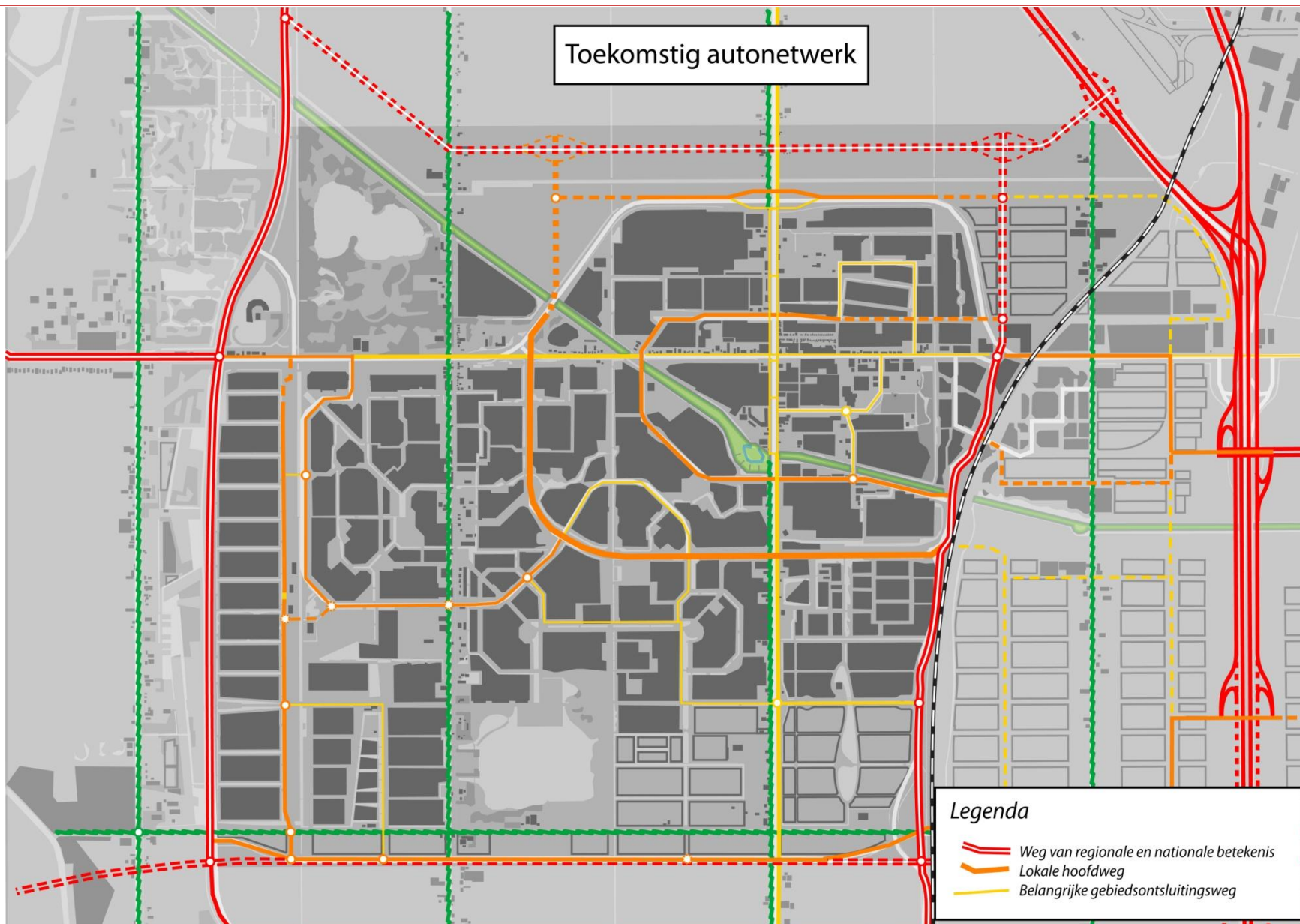
1. die tegemoet komen aan bestaande knelpunten;
2. die nodig zijn om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te ontsluiten;
3. die samenhangen met het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

Als we naar Hoofddorp kijken (de bereikbaarheid van het centrum komt in opgave 7 aan bod), dan richt de aandacht zich in het noorden van Hoofddorp vooral op de N201, Leenderbos en Cruquius en aan de zuidkant van Hoofddorp vooral op de ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw, Huis van de Sport, Thermen), de Nieuwe Bennebroekerweg, Spoorlaan en Floriande.

Aansluitingen en verbindingen tussen A4 en Hoofddorp

De twee nieuwe aansluitingen op de A4 tussen de Kruisweg en de Bennebroekerweg ('noordelijke' en 'zuidelijke' aansluiting) uit het project N201+ zijn in 2012 gereed. Op korte termijn moeten verbindingen naar deze nieuwe aansluitingen op A4 gerealiseerd worden.

- Vanuit het N201+ project wordt vanaf de noordelijke aansluiting één verbindingsweg naar de Kruisweg vanuit het N201+project gemaakt.
- Daarnaast is in de Realisatieovereenkomst N201 een verbinding van de noordelijke aansluiting naar de Van Heuven Goedhartlaan opgenomen. De Taurusavenue kan hier als verbinding tussen de nieuwe N201 en Hoofddorp functioneren.
- De belangrijkste nieuwe verbinding is die tussen de zuidelijke aansluiting op de A4 en de Spoorlaan ('Nieuwe Bennebroekerweg-Oost', ten zuiden van de huidige Bennebroekerweg). Deze verbinding wordt een belangrijke hoofdontsluiting voor en door het midden van Haarlemmermeer en heeft zeer hoge prioriteit. Knelpunt in deze verbinding is het bestaande spoorwegviaduct waar alleen met passen en meten een 2x2 verbinding gerealiseerd kan worden in combinatie met langzaam en agrarisch verkeer en bussen. Een nieuw viaduct is meer toekomstvast en zorgt voor een grotere ruimtelijke kwaliteit. Een planstudie naar de verbinding moet leiden tot een zo snel mogelijke aanleg van dit traject.



Voor zowel de Taurusavenue als de Nieuwe Bennebroekerweg-Oost is een subsidieverzoek gedaan in het kader van het rijksprogramma 'Beter Benutten'.

Uitbreiden capaciteit en doorstroombaan van de Nieuwe Bennebroekerweg.

Aan de zuidzijde van Hoofddorp wordt de Nieuwe Bennebroekerweg in de toekomst in het oosten doorgetrokken naar de nieuwe aansluiting op de A4, en we hebben de intentie uitgesproken om samen met de provincie Noord- en Zuid-Holland en de gemeenten in de Bollenstreek om de Nieuwe Bennebroekerweg in het westen door te trekken naar de N206 en N208 (Bollenstreek). Naast een belangrijke functie voor de Bollenstreek zal deze nieuwe verbinding Zwaanshoek en Lisserbroek van verkeer ontlasten.

Voor de realisering van de benodigde capaciteit van tweemaal twee rijstroken voor een verbinding tussen Bollenstreek en A4 speelt de gewenste doortrekking van N206-N208 in de Bollenstreek naar de N205 en de Nieuwe Bennebroekerweg een cruciale rol. De Nieuwe Bennebroekerweg krijgt dan veel meer dan nu een regionale functie. Tot het moment van aanleg van deze weg kan volstaan worden met een ruimtereservering en behoudt de Nieuwe Bennebroekerweg, inmiddels aangesloten op de A4, een lokale functie.

Verbeteren van de bereikbaarheid van Floriande en Overbos

A: Proef met de bussluis

De proef met het gedeeltelijk openstellen van de bussluis in de Waddenweg/Deltaweg maakt dat buiten de spitsen en tijdens de weekenden de bussluis voor al het verkeer open is. De openstelling moet bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Floriande door het vergroten van de keuzemogelijkheden in de route, vervoerswijze en voorzieningengebruik, zonder dat dit onevenredige overlast voor bewoners of een verslechtering van de verkeersveiligheid tot gevolg heeft. Op basis van een evaluatie zal bepaald worden of de proef al dan niet in aangepaste vorm een definitief vervolg gaat krijgen en wat (eventuele) gevolgen zijn voor de totale wegstructuur.

B: Onderzoek naar doortrekken Waddenweg naar N201 (ziekenhuisvariant)

Het doortrekken van de Waddenweg naar de N201 kan een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en doorstroming vanuit de wijken Floriande en Overbos. Een doorgetrokken Waddenweg ontlast het Leenderbos langs Overbos, ook in combinatie met het (gedeeltelijk) openstellen van de bussluis in de Deltaweg/Waddenweg. Het

betrekken van de ideeën over de herstructurering aan de noordzijde van Hoofddorp, de verbinding ten noorden van de huidige N201 en de mogelijkheid die dit biedt voor het herwaarderen van de N201, moet mede bepalen op welke wijze de doortrekking vorm kan krijgen.

C: Onderzoek naar verbindingsweg tussen Waddenweg en Leenderbos.

Een van de mogelijkheden om het knelpunt van de bereikbaarheid van Floriande en Overbos in de toekomst op te lossen en voor Hoofddorp een flexibele lokale wegenstructuur te realiseren is om een nieuwe verbinding te maken tussen Floriande en Overbos nabij het 150Kv station. Wij onderzoeken in het kader van de motie over de ziekenhuisvariant (zie B) welke gevolgen voor het verkeer en de leefomgeving deze doorsteek tussen de Waddenweg (ter hoogte van eiland 5) en het Leenderbos heeft. Deze verbindingsweg heeft als belangrijke kenmerken:

- Een extra afname van verkeer op de IJweg. Hierbij hoeft het interne - doorgaande - autoverkeer geen gebruik meer te maken van de IJweg.
- Een betere autobereikbaarheid van het centrum van Floriande en van het Huis van de Sport vanuit de Hoofddorpse wijken.
- Naar verwachting meer verkeer op Leenderbos en Deltaweg.

Afwaarderen en herinrichten van de (oude) Bennebroekerweg

De bestaande Bennebroekerweg wordt afgewaardeerd en heringericht als erfgoedtoegangsweg. Daarbij rekening houdend met landbouwverkeer en mogelijk HOV.

Het Leenderbos voorzien van geluidwerende maatregelen.

Op korte termijn (2011) wordt het Leenderbos voorzien van geluidreducerend asfalt in combinatie met snelheidsremmende maatregelen en een rotonde ter hoogte van de IJweg.



5 Stimuleren OV en fiets

Opgave 5:

We willen binnen Hoofddorp fiets en openbaar vervoer stimuleren door de infrastructuur te verbeteren. De opgave ligt in de wijze waarop we in het bestaande stedelijk gebied dit kunnen realiseren.

5.1 Wat is er aan de hand?

Hoofddorp maakt deel uit van de noordelijke Randstad en we willen dat het een hoogwaardig woon- en werkgebied is. Veel van de werkgelegenheid is georiënteerd op de luchthaven. Internationale knooppunten zoals Schiphol zijn per definitie congestiegevoelige gebieden. We hebben daarom in ons *Deltaplan Bereikbaarheid* (concept 2011) ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer, omdat het van groot belang voor het economisch functioneren ervan. Openbaar vervoer moet het eenvoudig maken voor mensen om hun werkplek te bereiken.

Ketenmobiliteit is een belangrijke factor in het aantrekkelijk maken van openbaar vervoer. Ketenmobiliteit wil zeggen dat voor een verplaatsing meerdere vervoersmiddelen worden gebruikt. Het openbaar vervoer biedt de gelegenheid om vanuit minder congestiegevoelige gebieden met de fiets of de auto naar de halte te komen, om vervolgens de reis met het openbaar vervoer voort te zetten. Deze overstaphaltes en knopen van openbaar vervoer vormen belangrijke ruimtelijke plekken in Hoofddorp. Om het overstappen goed te laten functioneren kan het 'vervelende' wachten gecompenseerd worden door andere gemakken aan te bieden bij het station of de halte. Tevens verlangt de ketenmobiliteit een goed fietsnetwerk, zodat de gebruikers van openbaar vervoer met de fiets gemakkelijk bij de halte kunnen komen en veilig hun fiets kunnen stallen. Deze opgave is dus een integrale infrastructuuropgave voor de fietsstructuur en het openbaar vervoer met de bijbehorende haltes en knopen.

Fiets

Het fietsnetwerk in Hoofddorp zit in principe goed in elkaar: Het fietsnetwerk is fijn-vertakt en verkeersveilig. De meeste fietspaden zijn vrijliggend en de grotere wegen

worden vaak ongelijkvloers gekruist door middel van tunnels. In vergelijking met de rest van Haarlemmermeer valt op dat Hoofddorp relatief veel solitair liggende fietspaden heeft. Daarentegen zijn er zaken die beter kunnen: Er zijn enkele onduidelijke plekken waar een doorgaande fietsroute geen duidelijk pad meer heeft, met name zien we dat in de wijk Overbos. Uit de participatie met bewoners hebben we gehoord dat de fietsroutes niet helder en eenduidig zijn. Het schort dus aan herkenbaarheid van routes binnen Hoofddorp. Een goede interne bewegwijzering naar het centrum, de werkgebieden en naar de woonwijken ontbreekt. Wel is er ANWB bewegwijzering naar plaatsen en attracties rond Hoofddorp.

Onderzoek Fietsersbond

De Fietsersbond heeft in 2010 het fietsklimaat in Haarlemmermeer onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat in Hoofddorp de kwaliteit van de fietsroutes duidelijk beter is dan gemiddeld in de middelgrote gemeenten. Alleen de directheid is matig maar dit wordt deels gecompenseerd door weinig oponthoud en een hoge gemiddelde snelheid. Ten opzichte van het onderzoek in 2001 is de kwaliteit van de infrastructuur ook beter, wat duidelijk door de fietsers beter wordt gewaardeerd. De verbeterpunten liggen volgens dit onderzoek in de directheid van het fietsnetwerk, de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto én de aanpak van fietsdiefstal.

Openbaar vervoer

Hoofddorp heeft naast een regulier busnetwerk twee hoogwaardig openbaar vervoerlijnen (HOV) van de Zuidtangent:

- lijn **300**: van Haarlem via het ziekenhuis van Hoofddorp en de wijken Overbos, Bornholm, Toolenburg en Graan voor Visch naar station Hoofddorp en verder naar Schiphol centrum en Amsterdam Bijlmer,
- lijn **310**: Nieuw-Vennep via Toolenburg en Graan voor Visch naar Hoofddorp station en Schiphol – Centrum en Amsterdam-Zuid.

Beide lijnen bieden bij het station Hoofddorp overstapmogelijkheden op de treinen, maar verzorgen ook de directe verbinding tussen de woongebieden en de werkgelegenheid op Schiphol, in Haarlem en Amsterdam-Zuid. Binnenkort wordt gestart

met de Oosttak van de Zuidtangent, een verbinding vanaf station Hoofddorp via de werkgebieden van Beukenhorst en Schiphol-SLP naar Aalsmeer en Uithoorn. Door de hoge frequentie, snelheid (minder haltes) en de hoge betrouwbaarheid, mede doordat de bussen rijden over een vrije baan, zijn deze lijnen zeer succesvol. De HOV-lijnen hebben voor Hoofddorp vooral een belangrijke functie in het woon-werkverkeer. Ze vervullen nauwelijks een rol in het interne Hoofddorpse verkeer, bijvoorbeeld om vanuit de wijk naar het centrum te gaan of naar een andere wijk. Met name een verbinding met het centrumgebied ontbreekt op dit moment. De regionale en hoogfrequente buslijn 140 van Haarlem via Heemstede naar Hoofddorp-Centrum en verder naar Aalsmeer en Utrecht vervult deze functie momenteel ten dele. In Hoofddorp wordt daarnaast een snelle HOV-verbinding gemist die de wijk Floriande en het toekomstige Huis van de Sport ontsluit richting Haarlem, Hoofddorp-Centrum en de werkgebieden.

Het succes van de Zuidtangent levert ook enkele knelpunten op voor de auto-bereikbaarheid. Door het groot aantal bussen in de spits worden de gelijkvloerse kruisingen met autowegen overbelast. Dat kan ertoe leiden dat op termijn de auto's niet meer de wijk in of uit kunnen. Met name voor de kruising Leenderbos– N201 is dat al een probleem aan het worden, maar ook de kruisingen aan de Van Heuven Goedhartlaan kunnen in de toekomst verstopt raken. Vertramming is dan één van de oplossingen. Er kunnen dan immers meer mensen in een 'voertuig' vervoerd worden.

Knooppunten

Het NS-station en de belangrijke haltes van HOV zijn de 'transfer knooppunten' van Hoofddorp. Deze moeten betekenis krijgen in het sociale leven van de gebruiker. Bijvoorbeeld doordat het de plek is waar je aan het eind van de werkdag je kinderen uit de crèche, naschoolse opvang, van pianoles of de voetbal haalt, dagelijkse boodschappen doet/afhaalt, of waar je vrienden ontmoet op een terras. Op dit moment zijn de belangrijkste knooppunten in Hoofddorp:

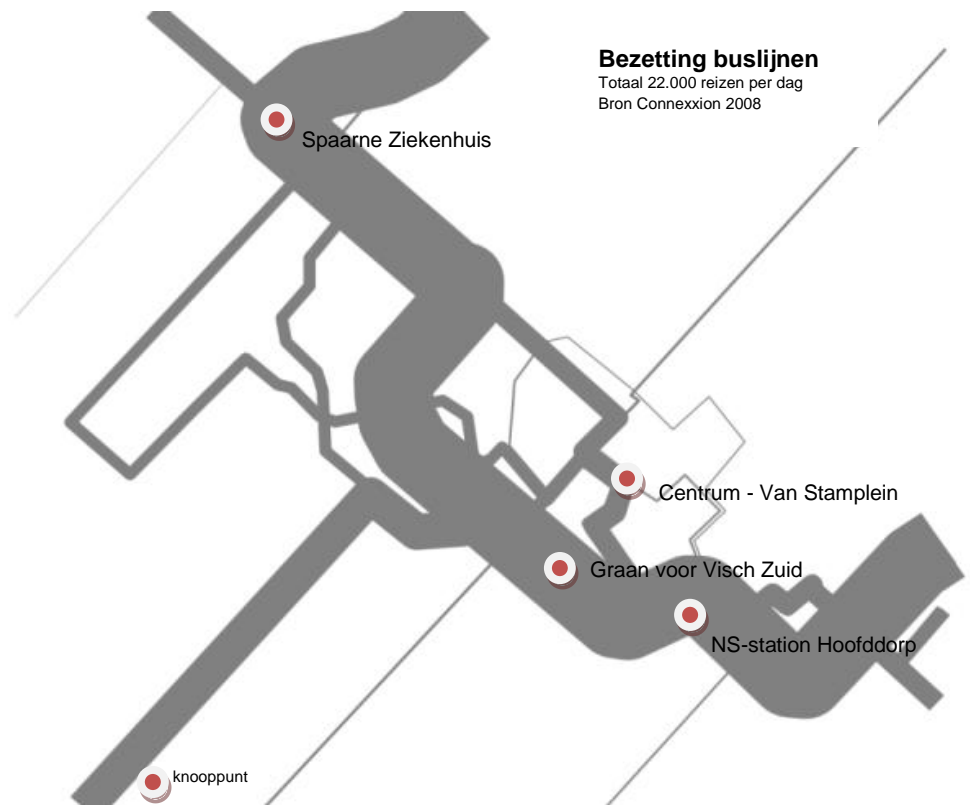
- het **NS-station**, met overstap van Zuidtangentlijnen, reguliere buslijnen en trein, met, behalve een bewaakte fietsenstalling nauwelijks voorzieningen ;
- **Van Stamplein**: overstap op verschillende reguliere buslijnen, midden in het centrum van Hoofddorp, met parkeergelegenheid en fietsenstalling;
- **Spaarne Ziekenhuis**: overstap van auto, Zuidtangent en reguliere buslijnen direct bij het ziekenhuis met fietsenstalling en parkeergarage

- **Graan voor Visch Zuid**: overstap van twee Zuidtangentlijnen met fietsenstalling en nabijheid onderwijsinstelling.

Deze knopen –behalve het Van Stamplein- hebben weinig voorzieningen.

Een mooi voorbeeld van een knooppunt op wijk- en buurtniveau is halte Bornholm. Hier zijn in de directe nabijheid basisscholen, kinderopvang en winkels gevestigd.

Combinatieverkeer is dan goed mogelijk: men brengt de kinderen naar school en stapt vervolgens op de Zuidtangent om naar de werkplek te gaan. De andere haltes van de Zuidtangent hebben niet zo'n programma om het overstappen aantrekkelijk te maken.



5.2 Onze ambitie en uitgangspunten

Fietsen is gezond, goed voor het milieu en het zorgt voor een betere bereikbaarheid. Daarom willen wij zoveel mogelijk het fietsen binnen Hoofddorp bevorderen. Als we de fietspaden goed koppelen aan de voorzieningen en de knooppunten en haltes voor openbaar vervoer zal het voor steeds meer mensen aantrekkelijk worden om de fiets en het openbaar vervoer te nemen om van en naar het werk of voorzieningen te gaan. Hiermee beperken we ook de congestie op de wegen. Knooppunten waar overstap plaatsvindt van fiets en auto naar openbaar vervoer willen we zo aantrekkelijk mogelijk maken.

We hebben de ambitie om het fietsverkeer en het openbaar vervoer stimuleren. De opgave ligt in het optimaal maken en uitbreiden van het fiets- en openbaar vervoers-netwerk in relatie tot de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op knooppunten en behoeften van de bewoners en werkers.

In ons *concept Deltaplan Bereikbaarheid* hebben we onze uitgangspunten voor fiets en openbaar aangegeven.

Onze uitgangspunten voor **de fiets** en het fietsnetwerk zijn:

- Korte afstand? Op de fiets!
- Veilig fietsen
- Aanleg van ontbrekende schakels in het netwerk
- Tandje erbij; kwaliteitsverbetering bestaande fietsnetwerk
- In fietsvoorzieningen voorzien

En onze uitgangspunten voor het **openbaar vervoer** zijn:

- openbaar vervoer met aantrekkingskracht
- ketenmobiliteit goed georganiseerd
- ruimte voor groei van reizigers in het openbaar vervoer
- een robuust en helder openbaar vervoer netwerk
- knooppunten passend benut
- benut kennis van de gebruiker
- regionale en landelijk samenwerking

Belangrijk in de nieuwe ruimtelijke structuur van Hoofddorp worden de knooppunten van vervoer.

De huidige knooppunten zijn gericht op overstap. We willen de knooppunten ook een ontmoetingsfunctie meegeven. Daarom dienen ze een uitgekiend aanbod van diensten en voorzieningen te bevatten, waardoor ze een bijzondere betekenis gaan krijgen in het ruimtelijk en sociaal netwerk.

Verschillen in leefstijlen van mensen bepalen wat bij de verschillende knooppunten aan voorzieningen aangeboden moeten worden. Dat hangt af van het woonmilieu in de directe omgeving van de knoop en het type vervoer. Naar een knooppunt aan de rand komt men met de auto. Dan ligt een parkeerplaats met servicestation voor de hand. Een meer binnenstedelijke knoop die op de fiets gericht is, heeft dan bijvoorbeeld meer baat bij een bewaakte fietsstalling met een fietsenmaker. In het door ons recent vastgestelde detailhandel- en horecabeleid hebben we al aangegeven dat we kleinschalige winkelvoorzieningen en horeca nabij transferpunten wenselijk vinden. Ook de sociale veiligheid dient met een toegevoegd programma. Levendigheid overdag en 's avonds op knooppunten is ons inziens essentieel om vernielingen en verpaupering tegen te gaan.

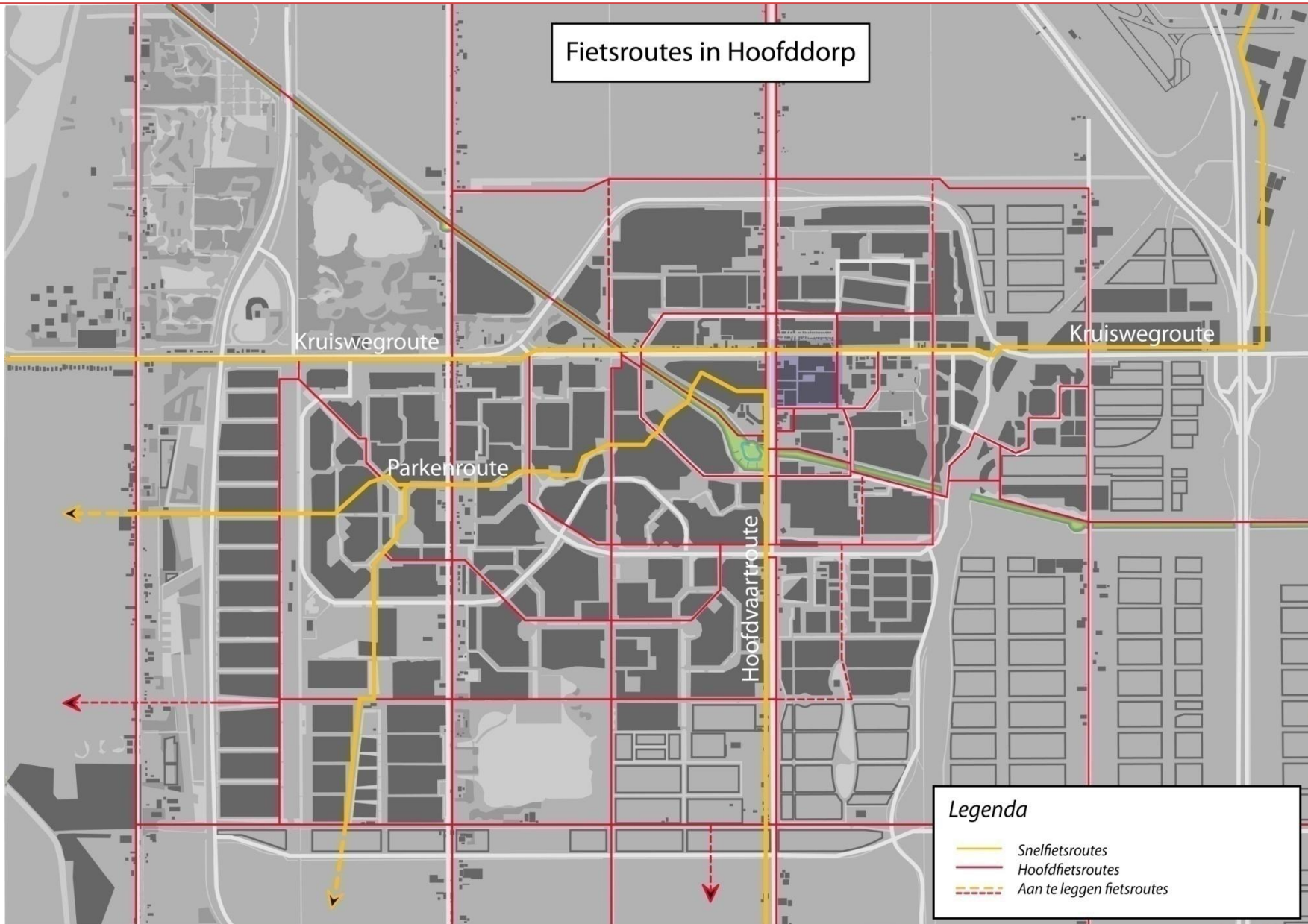
Ons uitgangspunt voor knooppunten is dan ook dat deze passend benut moeten worden.

De verschillende vervoersstromen willen we met elkaar verbonden op knooppunten. Waar mogelijk worden knooppunten gecombineerd met belangrijke bestemmingen om zo ruimtelijke ontwikkelingen te stimuleren. Toevoeging van een ruimtelijk programma kan vervolgens weer leiden tot stimulering van het openbaar vervoergebruik. belangrijk is om de knooppunten op strategische locaties te ontwikkelen, waardoor het openbaar vervoer een beter alternatief wordt voor meer verplaatsingen.

Er zijn drie soorten knooppunten te onderscheiden:

- Knooppunten waar ruimtelijke ontwikkelingen plaats vinden of die bij belangrijke bestemmingen liggen, en waar men overstapt op een andere vervoerswijze.
- Knooppunten die bedoeld zijn om over te stappen tussen de verschillende lagen of binnen dezelfde laag van het openbaar vervoernetwerk.
- Knooppunten die beide functies combineren.

Fietsroutes in Hoofddorp



Legenda

- Snelfietsroutes
- Hoofd fietsroutes
- - - Aan te leggen fietsroutes

5.3 Wat gaan we doen?

Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets in Hoofddorp willen we bereiken met de hieronder beschreven maatregelen (zie ook het concept Deltaplan Bereikbaarheid).

Fietsnetwerk

Wij gaan het fietsnetwerk in Hoofddorp verbeteren en aanvullen door knelpunten op te lossen, ontbrekende schakels aan te leggen, de kwaliteit van bestaande routes te vergroten en snelfietsroutes te ontwikkelen. We kunnen niet alles tegelijk realiseren, daarom hebben we in het keuzes gemaakt. Een overzicht van alle wensen ter verbetering van de fietsinfrastructuur is in het uitvoeringsprogramma van het Deltaplan Bereikbaarheid opgenomen.

In de toekomst zullen de Snel- en Hoofdfietsroutes in Hoofddorp duidelijk herkenbaar zijn, vooral die van de woongebieden naar de werkgebieden, het stationsgebied en het centrum.

Het fietsnetwerk bestaat uit snelfietsroutes, hoofdfietsroutes, verzamelroutes en recreatieve fietsroutes. De snel- en hoofdfietsroutes vormen samen het hoofdfietsnetwerk. Deze volgen de 'dikste' fietsstromen en zijn als zodanig herkenbaar. Dit gaan we doen door een eenduidige inrichting van het fietspad, met herkenbare beplanting en belijning. Daarnaast worden deze fietsroutes zo veel mogelijk gebundeld aan de groenblauwe structuur van Hoofddorp.

Bestaande fietsroutes ombouwen naar snelfietsroutes is kostbaar en daarom zijn heldere keuzes nodig waar wel en waar géén snelfietsroutes worden aangelegd. De routes waar wij op termijn snelfietsroutes voorzien zijn weergegeven in de kaart Toekomstig Hoofdfietsnet. Op deze routes rijdt veel woon-werk verkeer, er fietsen veel scholieren en de routes verbinden de grootste winkelcentra met de omliggende woonwijken. Daardoor zijn dit de meest bereden fietsroutes uit Haarlemmermeer. Voor deze routes is het van belang dat ze breed genoeg zijn voor de grote aantallen fietsers die er gebruik van maken, dat ze verkeersveilig zijn en dat er zo min mogelijk oponthoud is. Door het stimuleren van het fietsgebruik op deze routes, zal ook de filedruk op de parallelle autoroutes afnemen. Daarmee kunnen snelfietsroutes een bijdrage leveren aan de toename van het forensen fietsverkeer.

Typering van het fietsnetwerk

Snelfietsroutes zijn routes waar doorstroming en comfort voorop staat. De ontmoetingen tussen fiets en auto zijn minimaal zodat dit ook verkeersveilige routes zijn. Routes waar veel (forens)fietsverkeer aanwezig is zijn met name geschikt als snelfietsroute.

Hoofdfietsroutes vervullen een belangrijke (inter)lokale functie. De maaswijdte van het hoofdfietsnetwerk is binnen de bebouwde kom circa 500 meter. Buiten de bebouwde kom hoeft niet aan een bepaalde maaswijdte te worden voldoen. Wel dienen alle kernen onderling verbonden te zijn via een hoofdfietsroute.

Verzamelroutes bestaan uit het fijnmazige onderliggende fietsnetwerk (buurt-, wijk- en kernniveau) die verbonden zijn met het hoofdnet. Dit zijn alle wegen en paden waar gefietst mag worden en die geen onderdeel zijn van het hoofdnet fiets of recreatieve fietsroutes. Via verzamelroutes kan men vanuit woongebieden op een veilige en comfortabele manier het hoofdnet fiets bereiken.

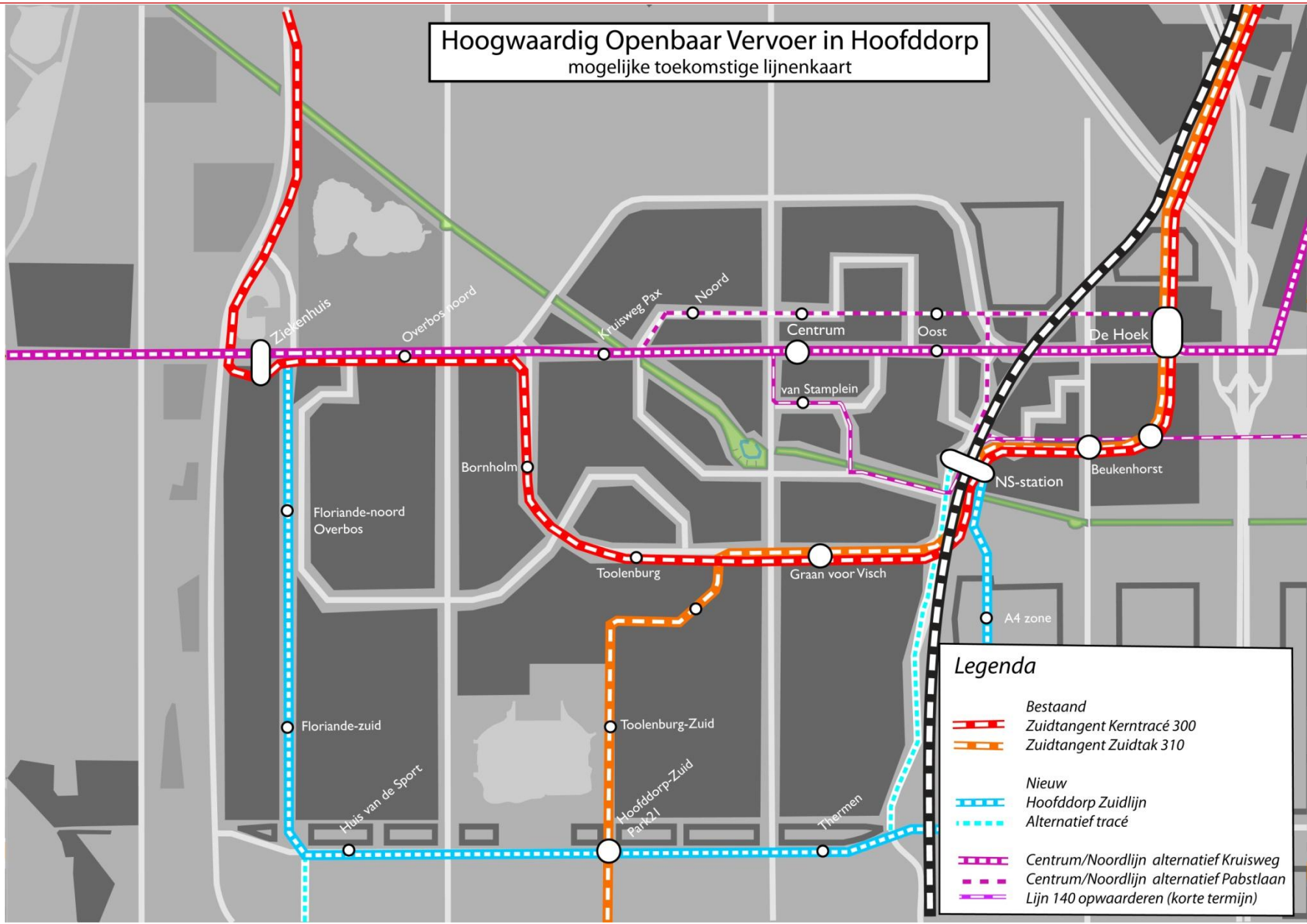
Recreatieve fietsroutes zijn routes waarbij de omgeving belangrijk is, ze lopen door aantrekkelijke gebieden. Ze zijn niet primair bedoeld om van A naar B te komen, maar om te recreëren op de fiets en te genieten van de omgeving. Daardoor is directheid van de routes niet zo belangrijk maar een goede bewegwijzering bijvoorbeeld weer wel.

Deze belangrijke fietsroutes zijn weergegeven op de kaart. De Snelfietsroutes zijn:

- **Kruiswegroute:** Heemstede – Hoofddorp-Centrum – Schiphol via de Kruisweg
- **Hoofdvaartroute:** Nieuw-Vennep – Hoofddorp Centrum via de Hoofdweg-westzijde
- **Parkenroute:** Hoofddorp-Centrum – Pax – Bornholm – Overbos – Floriande - Cruquius. Met mogelijk een aftakking vanuit wijkpark Overbos naar Haarlemmermeerlyceum - Huis van de Sport en Park21.

Wij willen beginnen met het verbeteren van de route waar de knelpunten het grootst zijn, namelijk de Kruiswegroute naar Schiphol. Daarnaast is Hoofddorp sterk richting het westen uitgebreid en liggen de nieuwe wijken op grote afstand van het centrum en station. Om het fietsen vanuit deze wijken te stimuleren is een snelle verbinding noodzakelijk. Bovendien is er op de Parkenroute met kleine maatregelen veel verbetering voor grote aantallen fietsers mogelijk. Daarom willen wij ook snel starten

Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Hoofddorp mogelijke toekomstige lijnenkaart



Legenda

- Bestaand*
- Zuidtangent Kertracé 300
- Zuidtangent Zuidtak 310

- Nieuw*
- Hoofddorp Zuidlijn
- Alternatief tracé

- Centrum/Noordlijn alternatief Kruisweg
- Centrum/Noordlijn alternatief Pabstlaan
- Lijn 140 opwaarderen (korte termijn)

met de aanpak van deze route. De overige snelfietsroutes (zoals de Hoofdvaartroute tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep) zullen wij voorlopig niet realiseren, omdat de kwaliteit van die route op dit moment redelijk is en we daarom ontbrekende schakels een hogere prioriteit geven.

Toevoegen van bewegwijzering op Snel- en Hoofdfietsroutes

Doordat grote delen van het fietsnetwerk niet het autonetwerk volgen, is het op deze routes lastig oriënteren op fietsers. Nieuwe fietsers binnen Haarlemmermeer moeten de weg eerst leren, ook als ze al bekend zijn met het autonetwerk. Goede bewegwijzering is daarom van belang om het fietsgebruik te stimuleren. De fietsbewegwijzering moet aan de eisen van uniformiteit en continuïteit moeten voldoen. De huidige bewegwijzering voldoet daar niet aan. Er wordt op dit moment nog nauwelijks bewegwijzering naar wijken toegepast, de continuïteit klopt niet overal en de bewegwijzering stuurt de fietsers niet altijd meer over de beste route.

Ontbrekende schakels fietsnetwerk realiseren.

Ontbrekende schakels zijn gewenste verbindingen waar het nu niet mogelijk of toegestaan is om te fietsen. Het realiseren van ontbrekende schakels vinden wij belangrijk. Een aantal ontbrekende schakels zijn of worden mogelijk op korte termijn al gerealiseerd, zoals de fietsbrug bij van Floriande naar de Boseilanden

We willen de doorgaande fietsroutes zoveel mogelijk via de bestaande historische linten, zoals de IJweg en de Hoofdweg laten lopen. De ruimtelijke relatie met de rest van de polder, maar ook binnen Hoofddorp kan heel goed via de bestaande polderwegen. Deze wegen, zoals de IJweg gaan we afwaarderen voor autogebruik, zodat deze wegen het domein worden voor langzaam verkeer en bestemmingsverkeer.

We gaan verkeersveiligheidsknelpunten oplossen.

De knelpunten waar objectieve of subjectieve verkeersonveiligheid van fietsers opgelost kan worden, krijgen van ons de hoogste prioriteit. Veel van dergelijke punten werden ook veelvuldig genoemd tijdens de participatiebijeenkomsten. Bijvoorbeeld de fietsveiligheid op de rotonde Hoofdweg-Kruisweg, deze willen wij verbeteren door het aanleggen van vrijliggende fietspaden rond de rotonde.

Voldoende en veilige fietsstallingsmogelijkheden

Naast het maken van herkenbare routes zullen wij aandacht geven aan het realiseren van voldoende en veilige fietsstallingen nabij centrum, haltes van openbaar vervoer en de werkgebieden. Daarbij zullen we bedrijven en ontwikkelaars wijzen op hun verantwoordelijkheid voor voldoende en veilige fietsstallingen.

Openbaar Vervoer

We gaan op relatief korte termijn twee nieuwe HOV-lijnen ontwikkelen in Hoofddorp.

Het doel voor de meeste ontwikkelingen van het openbaar vervoernetwerk is om ze voor 2020 te realiseren of in de uitvoeringsfase te hebben (Deltaplan Bereikbaarheid)

1 De Hoofddorp-CentrumNoordlijn

Heemstede - Cruquius - Ziekenhuis – Burg Pabstlaan of Centrum – De Hoek – Schiphol

Deze lijn verbindt het centrumgebied van Hoofddorp direct met de werkgebieden rond Schiphol en met Heemstede/Haarlem. Met name is deze lijn bedoeld om de bereikbaarheid met HOV van het centrum van Hoofddorp te verbeteren. Deze lijn kan daarnaast de druk op het bestaande hoofdtracé van de Zuidtangent verminderen, waardoor vertramming van het hoofdtracé niet nodig is. De lijn vormt dan immers een nog directere en snellere verbinding tussen Haarlem/Heemstede en Hoofddorp/Schiphol.

We hebben onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en het gewenste tracé door het centrum van Hoofddorp. Uit dat onderzoek blijkt dat deze lijn voornamelijk gebruikt gaat worden voor woon-werkverkeer, en daardoor een duidelijke verlichting van het huidige Zuidtangent (lijn 300) door de Hoofddorpse wijken zal opleveren. Daarnaast hebben we een drietal tracés onderzocht:

- 1 Het huidige tracé van lijn 140, dus via de Hoofdweg-oostzijde en het Van Stamplein naar het NS-station.
- 2 Een tracé over de Kruisweg, naar het NS-station of direct naar Schiphol, en
- 3 Een tracé over het voormalige spoorwegtracé (Burg. Pabstlaan en verder)

Tracé 1 is makkelijk te realiseren en maakt de overstapknoop bij het Van Stamplein beter en is gericht op het zuidelijk deel van het centrum. De route is echter niet snel en

hoogwaardig, waardoor een groot deel van de reizigers, die richting Schiphol willen afhaakt. Tracé 2 bedient het winkelcentrum direct, de afstand van een nieuwe halte op het Dik Tromplein tot het Van Stamplein is circa 300 meter. De verbinding naar Schiphol is snel en hoogwaardig te maken, waardoor regioreizigers deze lijn als alternatief kunnen kiezen voor de huidige Zuidtangentialijn (300). Inpassing op de Kruisweg is in combinatie met autoverkeer, parkeren en winkelend publiek echter lastig. Tracé 3 gaat alleen langs de noordkant van het centrum en ligt 500 meter van het Van Stamplein verwijderd. Dit tracé heeft positief effect op de toekomstige centrum- en woningbouwontwikkelingen aan de noordzijde en is een snelle en directe verbinding met Schiphol. De ruimtelijke inpassing op het oude spoortracé is relatief eenvoudig.

In het Deltaplan Bereikbaarheid hebben we al aangegeven dat we op korte termijn, voorafgaand aan de aanleg van de Hoofddorp CentrumNoordlijn, de bestaande buslijn 140 gaan opwaarderen (frequenter rijden, voorzieningen bij haltes).

Het definitieve tracé voor de CentrumNoordlijn (na 2020) zal worden vastgelegd nadat we onderzoek uitgevoerd hebben naar ruimtelijke, financiële en maatschappelijke aspecten.

2 De Hoofddorp-Zuidlijn

Spaarne ziekenhuis – Floriande - Huis van de sport – Zuidrand – Spoorlaan of A4zone – west naar NS station Hoofddorp – Hoofddorp Centrum – Spaarne ziekenhuis.

Tot 2020 wordt aan de Zuidkant van Hoofddorp ca. 2800 woningen gebouwd, komen er voorzieningen als een Huis van de Sport, Onderwijsinstelling en een nieuw honkbalcomplex. Deze ontwikkelingen genereren naar verwachting voldoende passagiers om een HOV-lijn te exploiteren. Met deze lijn komen ruim 8000 extra woningen (ca 20.000 inwoners) in Floriande en Overbos binnen het beïnvloedingsgebied van HOV (800 meter van een halte).

Het tracé bestaat uit drie delen met een eigen ontwikkelstrategie:

1. Floriande: Spaarne ziekenhuis – Huis van de Sport

Sinds december 2010 rijdt er een spitsbus naar het station, waarvan de eerste bezettingscijfers aantonen dat er potentie zit in deze verbinding. In eerste instantie gaat het om een verbinding over de Deltaweg en Waddenweg, vanaf het ziekenhuis naar het Huis van de Sport. Bij het Huis van de Sport sluit HOV Floriande aan op het tracé van HOV Hoofddorp Zuidrand. Als de huidige 150kV-hoogspanningsmasten uit de wijk zijn verdwenen, kan onderzocht worden of vrije infrastructuur via dat tracé mogelijk is.

2. Hoofddorp Zuidrand (verkenningfase): Huis van de Sport – NS-Station

Ontsluiting van Hoofddorp Zuidrand met onder meer Huis van de Sport en honkbalstadion en Toolenburg-Zuid. Er zijn vooralsnog drie mogelijkheden:

- a. tussen Deltaweg en Spoorlaan meerijden met het overige verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg;
- b. tussen Deltaweg en Spoorlaan meerijden met het overige verkeer op de (oude) Bennebroekerweg;
- c. tussen Deltaweg en Nieuwe Molenaarslaan meerijden met het overige verkeer op de (oude) Bennebroekerweg, en tussen Nieuwe Molenaarslaan en Spoorlaan meerijden met het overige verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg.

Voor alle varianten geldt dat als de capaciteit van de weg onder druk komt te staan, en daarmee de doorstroming van de HOV-verbinding, er een mogelijkheid is om vrije infrastructuur te realiseren. Daarvoor wordt er in het ontwerp tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en de geluidswal langs Hoofddorp Zuidrand voldoende vrije ruimte gehouden. In de toekomst kan het tracé worden aangesloten op het HOV-tracé door ACT. Tot die tijd rijden de bussen via de Spoorlaan naar Station Hoofddorp.

3. Amsterdam Connecting Trade (verkenningfase)

De ontwikkeling van het toekomstige bedrijventerrein ACT vereist ook een HOV-verbinding. Het gaat om een tracé dat gecombineerd kan worden met de nog aan te leggen Tradeboulevard, parallel aan de Rijnlanderweg. HOV ACT sluit aan het ene uiteinde aan op het kerntraject van de Zuidtangentialijn bij Station Hoofddorp en aan het andere uiteinde op het tracé van HOV Hoofddorp Zuidrand. De HOV-route van en naar de Zuidrand verplaatst zich in dan van de Spoorlaan naar het HOV-tracé door ACT.

Knooppunten

Knooppunten zijn niet alleen knopen van openbaar vervoer. Op deze plekken gebeurt wat. Naast openbaar vervoer komen hier fietsroutes en eventueel autowegen bijeen. Knooppunten zijn voor ons ook plekken waar een programma met wonen en/of voorzieningen gekoppeld kan worden. De provincie heeft in haar structuurvisie 2040 de knooppunten een belangrijke rol gegeven voor de intensivering van het stedelijk gebied.

Wij gaan de volgende knooppunten binnen het plangebied verder uitwerken:

Hoofddorp Station

Station Hoofddorp wordt als knooppunt een steeds belangrijker schakel in het netwerk. Dit komt omdat er in de directe omgeving nog steeds kantoren gebouwd worden en omdat er meer openbaar vervoer komt: zowel in frequentie als in het aantal bestemmingen. Voorzieningen op het station zelf moeten leiden tot een multifunctioneel knooppunt. Station Hoofddorp kan een belangrijke rol gaan spelen voor de bereikbaarheid van Schiphol Zuid, Zuidoost, Rijk en Oost vanuit de zuidelijke Randstad.

Medische knoop (ziekenhuis)

Het Spaarneziekenhuis profiteert van de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk Floriande. Het ziekenhuis maakt dit knooppunt ook tot een belangrijke bestemming. Gelegen aan de N201, bij de westelijke toegang tot Hoofddorp, heeft het openbaar vervoerknooppunt een belangrijke overstapfunctie tussen de regionale en lokale Hoofddorpse buslijnen. Met het toevoegen van HOV richting Floriande, Hoofddorp Zuid en Hoofddorp Centrum/Noord zal deze vervoerskundige knooppunt nog belangrijker worden. Maar ook bij deze knoop zijn in de toekomst ruimtelijke potenties. Door mogelijk op langere termijn afwaarderen Kruisweg/N201 ter plaatse is de overkant van de Kruisweg bereikbaar voor extra medisch programma. Op korte termijn is dat het geplande bestralingscentrum voor kankerpatiënten en op lange termijn andere medische voorzieningen zoals bijvoorbeeld een zorghotel, particuliere medische instituten en behandelcentra, medische detailhandel of een congrescentrum voor medici (zie kader).

Dubbele Centrumknoop Van Stamplein/DikTromplein

Hoofddorp Centrum is vooral een bestemming. Er wordt in beperkte mate overstapt. Dit komt doordat het overstappen in Hoofddorp vooral plaatsvindt bij Hoofddorp Station en Spaarneziekenhuis. Een halte op het Dik Tromplein van de mogelijke toekomstige nieuwe HOV-lijn CentrumNoord kan in de toekomst samen met het ov-knooppunt Van Stamplein gaan functioneren als dubbele centrumknoop. Naast de halte kunnen hier een centrum- en woningbouwprogramma gerealiseerd worden. De Marktlaan fungeert dan als centrale verbindingstraat tussen beide haltes (300 meter afstand). Dit zal een extra impuls kunnen geven aan dit centrumgebied.

Hoofddorp-Zuid/Park21 (nieuw)

In Toolenburg Zuid worden 1350 woningen en enkele voorzieningen gebouwd. Daarnaast worden 1200 woningen in Hoofddorp Zuidrand ontwikkeld, waarvan een groot deel ter hoogte van Toolenburg Zuid. Op de kruising van de bestaande Zuidtak Zuidtangent en de mogelijke nieuwe Hoofddorp-Zuidlijn kan oost-west met noord-zuid uitwisseling plaatsvinden. Hier kan –behalve voldoende fietsenstallingen- ook een parkeerplaats toegevoegd worden om de halte als transferplaats goed te laten functioneren. In de zuidrand is hier een intensief hoogbouwprogramma gepland met (commerciële) voorzieningen. Het kan daarnaast ook als langzaam verkeersentree dienstdoen voor het Park21.

Hoofddorp-Zuid/Sportpark (nieuw)

Met de komst van het Huis van de Sport, het honkbalstadion en een dependance van het Haarlemmermeerlyceum wordt de locatie vooral een bestemming. Door de verlenging van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen N205 en N206 komt de locatie aan een belangrijke regionale route te liggen. Dit biedt weer mogelijkheden voor P+R voor reizigers vanuit de Bollenstreek. In de verdere toekomst is dit de plek waar de mogelijke HOV-lijn naar Lisse samenkomt met de Hoofddorp-Zuidlijn. Het programma bij de knoop is sport gerelateerd, met het Huis van de Sport en het sportcomplex van de honkbalvereniging. Tevens zijn hier ruime parkeergelegenheden gepland, die mogelijk door de week gebruikt kunnen gaan worden voor transfer van auto naar HOV.

Medische knoop

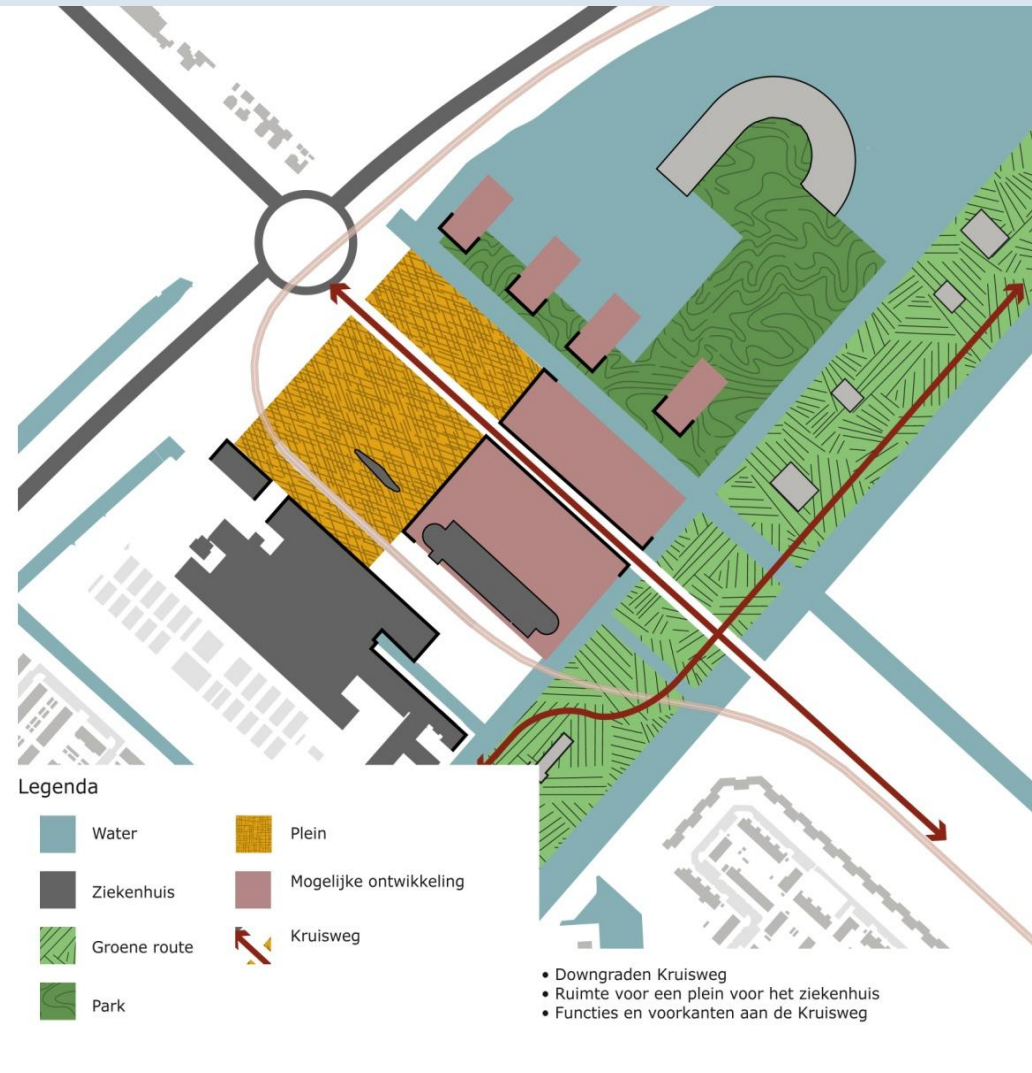
Een bijzondere plek van Hoofddorp is de locatie van het Spaarne Ziekenhuis. Deze plek is tevens de westelijk entree van Hoofddorp en een overstapplaats van auto, fiets en (hoogwaardig) openbaar vervoer is het een van de grotere knooppunten in Hoofddorp.

Naast het ziekenhuis zijn steeds meer medische en semi-medische functies er aan toegevoegd. Waaronder de GGD, een huisartsen-centrale, apotheek, medische winkels en huisvesting voor personeel. In 2012 opent het Anthony van Leeuwenhoek een Oncologisch centrum op het terrein.

In de verdere toekomst zien wij mogelijkheden voor verdere uitbreiding van deze functies aan een zogenaamde zorgboulevard.

Daarvoor willen we het gebied aan de overzijde van de Kruisweg (N201) bestemmen. De zorgboulevard is enerzijds bedoeld voor een ieder die naar een goede gezondheid streeft en daaraan wil werken, anderzijds voor hen die een niet acute of levensbedreigende aandoening hebben waaraan ze, op de tijd die hen het beste schikt, geholpen willen worden. Aan de zorgboulevard kunnen medische functies komen die met name planbare medische specialistische en (para-) medische zorg bieden, zoals dagbehandelcentra voor oogheelkunde of orthopedie, zorgondersteunende functies (hulpmiddelen), een congrescentrum en appartementen voor tijdelijk verblijf (zorghotel e.d.).

De Kruisweg/N201 vorm momenteel een grote barrière tussen het ziekenhuis en het gebied aan de noordzijde. Daarom is het een voorwaarde voor deze ontwikkeling dat er een goede onderlinge verbinding komt. Dat kan gemakkelijker als de huidige Kruisweg 'afgewaarderd' wordt.



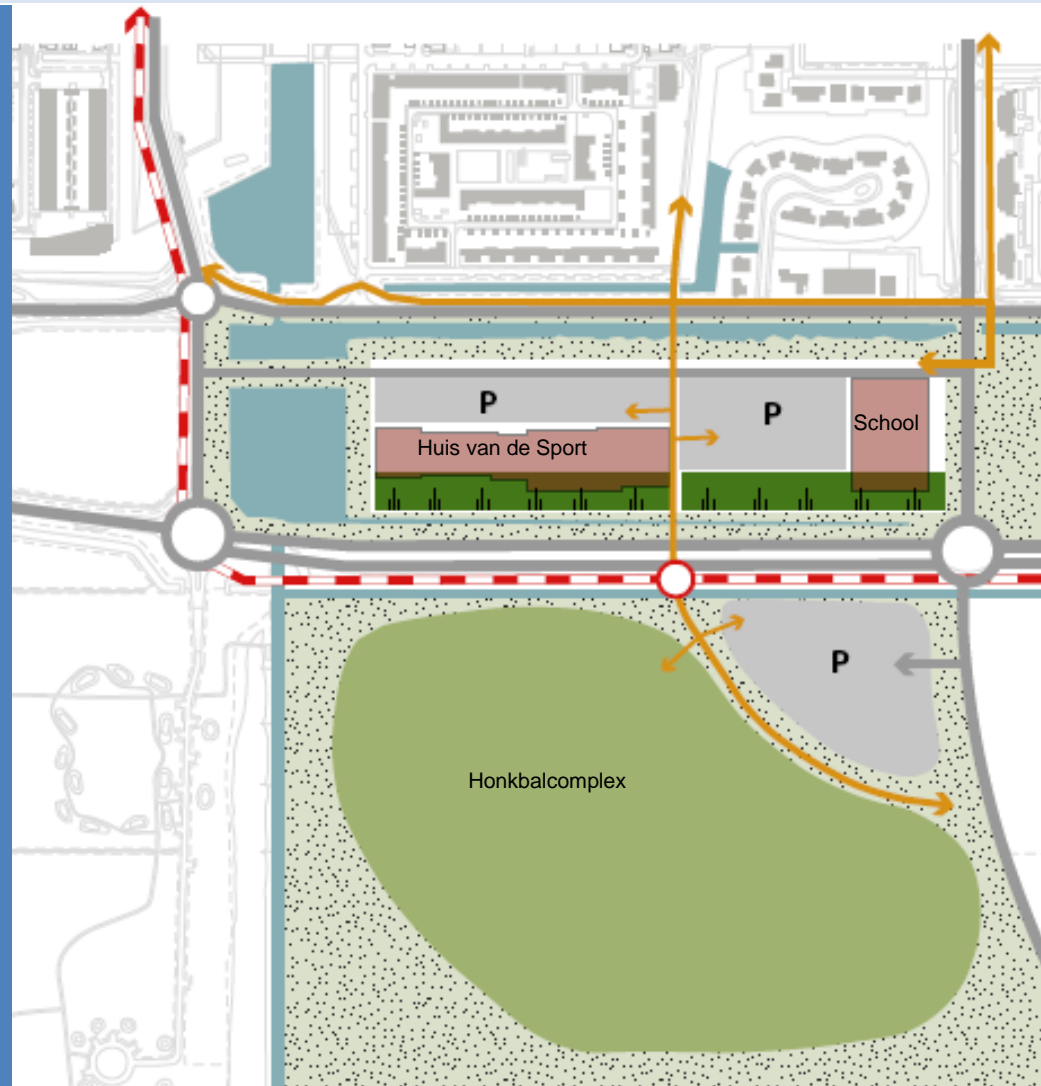
Sportpark knoop

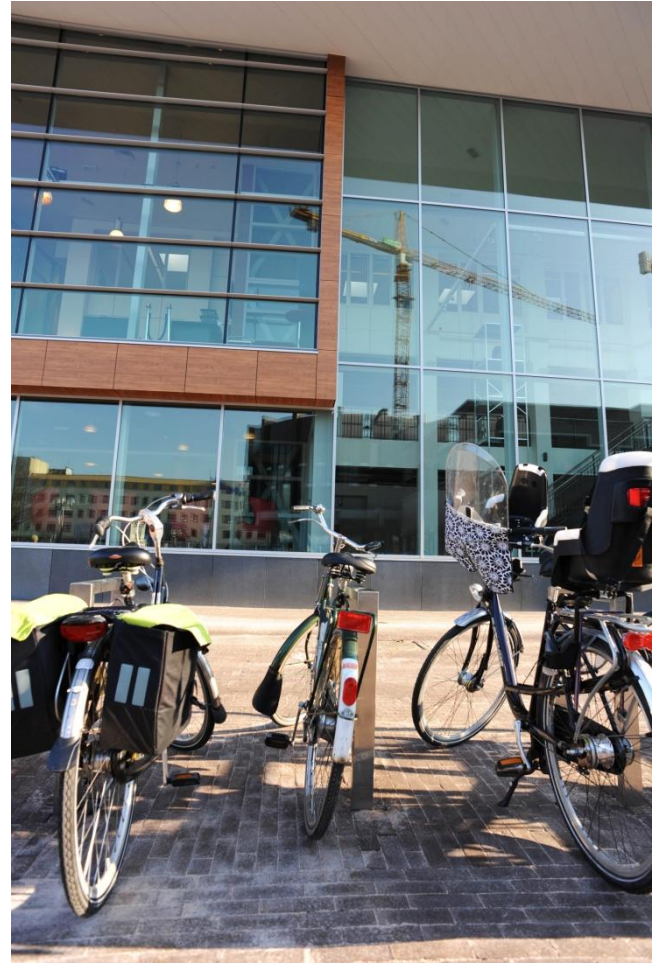
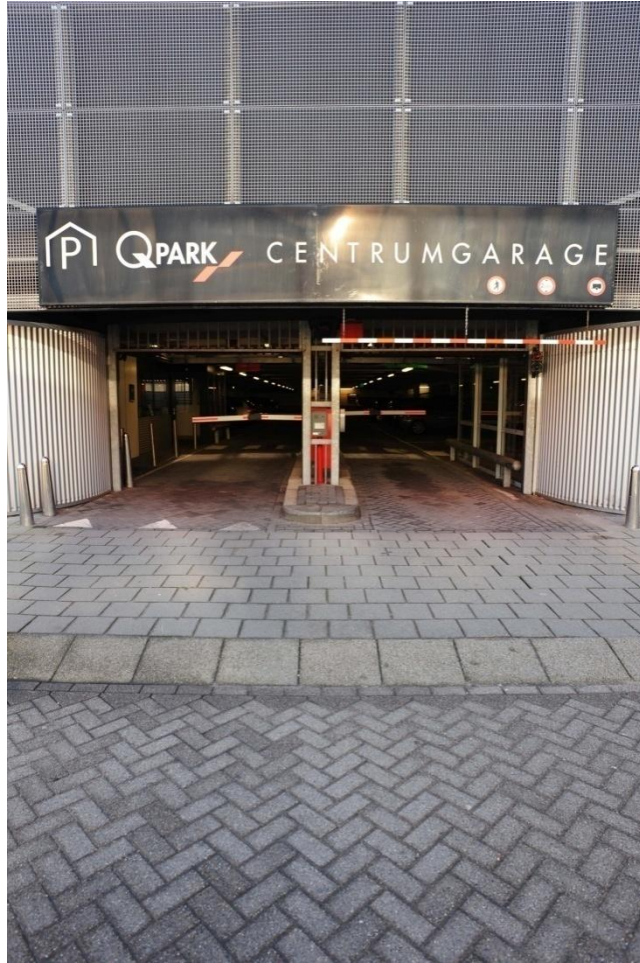
Met de komst van het Huis van de Sport, met een zwembad, sporthal en turncentrum voor breedtesport én topsport krijgt de zuidwestzijde van Hoofddorp een duidelijke en nieuwe entree. Het Huis van de sport zal zichtbaar en herkenbaar zijn aan de Nieuwe Bennebroekerweg. Op deze kavel komt ook onderwijshuisvesting voor voortgezet onderwijs. Dit is mogelijk ook sportgeoriënteerd onderwijs. Aan de zuidzijde van de Nieuwe Bennebroekerweg komt het nieuwe honkbalcomplex. Ook deze sportlocatie is zowel lokaal als nationaal van belang.

Met de komst van de Hoofddorp-Zuidlijn (RegioNet, HOV), mogelijk in de toekomst doorgetrokken naar westelijk Haarlemmermeer en Lisse én een goede auto-ontsluiting via de doorgetrokken Nieuwe Bennebroekerweg ontstaat hier een thematisch knooppunt. Een knooppunt dat gericht is op de overstap van fietser en automobilist op het HOV. En het is een bestemmingsplek gericht op sport (evenementen).

Aandachtspunten bij de nadere inrichting zijn allereerst een goede langzaam verkeersoversteek tussen Huis van de Sport en het honkbalcomplex in Park 21. Vervolgens kan multifunctioneel gebruik gemaakt worden van de parkeerplaatsen bij sportevenementen. Aangezien evenementen voornamelijk in het weekend plaatsvinden kunnen deze parkeerplaatsen op werkdagen gebruikt worden als P&R-terrein. Automobilisten kunnen vervolgens opstappen op de Hoofddorp-Zuidlijn om naar de werkgebieden te gaan.

Toekomstige ontwikkelingen in dit gebied zijn gerelateerd aan de recreatieve functies van Park21. Maar deze knoop zou in de toekomst ook een rol kunnen spelen in onze ambitie om een deel van de Olympische Spelen in 2028 te kunnen accommoderen.





6 Centrum bereikbaar houden

Opgave 6:

Hoofddorp-Centrum is het winkel- en cultuurhart van Haarlemmermeer. De opgave is om het centrum op een logische en toekomstgerichte wijze bereikbaar te houden

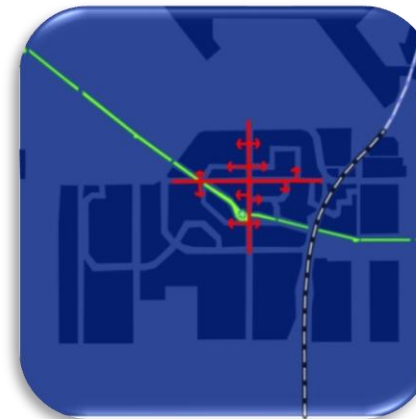
6.1 Wat is er aan de hand?

In het in 2007 vastgestelde Verkeerscirculatieplan Hoofddorp-Centrum (VCP) is een bereikbaarheidsoplossing aangedragen voor de periode tot circa 2015. Dit plan is niet volledig uitgevoerd, vooral vanwege bezwaren van winkeliers en omwonenden. De bezwaren richten zich met name op de auto-bereikbaarheid van het centrum. Daarom hebben we dit jaar besloten enkele aanpassingen uit te voeren. Voor de periode daarna, waarin de mogelijkheden voor meer binnenstedelijk bouwen in Hoofddorp verkend zijn is ook een logische en toekomstvaste visie op de ontsluitingsstructuur van Hoofddorp, en met name het gebied rondom het centrum, nodig. Dit geldt voor de auto, fiets en het openbaar vervoer.

Waarom is het centrum van Hoofddorp zo slecht bereikbaar? Dat komt vooral door de historische ontwikkeling van het centrum.

Hoofddorp is ruim 150 jaar geleden als kruisdorp gesticht. De belangrijkste openbare instituties waren van oorsprong rond het kruispunt of langs de hoofdassen van het kruis gesitueerd. De verbinding met de omgeving liep oorspronkelijk uitsluitend over deze assen, dus de gehele ruimtelijke structuur was op deze assen georiënteerd.

Oorspronkelijk groeide Hoofddorp in een orthogonaal patroon. De begrenzing die de Geniedijk aan de zuidzijde vormde was de oorzaak van de eerste afwijkingen in dat patroon, maar nog steeds werd de hoofdstructuur bepaald door Hoofdweg en Kruisweg. Pas bij de ontwikkeling van Pax en Bornholm ontstaan de eerste aanzetten tot een ringstructuur met de Paxlaan en de eerste fase van de Van Heuven Goedhartlaan. Zo ontstaan er in de loop van de tijd wel aanzetten tot ringen, maar er ontstaat nooit een consistente ring.



Het oorspronkelijke assenkruis waaraan het centrum ontwikkeld is: de Kruisweg en Hoofdwegen.



Randweg met niet afgemaakte centrumringen

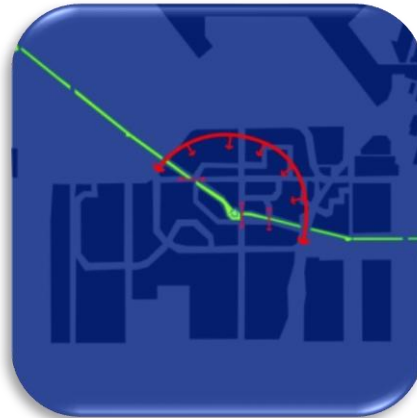
Voor Hoofddorp is de Weg om de Noord (N201) geen ringweg, maar een provinciale randweg. Weliswaar worden een aantal aanliggende wijken (Overbos/Floriande) hierop ontsloten, maar de randweg beperkt hiervoor wel de mogelijkheden. De randweg geeft naast het Leenderbos en de Rijnlanderweg alleen aansluiting op de Kruisweg/Van Heuven Goedhartlaan en de Hoofdweg waardoor de druk op deze wegen alleen maar toe neemt. Het aantal doorgangen door de Geniedijk is beperkt. Het centrum ligt ten noorden van de Geniedijk, terwijl de meeste bewoners van Hoofddorp ten zuiden van de Geniedijk wonen.

Door het ontbreken van logische/samenhangende (consistente) ringen loopt er altijd een doorgaande route door het centrum en is het niet goed mogelijk het centrum vanuit het noorden te benaderen.

Ten noorden van de Geniedijk is het niet mogelijk Hoofddorp te verlaten zonder de Hoofdweg of de Kruisweg te gebruiken. Deze insluiting door Geniedijk en Weg om de Noord (N201) maakt het lastig om het centrum en delen van Hoofddorp goed en evenwichtig te ontsluiten en de verkeerdruk goed over het wegennet te verdelen.



Bepakt aantal doorgangen in Geniedijk



Resultaat: insluiting van het centrum en daardoor een beperkte bereikbaarheid van het centrum

6.2 Onze ambitie en uitgangspunten

Het is onze ambitie om het hoofdwinkelcentrum van Haarlemmermeer aantrekkelijk te maken voor alle inwoners van Haarlemmermeer en de regio. Dat doen we niet alleen met aantrekkelijke winkels en (horeca)voorzieningen en het vergroten van het centrum, maar vooral door het centrum beter bereikbaar te maken voor alle vervoermiddelen, maar met name voor de auto.

In de ambitie maken we weer het onderscheid tussen de korte/middellange (tot circa 2020) en lange termijn (na 2020). De korte/middellange termijn is vooral gericht op het oplossen van de huidige knelpunten en zijn al in het Deltaplan Bereikbaarheid benoemd. Voor de lange termijn liggen er kansen door de ontsluiting van het centrum ruimer te trekken waardoor het centrum zich als bestemming beter kan ontwikkelen, vrij van (doorgaand) autoverkeer.

Uitgangspunt 1: Het centrumgebied is een bestemming.

Het centrumgebied wordt een bestemming waar het autoverkeer op een eenvoudige manier omheen kan en bezoekers toegeleid worden naar goede parkeervoorzieningen. Het verkeer hoeft dan niet noodzakelijkerwijs door het centrum heen. Het centrum

wordt nog meer dan nu al het geval is een bestemming: een aantrekkelijke locatie met een hoge ruimtelijke kwaliteit waar je graag naar toe gaat.

Uitgangspunt 2: Parkeren in het centrum is primair voor bezoekers en bewoners.

Omdat we het centrum aantrekkelijk willen maken voor bezoekers van winkels en voorzieningen gaan we ervan uit dat de parkeergarages primair gebruikt zullen worden door bezoekers. Deze parkeergarages moeten makkelijk te vinden zijn en direct in de nabijheid liggen van winkels en voorzieningen. De *bewoners* van het centrum kunnen deze parkeergarages ook gebruiken, aangezien zij op andere tijden van parkeergelegenheid gebruik maken. Parkeerplaatsen voor *winkelpersoneel en andere werknemers* in het centrum kunnen mogelijk op grotere afstand van het centrum liggen. Daarmee maken we in het winkelcentrum ruimte vrij voor bezoekers. Voor het parkeren op afstand willen wij goed ingerichte P+R-terreinen creëren, die gelegen zijn aan de hoofdwegen en een goede, snelle, hoogfrequente busverbinding hebben met het centrum. Met de speciale parkeerkaart kan men vervolgens gratis met de bus naar het centrum reizen. Voor bewoners in het centrum zijn er parkeervergunningen of ontheffingen als er in een centrum sprake is van gereguleerd parkeren. Bij woningbouwprojecten in het centrumgebied dient in principe voor de eigen bewoners (gebruikers) parkeergelegenheid aangelegd te worden. Bezoekers kunnen terecht in de openbare parkeerplaatsen (garages) in het centrumgebied.

Uitgangspunt 3: Het centrumgebied is een knooppunt in een openbaar vervoernetwerk.

Het centrum dient met openbaar vervoer goed verknoopt te zijn met omringende gebieden. Behalve met de woon- en werkgebieden in Haarlemmermeer is een goede verknoping met concentratiegebieden in de regio van groot belang voor het goed functioneren van het centrum van Hoofddorp. Door middel van een hoogwaardige openbaarvervoer verbinding(en) moet het centrum in de toekomst snel en direct bereikbaar zijn vanuit de regio Haarlem, Schiphol, Uithoorn en Amsterdam.

Uitgangspunt 4: De fiets is een welkome gast in het centrum.

Voor de fietser moet het aantrekkelijk zijn om naar het centrum te gaan. Duidelijke herkenbare routes en voldoende, logisch geplaatste en veilige stallingen horen daarbij. Daarnaast dient de fiets geen overlast te geven voor het winkelend publiek. Het moet duidelijk zijn waar wel en waar niet gefietst en gestald kan worden.

6.3 Wat gaan we doen?

Lange termijn (na 2020)

Om het vergrote centrum van Hoofddorp op lange termijn een aantrekkelijk én bereikbare bestemming te maken voor Hoofddorpers, Haarlemmermeeders én bezoekers uit de regio gaan we het huidige wegensysteem meer helderheid geven. Dat gaat niet van de ene op andere dag, omdat daarvoor soms grote ingrepen nodig zijn.

Die goede bereikbaarheid van het centrum willen we realiseren met een centrale HOV-as door het centrum en daaromheen duidelijke ringen van wegen die leiden tot parkeergarages in het centrumgebied, waarvandaan alles op loopafstand bereikbaar is.

Stadsas met ringen

Op de reeds eerder genoemde stadsas (Spoorlaan en Van Heuven Goedhartlaan) aan de oostzijde van Hoofddorp sluiten twee hoefijzervormige ringen aan. Een binnenring bestaande uit Weg-A, Paxlaan en Burgemeester Pabstlaan. De buitenring wordt gevormd door de Van Heuven Goedhartlaan en een afgewaardeerd deel van de huidige Weg om de Noord. De bestaande Weg om de Noord wordt daarmee een gebiedsontsluitingsweg. Hierdoor ontstaat ruimte om een substantiële woningbouw opgave in de noordrand van Hoofddorp te realiseren. Het gehele gebied tussen Burgemeester Pabstlaan en de Weg om de Noord wordt op deze nieuwe ringweg ontsloten.



Stadsas met ringen



Bestemming parkeren

Het gebied binnen de binnenring kan als bestemming beschouwd worden, waar geen doorgaande routes meer in zitten. Vanaf de binnenring kunnen zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde parkeergarages van het centrum bereikt worden

Kruisweg

Binnen het centrum ontstaat vervolgens ruimte op de Kruisweg voor hoogwaardig openbaar vervoer (zie opgave 5). Een halte op het Marktplaatsplein zal het centrum voor bezoekers ontsluiten. Parkeren en autoverkeer zal in het stuk Kruisweg tussen Markthof en Nieuweweg in principe niet meer mogelijk zijn. De Kruisweg wordt daar dan vooral het domein voor het winkelend publiek (voetgangers), waar alleen fietsers en HOV nog te gast zijn. We gaan de Kruisweg hiervoor opnieuw inrichten.

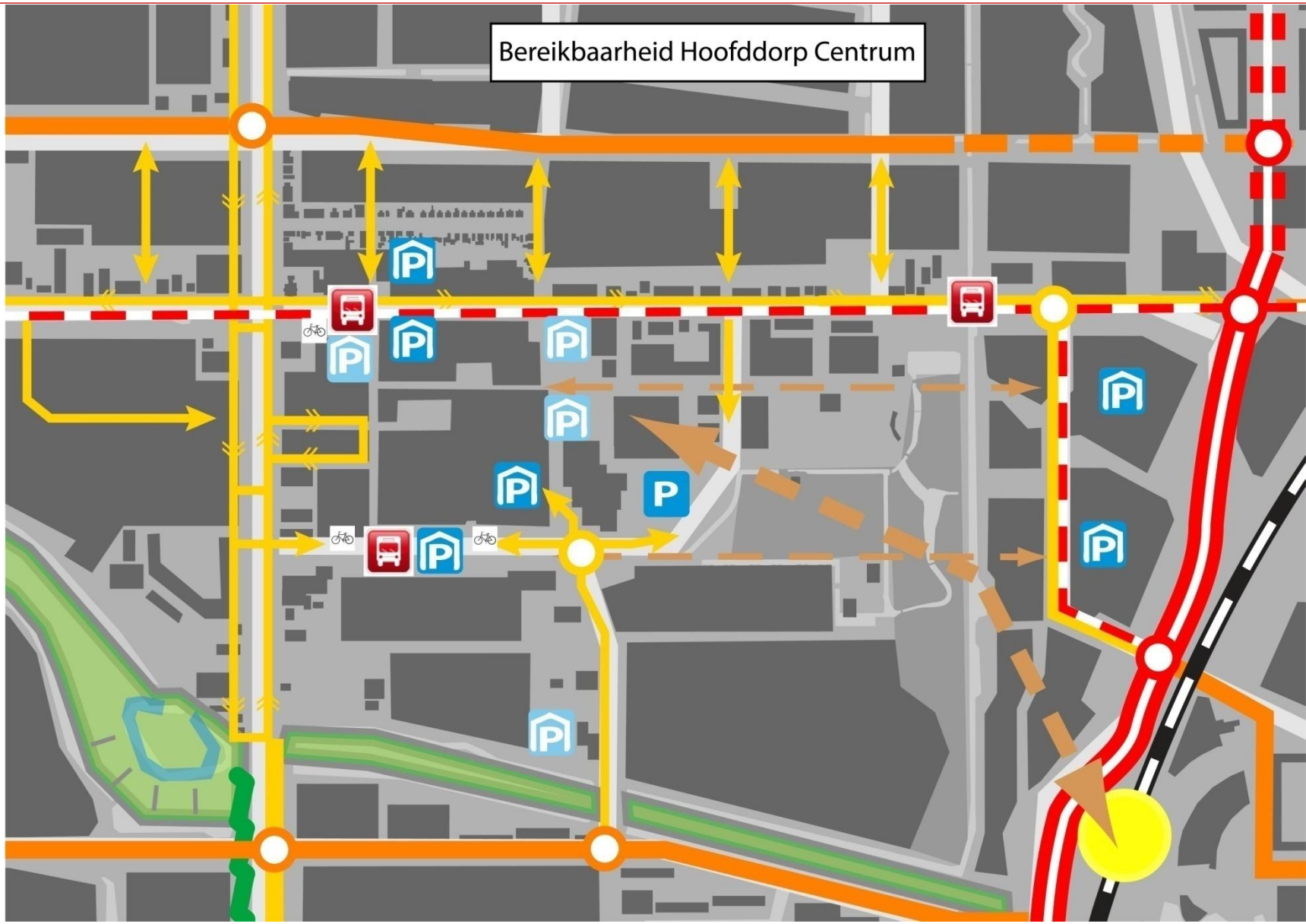
Hoofdvaart

In de visie voor de lange termijn kan ook de Hoofdweg Westzijde een rol in de autobereikbaarheid van het centrum vervullen. Dit idee is niet nieuw en ook in het verleden al onderwerp van studie geweest. Maar hierbij was de invalshoek vooral een verkeerskundige. Bij bewoners aan de Hoofdweg Westzijde en aanliggende wijken stuitte de inzet van de westzijde op bezwaren. Vanuit de ambitie om van het centrum een aantrekkelijke locatie te maken zou de Hoofdvaart veelmeer dan nu een prominente rol kunnen gaan spelen. Het centrum houdt nu bij de Hoofdvaart op en er is geen echte relatie met de westkant. De westzijde als éénrichtingsweg zou een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid, maar nog meer een impuls kunnen geven aan de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het gebied rond de hoofdvaart. De voorwaarden en condities waaronder dit mogelijk is zal bij de verdere uitwerking van de structuurvisie in overleg met de betrokkenen onderwerp van studie zijn.

Parkeren

We verwachten dat na het gereedkomen van de Raadhuispleingarage (na 2017) en enkele parkeergarages bij nieuwbouw (bijvoorbeeld op het Dik Tromplein en van der Zeeterrein) nog 1 of 2 parkeergarages erbij kunnen komen. Deze zijn afhankelijk van de behoefte en van de verdere ontwikkeling van het centrum naar het westen en noorden. Ook kan tegen die tijd worden uitgezien naar een locatie buiten het huidige winkelcentrum; wellicht een locatie die nu nog niet in beeld is.

Bereikbaarheid Hoofddorp Centrum



Korte en middellange termijn (2011 – 2020)

Weginfrastructuur

Voor de korte termijn hebben we besloten een aantal infrastructurele maatregelen uit te voeren om de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren. Deze zijn ook vastgelegd in het uitvoeringsprogramma van het Deltaplan Bereikbaarheid. Hiertoe behoren onder andere de Kruisweg herinrichten en deels instellen voor éénrichtingsverkeer, herinrichting van de Hoofdweg-Oostzijde.

Parkeren

Het parkeren op maaiveld gaan we beperken tot een beperkt aantal langspaarplaatsen langs de Concourslaan, Tuinweg en nog mogelijk de Kruisweg (afhankelijk van de inrichting). Grotere parkeerplaatsen op maaiveld zijn er dan alleen nog ten oosten van het Raadhuis en het Dik Tromplein. In de loop van de periode tot 2020 zal de tijdelijk ingerichte parkeerplaats aan de Nieuweweg (Van der Zeeterrein) verdwijnen. Hier komt dan een aan de nieuwbouw gekoppelde parkeervoorziening voor terug. .

Realiseren van een nieuwe gemeentelijke parkeergarage onder het Raadhuisplein.

Volgens planning zou die parkeergarage met circa 450 plaatsen in 2018 in gebruik genomen moeten worden. De tijdelijke parkeergarage achter het Raadhuis zal dan tegen die tijd waarschijnlijk afgebroken worden. Wat meer aan de andere kant van het centrum zijn er plannen de locatie De Deining te herontwikkelen. Gedacht wordt aan een uitbreiding van het winkelareaal, gelijktijdig met een parkeergarage.

Aanleggen van een dynamisch parkeerverwijzingssysteem

Door het instellen van parkeerverwijzing, wordt het zoekgedrag van de automobilist verminderd en krijgen wij de parkeerder bij de voorziening waar hij moet zijn. Voordeel ten opzichte van de huidige statische parkeerverwijzing is dat de bestuurder geïnformeerd wordt of parkeerlocaties 'vrij' of 'vol' zijn. Dit wordt door het systeem automatisch bijgehouden, aan de hand van actuele informatie over de parkeerbezetting van de aangesloten locaties.

Dynamische parkeerverwijzing willen wij toepassen voor Hoofddorp centrum, omdat daar verschillende parkeergelegenheden zijn, waar bezoekers uit kunnen kiezen. In het uitvoeringsprogramma van het Deltaplan Bereikbaarheid hebben wij geld gereserveerd om dit systeem in 2012 aan te leggen.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

We gaan het centrum vanuit de regio beter bereikbaar maken door de buslijn 140 Haarlem – Uithoorn) op te waarderen tot hoogwaardig openbaar vervoer. Deze lijn gaat nu nog via het Van Stamplein naar het station. Dit is een omweg, waardoor de snelheid beperkt is. We onderzoeken of op lange termijn de Kruisweg inricht kan worden als verblijfsgebied met horeca en winkels, waar HOV te gast kan zijn. Dan kan HOV een snelle directe verbinding hebben met Haarlem en Schiphol. Op het Marktplaatsplein komt dan een nieuwe bushalte. Deze komt op ca. 300 meter van het Van Stamplein. Beide haltes vormen dan een dubbelknooppunt. Via de Marktlaan kunnen mensen van de ene halte naar de andere lopen. Dit is ook gunstig voor de winkels aan de Marktlaan e.o. Essentieel is een goede verwijzing bij de haltes en in het winkelgebied.

Fiets

De fietsroutes naar het centrum willen we laten aansluiten op een carré dat bestaat uit het Van Stamplein, de Nieuweweg, de Kruisweg en de Hoofdweg. **Langs de Nieuweweg (Raadhuis) gaan we daarvoor een fietspad aanleggen.** Het fietsnetwerk maakt het centrum dan vanuit alle richtingen goed bereikbaar en de inprikkers Concourslaan en Tuinweg maken het de fietser mogelijk tot in het hart van het winkelcentrum te komen.

Op korte termijn bekijken we de mogelijkheid van een permanente bewaakte en overdekte fietsstalling. De proef met de tijdelijke stalling heeft aangetoond dat er behoefte is aan een bewaakte fietsstalling, en dat een locatie aan zowel loop- als fietsroutes onontbeerlijk is voor een succesvolle stalling. Het Van Stamplein en Dik Tromplein zijn de beste, meest logische locaties voor fietsenparkeren. In totaal zijn hier 700 extra stallingen noodzakelijk om aan de vraag te kunnen (blijven) voldoen.

Looproutes

Omdat het centrum zich in de toekomst naar het noorden en oosten gaat ontwikkelen ontstaan mogelijkheden voor aanlooproutes, waar andersoortige voorzieningen, winkels en horeca zich kunnen ontwikkelen. **We gaan daarom op korte termijn een loop (en fiets)route ontwikkelen vanaf en naar het station** (zie opgave 7), en via de Nieuweweg en Draverslaan naar het noorden.



7 Verbind werken met wonen

Opgave 7:

Koppelen van het werkgebied aan het centrum en het woongebied.

7.1 Wat is er aan de hand?

Ten westen van de spoorlijn ligt nu het centrum van Hoofddorp, het kantoreng gebied Beukenhorst-West en alle grote woongebieden. Aan de oostzijde van de spoorlijn ligt vooral een werkgebied. Dit komt enerzijds door de aantrekkingskracht van Schiphol op bedrijven en anderzijds door de bouwbeperkingen rondom de luchthaven. Aan de oostkant van het spoor mogen geen woningen gebouwd worden vanwege geluids-overlast en een te groot veiligheidsrisico. Hierdoor is een tweedeling ontstaan van Hoofddorp in een woonstad aan de westzijde - en een werkstad aan de oostzijde. De opgave is om beide gebieden als één stad te laten functioneren.

Hierbij speelt het NS-station en de verbinding met het centrum een centrale rol. Momenteel lijkt het station solitair te liggen in een kantoreng gebied. Een duidelijke verbinding met het woon- en centrumgebied van Hoofddorp ontbreekt. In dit gebied tussen station en centrum vinden we wel enkele waardevolle groengebieden en voorzieningen, zoals het wandelbos en de kinderboerderij. Daarnaast vinden we er de fruittuinen, tennisbanen en een tennishal. Ook een orchideeënroute loopt door het gebied. Bij het centrum is inmiddels het nieuwe cultuurcomplex geopend en zijn we aan het nadenken over het raadhuis. Onze opgave is om het werkgebied nabij het station te koppelen aan de voorzieningen en het wonen in het centrum, en daarbij een invulling te geven aan de bereikbaarheid van het centrum vanuit het station en de werkgebieden.

Er wordt steeds meer gewerkt vanuit huis. Dat komt deels door het Nieuwe Werken (meer thuis werken) en deels door de zelfstandigen zonder personeel (ZZP-ers). Deze groep wordt een steeds grote economische kracht in onze gemeente. In Hoofddorp zijn ruim 4000 bedrijven gevestigd in woonwijken. Dus in ongeveer 15% van het aantal woningen is een bedrijf gevestigd. Dat wordt steeds meer. Het zijn met name éénpersoons-bedrijven (ZZP-ers) of kleine bedrijven. In Hoofddorp vinden we veel ZZP-ers in de organisatie-adviesbureaus, ontwikkeling van software en internetpostorder-

bedrijven. Maar ook bouwbedrijven en schoonmaakbedrijven worden vanuit de woning gerund. Deze doelgroep, die zorgt voor levendigheid in de wijken, heeft enige ruimte in of aan huis en een goede openbare ruimte. Ook plekken in de buurt om samen te komen en eventuele faciliteiten te delen zijn gewenst. Onze opgave is om de economische kracht die uitgaat van deze bedrijven te versterken om zo de levendigheid van de woongebieden te vergroten. (zie het kader *Trends en Ontwikkelingen*)

Ten slotte is het mengen van wonen op bedrijventerreinen een mogelijkheid die de verpaupering van de bedrijventerreinen zou kunnen tegengaan en de levendigheid kan vergroten (Zie ook opgave 3). De opgave ligt in het oplossen van barrières, contouren en beperkingen die het mengen van de functies bedrijven en wonen tot nu toe (bijna) onmogelijk heeft gemaakt.

7.2 Onze ambitie en uitgangspunten

We constateren dat Hoofddorp een gescheiden karakter heeft wat betreft de functies in de gebouwde omgeving: kantoren en bedrijven zijn strak gescheiden van de woningen. Daarentegen zien we steeds meer economische activiteiten van kleinschalige bedrijven in de woonwijken. **Onze ambitie is om de economie van Hoofddorp te versterken en tegelijkertijd de levendigheid en kwaliteit van de woonwijken en kantoren- en bedrijventerreinen te verbeteren. Dat doen we door het mengen van functies en het maken of verbeteren van routes.** Onze ambitie hebben we verdeeld in een aantal uitgangspunten:

Uitgangspunt 1: Mengen van functies

We willen in bestaande en nieuw te ontwikkelen gebieden in principe mengen van functies mogelijk maken. Daarbij beseffen we dat het mengen van functies niet altijd leidt tot een verbetering van de woonomgeving voor bewoners, of de werkomgeving voor bedrijven. Immers een bedrijf in de woonomgeving kan verkeeroverlast en geluidsoverlast met zich meebrengen. Dat is vervelend voor de bewoners. Daarentegen moet een bedrijf (of winkel) rekening houden met bewoners in de omgeving. Dat kan een goede bedrijfsvoering in de weg zitten. Maar we zien over het algemeen echter meer voordelen dan nadelen. De levendigheid van de woonwijken wordt ermee bevorderd, en mensen krijgen steeds meer kansen zich te ontplooiën in de eigen woonwijk. Er komen wellicht aantrekkelijke bedrijfjes en voorzieningen om de hoek.

Trends en ontwikkelingen

De economie is aan het veranderen. Dat heeft effecten op de wijze waarop we deze ruimtelijk accommoderen. Hierna volgen een aantal trends en ontwikkelingen die betrekking hebben op die economie. In dit hoofdstuk geven we aan hoe we daar in Hoofddorp op willen inspelen.

De crisis voorbij.

Algemeen wordt aangenomen dat de wereld er na de crisis anders uit zal gaan zien dan daarvoor. Een ding is zeker het wordt geen "business as usual". De grootschalige aanbod economie heeft haar langste tijd gehad. Het aanbodmodel zal moeten worden vervangen door een model dat flexibel kan inspelen op de behoeften van de klant en de voorhanden zijnde financieringsmogelijkheden.

De transitie naar een creatieve kenniseconomie vereist specifieke ruimtelijke condities.



Thema van de Nederlandse inzending voor de Architectuurbijeenkomst in Venetië dit jaar. Het schaalmodel laat alle leegstaande, herbruikbare gebouwen van Nederland zien.

Het potentieel is zeer groot, maar herbesteding is nog maar mondjesmaat aan de orde.

De functiescheiding voorbij.

De industriële revolutie was voor het eerst aanleiding om functies te scheiden. Vanaf de tweede wereldoorlog is onder de noemer van het Nieuwe Bouwen de functiescheiding in Nederland structureel in de ruimtelijke planning doorgevoerd. Niet alleen het wonen, recreëren en werken konden als gevolg van de toenemende mobiliteit uiteengelegd worden. Ook de mobiliteit zelf is ten behoeve van de doorstroming tot op de draad

functioneel uiteen gelegd. Alles heeft z'n eigen domein gekregen, met als gevolg dat we ons over fietspaden, snelwegen en spitsstroken tussen al die functies heen en weer bewegen om al onze taken te vervullen en op z'n tijd te ontspannen.

Er gaat steeds meer tijd verloren aan verplaatsen en levert het combineren van taken op verschillende plekken steeds meer stress op. Stukken lezen in de trein, *Ah to Go*, enz. zijn allemaal pogingen efficiëntie in deze complexe leefstijl te realiseren. Er is dan ook een toenemende neiging de verschillende activiteiten op een dag zoveel mogelijk bij elkaar te brengen, waardoor functiemenging vanzelfsprekend terug aan het keren is.

De ontdekking van het gemak van de virtuele wereld. (Het Nieuwe Werken)

Het internet en de vlucht van de mobiele elektronica stellen ons in staat om op ieder moment overal over alle informatie te beschikken en voortdurend met elkaar in contact te zijn. Hierdoor kunnen we veel selectiever zijn in de momenten waarop we elkaar fysiek ontmoeten en hoeven we niet perse naar het zelfde kantoorgebouw om samen te kunnen werken. Voor de aanstormende generatie is dit al een vanzelfsprekendheid. Zij zijn immers voortdurend chattend, bellend en SMS-end met elkaar in contact.

Daarbij komt dat de posities van beslissers en directies langzaamaan ingenomen worden door de generatie die in het digitale tijdperk geboren is, waardoor de toepassing van digitale technieken vanzelfsprekender worden. Niet langer als bedreiging of risico, maar als innovatiemogelijkheid gezien worden.

Het feit dat je kunt werken waar en wanneer je wilt maakt allerlei combinaties met andere activiteiten mogelijk (zorgtaken, vrijetijdsbesteding, reizen, ontmoeten). Bovendien kunnen de verschillende werkzaamheden uitgevoerd worden op een plek die daar het meest geschikt en ,niet onbelangrijk, het meest inspirerend voor is. Informeel ontmoeten, vergaderen, brainstormen, presenteren, geconcentreerd werken, telefoneren, hoeft niet langer binnen de zelfde muren van een eigen kantoor plaats te vinden. Deze manier van werken wordt ook als bijdrage aan duurzaamheid gezien, omdat het ons in staat stelt de mobiliteit te beperken en efficiënter (gespreid over de dag) gebruik te maken van de infrastructuur.



Veel van de huidige kantoren en daarmee de terreinen waar deze gevestigd zijn, zijn toegesneden op de oude manier van werken. Gebaseerd op organisatie binnen bedrijven met structuren en procedures. Het nieuwe werken biedt vrijheden die niet in deze vorm van huisvesting te vatten is.

Het internet en de ongelimiteerde communicatie mogelijkheden hebben nog een belangrijk effect op de arbeidsmarkt en de daarvoor benodigde ruimtelijke voorzieningen. Informatie heeft geen eigenaar meer en het deel uitmaken van een organisatie is geen voorwaarde meer om in tal van netwerken wereldwijd (werk)relaties aan te gaan. Sterker nog, organisaties met de bijbehorende organisatiestructuren en procedures staan effectief functioneren in deze nieuwe orde soms vierkant in de weg. Werken verschuift daardoor van de gesloten naar een open structuur, waarin mensen strategisch samenwerken in flexibele netwerken. Optimaal gebruik makend van competenties in het netwerk en meer in contact met de buitenwereld. De rol van organisaties zal daardoor sterk veranderen, niet alleen in termen van huisvesting. Voor een groeiende groep mensen is dit aanleiding niet alleen het gemeenschappelijke kantoor, maar ook de organisatie te verlaten en als ZZP-er aan de slag te gaan.



Lokale identiteit en sociale binding tegenover de globalisering.

Na een periode van individualisering lijkt het leven in een globaliserende wereld tot een toenemend verlangen naar "lokale" sociale binding te leiden. Zowel virtueel, (LinkedIn groepen) als fysiek (de buurt met de jaarlijkse BBQ) zijn mensen op zoek naar nieuwe sociale verbanden. Lokale ruimtelijke condities spelen in het binden en ontmoeten een belangrijke rol.

Plekken met een cultuurhistorische kwaliteit of plekken die belofte van historische kwaliteit in zich dragen (mooi oud worden) zijn belangrijk voor lokale identiteit. Het doelbewust incorporeren van deze waarden is een succesfactor voor nieuwe ontwikkelingen met een sociaalduurzaam karakter. Dit gaat hand in hand met schaalverkleining.

De ruimtelijke ordening van het werken zal ingrijpend veranderen. Waarom zou je immers elke dag een uur in de trein gaan zitten om in een groot bedrijven verzamelkantoor op een kantorenpark van 9 tot 5 aan je eigen bureau je werk te doen? Als je ook om de hoek in een kleinschalige lokale ambiance kunt gaan zitten werken. Zodat je kinderen je kunnen vinden als ze je nodig hebben, je tussendoor een boodschap thuis in de koelkast kunt zetten en in het aanpalende café een zakenrelatie kunt ontvangen voor een bespreking. Of gewoon een dagje thuis werken. Er zijn al een groot aantal gelegenheden waar werknomaden terecht kunnen om per uur een werkplek te huren. Igluu, The Hub, OBA, Starbucks, Seats2Meet, Spaces zijn allemaal aanbieders van werkplekken ieder met eigen kwaliteiten en doelgroepen. Van super bereikbaar tot uiterst luxe in een historische omgeving. Er worden uiteenlopende diensten geboden, zoals horeca en hosts voor persoonlijke ondersteuning.



Schaalverkleining

Na een periode van schaalvergroting (b.v. kantorenmarkt, onderwijs) ontdekken we dat schaalvoordelen van grote organisaties niet altijd opwegen tegen de nadelen ervan. In tijden van zwaar weer zijn kleinere organisaties wendbaarder en kunnen veranderingen makkelijker adapteren. Bovendien zijn innovaties eenvoudiger te implementeren. Voor kleinschalige bedrijven, werknomaden en ZZP-ers zullen meer en meer werkplekken ontstaan buiten de gevestigde kantorenlocaties.



Fruittuinen

Onderdeel van route
station - centrum

Duidelijk structuur

Natuurlijk spelen

Ontspannen gebruik

Kleinschalige horeca

Gemengd programma

Onderdeel van
recreatieve route

Wonen langs de randen



Landleven in de stad
Inspiratieblad

Op bedrijven- en kantoorterreinen zullen bewoners en voorzieningen de mogelijke verpaupering tegen houden. Daarnaast zijn de economische activiteiten voor een groot deel overdag, terwijl het grootste deel van de bewoners overdag niet thuis is. Daardoor kan eventuele (parkeer)overlast beperkt zijn en wordt dubbel gebruik gemaakt van de schaarse grond. We beseffen wel dat dit zorgvuldig moet gebeuren. Immers, niet alle functies verdragen elkaar even goed.

Uitgangspunt 2: Station en het centrum van Hoofddorp met elkaar verbinden.

Dit gebied vormt het nieuwe hart van de stad Hoofddorp. Het is de entree van Hoofddorp en een plek waar de stad Hoofddorp zijn identiteit aan gaat ontlenuen. Het moet een levendig en duurzaam gebied worden, waarin de recreatieve functie van het gebied wordt vergroot, de woonfunctie wordt toegevoegd, ruimte wordt gemaakt voor (commerciële) voorzieningen en er een duidelijke verbinding is tussen de werkgebieden rondom het station en het centrum van Hoofddorp. Hierbij wordt een duidelijke samenhang en versterking van de meerwaarde van de verschillende onderdelen nagestreefd.

Uitgangspunt 3: Werken in de woonbuurt stimuleren.

De eigen woonomgeving wordt steeds meer onze nieuwe economische motor. Om deze te stimuleren willen we de infrastructuur en de woonomgeving zodanig verbeteren dat het vestigingsklimaat voor kleine bedrijfjes aan huis, of in de wijk aantrekkelijker wordt. Daarvoor zijn niet alleen grote huizen, met werkruimten van belang, maar ook infrastructuur en een glasvezelnetwerk. Daarnaast willen we stimuleren dat voor thuiswerkende werknemers en ZZP-ers ontmoetings- en flexibele werkplekken ontwikkeld worden. Denk daarbij aan vergadercafés met kleinschalige reproductie-faciliteiten en opslagruimtes.

Daarnaast moet ook de openbare ruimte aantrekkelijk blijven of worden. De kernkwaliteiten van Hoofddorp zijn de groene woonwijken met goede voorzieningen. Dit zijn prima werkplekken. We willen de woonwijken versterken door intensivering van het groen, duurzame klimaatoplossingen, aanwezigheid van een brede school, winkels, parkeerfaciliteiten en dergelijke.

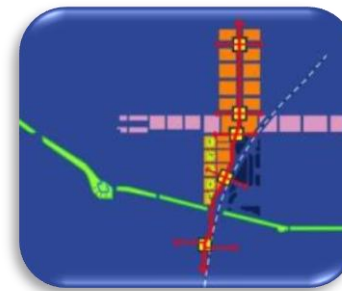
Voor de uitgangspunten ten aanzien van transformatie: zie Opgave 3

7.3 Wat gaan we doen?

Verbinden van het werkgebied aan de oostzijde van het spoor met het centrum en de woongebieden aan westzijde.

Ontwikkelen van een stadsgebied op de grens van het werkgebied en het woongebied en centrum.

Door de nieuwe stad Hoofddorp op de scheiding van woon- en werkstad te situeren worden deze als het ware aan elkaar geritst. Daar waar beide gebieden nu met de rug naar elkaar toe liggen krijgen ze een gezamenlijke nieuwe voorkant. De rits wordt gevormd door de stadsas (zie paragraaf B4.3), een stadsboulevard waaraan de kantoren, appartementen en (onderwijs)voorzieningen van de 'stad' Hoofddorp gelegen zullen zijn.



Met name het gebied Beukenhorst-West komt daar op korte termijn al voor in aanmerking. In hoofdstuk B3 (transformatie van kantoorterreinen) hebben we daar al uitgangspunten voor aangegeven. Ook zal de Van Heuven Goedhartlaan, samen met de Spoorlaan een belangrijke verbindende rol spelen. Niet alleen om het verkeer af te handelen, maar ook als uiterlijke verschijningsvorm van een stadsboulevard. Een brede laan met 4 rijstroken en veel groen en bomen. Daarnaast zal de bebouwing erlangs relatief hoog en compact zijn. Met veel verschillende functies. We onderzoeken de mogelijkheid naar een nieuw stationsgebouw. Waarbij de centrale ingang van het stationsgebouw meer voorzieningen krijg. Dan is er tevens een directe en duidelijke verbinding met het centrumgebied van Hoofddorp mogelijk. Daarbij zou het wenselijk zijn om de Van Heuven Goedhartlaan ongelijkvloers te kunnen oversteken.



Verbinding Station – centrum

We gaan onderzoek doen naar de ontwikkeling van het station van Hoofddorp tot knooppunt van wonen en werken. Daarvoor zullen we een plan opstellen hoe we het station een centrale rol kunnen laten spelen als verkeersknooppunt en sociaal knooppunt. Om de huidige en toekomstige werklocaties in Beukenhorst-Oost en Zuid en de A4-zone aantrekkelijker te maken is een goede en logische verbinding met het winkelcentrum noodzakelijk. Daarbij speelt het station een centrale rol. Hier moeten immers de mensen door en langs. Dit vraagt om een heldere en verkeersveilige routing en een aantrekkelijke looproute. Op korte termijn wordt al gekeken welke voorzieningen toegevoegd kunnen worden aan het huidige station. Op langere termijn is een duidelijke en heldere hoofdentree nodig om de voorzieningen als detailhandel en diensten centraal onder te brengen. En een aantrekkelijk station vergroot immers ook het aantal treinreizigers.

We gaan een duidelijke langzaam verkeersverbinding maken tussen het station en het centrum. Centraal in de verbinding is de loper, een route voor fietsers en voetgangers waarmee het station verbonden wordt met het winkel- en cultuurcentrum van Hoofddorp. Op deze loper vinden we een afwisselende invulling met groen en (horeca)paviljoens. Een heldere zichtlijn is essentieel voor 'mentale verbinding' die gemaakt moet worden tussen station en centrumgebied. Deze loper is de nieuwe as waaraan we functies kunnen verbinden.

Naast deze loper zullen de bestaande oost-west voet- en fietspaden verbeterd worden en verbonden met het nieuwe stadsgebied Beukenhorst. Het gaat met name om het doortrekken van het fietspad en wandelroute langs de Prins Hendriklaan (nu deels al nieuw ingericht) en een mogelijke fiets- en wandelroute langs de fruittuinen richting van Stamplein. Voor de korte termijn zien wij al mogelijkheden om in dit gebied met duidelijke bewegwijzering en inrichting van de openbare ruimte deze route tijdelijk vorm te geven.

Het Wandelbos en de fruittuinen worden het nieuwe stadspark van Hoofddorp. Met ontmoetingsplekken, kleinschalige functies en herkenbare randen.

Het Wandelbos en de Fruittuinen hebben een groot potentieel om de kwaliteit van het centrum te vergroten. Op dit moment wordt dit potentieel te weinig benut. Met name het gebruik is zeer beperkt. We willen de recreatieve functie van het Wandelbos en een

Raadhuis

Het Raadhuis is eind jaren 70 van de vorige eeuw ontworpen. Inmiddels voldoet het steeds minder aan de functionele eisen die aan kantoorpanden gesteld worden. Ook de ontmoetingsfunctie van het Raadhuis is niet optimaal. Daarnaast is het raadhuis te klein om alle medewerkers en bestuurders goed te huisvesten. Voor een betere integratie van beleid en een efficiëntere uitvoering daarvan zouden de huidige drie grotere locaties gecentraliseerd moeten worden in één gebouw. Tevens is het huidige gebouw niet duurzaam genoeg.

Ons uitgangspunt voor de plek van het Raadhuis is een directe relatie met de inwoners, het moet immers een ontmoetingsfunctie kunnen vervullen. Bestuur, politiek en organisatie moeten ook fysiek goed toegankelijk zijn. Derhalve is een centrale en goed bereikbare plek in het stadscentrum van Hoofddorp vereist. Wij zien een Raadhuis een rol spelen als trekker in de ontwikkeling van het gebied tussen station en het winkelcentrum.

Wij vinden dat we het voortouw moeten nemen in een duurzame ontwikkeling van ons eigen Raadhuis. Er zal daarom op langere termijn gekeken worden naar een optimale huisvesting voor het ambtelijk apparaat.



deel van de fruittuinen behouden, maar er wel nieuwe, meer kleinschalige functies in plaatsen zoals bijvoorbeeld horeca, tentoonstellingsruimten en flexibele werkplekken. Een stadspark heeft ook herkenbare en duidelijk zichtbare randen nodig om intimiteit te creëren. Wij denken dat representatieve appartementgebouwen en andere hogere en representatieve bebouwing (hotel, raadhuis en dergelijke) deze rand kunnen vormen. De gebruikers en bewoners van deze gebouwen hebben dan uitzicht op het stadspark. Goede stadsparken, zoals het Vondelpark hebben kwaliteit gekregen door de sterke bebouwing rond het park.

Wat betreft de huidige recreatieve functies in het gebied, de kinderboerderij, horeca en tennisvereniging gaan we ervan uit dat voor sommige functies een goede ruimtelijke inpassing belangrijker is dan behoud op de bestaande locatie. Tevens willen we de cultuurhistorische waarde van de Fruittuinen behouden en versterken.

In het gebied ontwikkelen we mogelijk een plek voor middelgrote evenementen.

Er is in het centrum van Hoofddorp naast het Van Stamplein een tweede grotere evenementenlocatie gewenst. Huidige evenementen als MeerJazz en MeerLive zouden hier gebruik van kunnen maken. Het Van Stamplein zouden we vaker beschikbaar willen krijgen voor evenementen, maar dit wordt beperkt door de weekmarkt. Wij onderzoeken de mogelijkheden voor een extra evenementenlocatie in dit gebied. De bereikbaarheid met openbaar vervoer en auto is goed voor zowel de Hoofddorpers als voor mensen buiten Hoofddorp.

Economie in de woonwijk

Om ondernemerschap in de wijken te stimuleren, werken wij aan versoepeling van de regeling voor beroepen aan huis waardoor meer functiemenging mogelijk is.

De Hoofddorpse woonwijken vervullen steeds meer een belangrijke functie als kraamkamers voor nieuw ondernemerschap. In de woonwijken vinden we bedrijven die actief zijn in alle sectoren van de economie. Werkgelegenheidsgroei van kleine bedrijvigheid in de wijk is groter dan van grote bedrijven op bedrijfsterreinen. Het inzetten op de leefbaarheid heeft een gunstig effect op het vestigingsklimaat voor bedrijven in de wijk. Een belangrijk aspect van ondernemerschap in de wijk is dat het perspectief biedt op sociale stijging en daarmee uitzicht op een mogelijke wooncarrière. Bedrijven gevestigd in een woonomgeving gaan na verloop van tijd in verband met groei en verdere professionalisering of om redenen van gezinsuitbreiding op zoek naar externe

bedrijfsruimte. De behoefte aan flexibele kantoor/bedrijfsruimte buitenshuis blijft dan ook groeien. We gaan daarom in bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen mogelijk maken om werken aan huis of kleine dienstverlenende bedrijven (ca 2 tot 5 medewerkers) in de wijk te accommoderen.

Het is dus aantrekkelijk om te investeren in de kwaliteit van de wijk. Het zal de economie van Hoofddorp versterken en de leefbaarheid in de wijk en buurt vergroten. **Wij gaan daarom beleid ontwikkelen om bedrijvigheid in de woonwijk te bevorderen en startende ondernemers te helpen met hun bedrijf.** In de 'Actualisatie van de Kadernota EZ' staat dat het belangrijk is dat er een concrete aanpak komt voor de ontwikkeling naar een entrepreneuriale economie (starters, ZZP-ers). Hierbij wordt gedacht aan de uitbouw van het voorzieningenniveau, (detailhandel, horeca, zorg en onderwijs), kleinschalige en flexibele huisvesting op bedrijventerreinen en woonwijken. Tevens richten we ons op actief stimuleren van innovatief ondernemerschap.

We gaan ontmoetingsplekken en flexibele werkplekken ontwikkelen op centrale plekken in woongebieden, historische gebouwen en nabij knopen van HOV.

Veel kleine ondernemers en ZZP-ers gebruiken hun woning voor hun bedrijfsuitvoering. Maar ook 'gewone' werknemers van bedrijven gaan steeds meer in de woonomgeving werken (Het Nieuwe Werken), dit om de reistijd te verminderen en de productiviteit te vergroten. Steeds meer mensen gebruiken deze zogenaamde 'derde werkplek' om rustig te kunnen werken met alle voorzieningen bij de hand. Daarnaast zoeken ze plekken om klanten op een representatieve wijze te kunnen ontmoeten, te netwerken of zaken te bespreken. Dat kan in een café of bibliotheek. Maar er zijn ook al bedrijven op deze ontwikkeling van deze 'derde werkplekken' ingesprongen (Igluu, The Hub, Seats2Meet, e.d.). Daarbij worden uiteenlopende diensten geboden, zoals vergaderzalen, horeca en hosts voor persoonlijke ondersteuning.

Wij willen dit soort flexibele werkplekken stimuleren door op kansrijke locaties in Hoofddorp mogelijk te maken. Kansrijk achten wij deze ontwikkelingen bij:

- historische gebouwen (boerderijen, scholen, kerkgebouwen e.d.)
- bij knopen of haltes van openbaar vervoer.

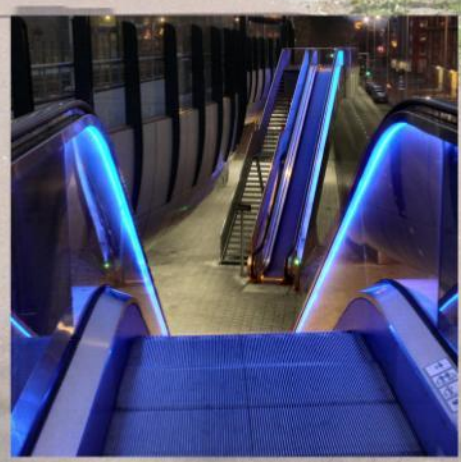
Transformatie bestaande kantoren- en bedrijventerreinen: zie opgave 3 (Hoofdstuk B3)

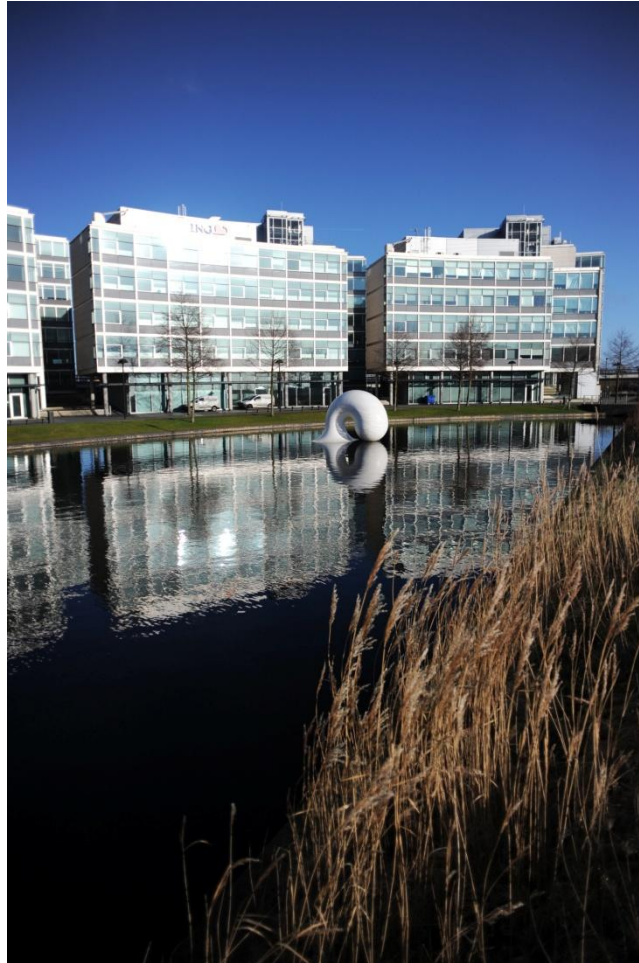
Knooppunt in de stad

Inspiratieblad



- Halte Bornholm**
- Onderdeel van route Zuidtangent
- Onderdeel van fiets-netwerk
- Gevoel van veiligheid
- Betrek scholen en winkelcentrum
- Buurt participatie
- Herkenningpunt vanaf autoweg en winkelcentrum





8 Routes, groen en water

Opgave 8:

Versterken en combineren van groen, water en ecologie met routes.

Bewoners hebben behoefte aan een groene woonomgeving. Onze opgave ligt in het versterken en het combineren van de groen- en waterstructuur.

8.1 Wat is er aan de hand?

Groenstructuur

De groenstructuur bestaat uit buurt- en wijkparken, de grotere groene uitloopgebieden en verbindingen daartussen. Hoofddorp ligt oorspronkelijk op de kruising van de Kruisweg en de Hoofdvaart. Vanouds vormen de polderwegen en poldertochten de verbinding met en door het zo open polderland. Hoofddorp is in de tweede helft van de vorige eeuw flink gegroeid en de omgeving is veranderd.



De polderwegen en -tochten geven nu een verbinding vanuit het dorp en de woonwijken naar de recreatiegebieden en het agrarisch buitengebied in de omgeving. We

constateren dat op een aantal punten de verbindingen sterker gebruikt zouden kunnen worden om Hoofddorp goed in de omgeving in te bedden (Kagertocht, de Nieuwerkerkerktocht aan de noordzijde, de IJtocht aan de zuidzijde) Ook de Geniedijk geeft verbinding tussen het dorp en de omgeving. De dijk loopt dwars door Hoofddorp en door de orthogonale structuur en is daarmee als verbinding van groot belang.



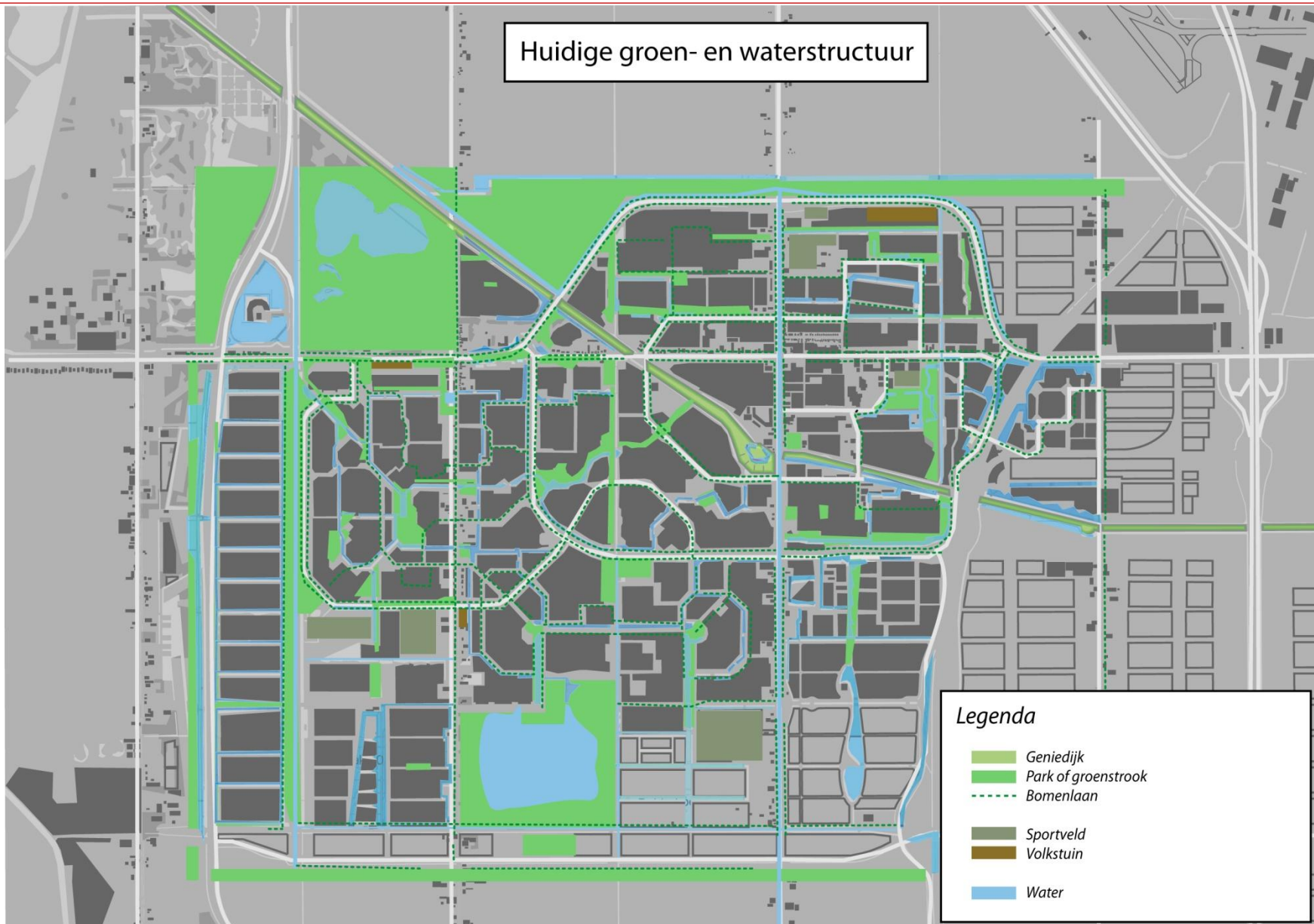
Lanen



Parken

De hoofdelementen van de Hoofddorpse groenstructuur zijn de beeldbepalende lanen en de parken. De belangrijkste lanen staan langs de hoofdwegen en geven helderheid aan het verloop van de hoofdroutes, zoals de Paxlaan en de Van Heuven Goedhartlaan. Hoofdroutes voor langzaam verkeer worden ook begeleid door groenstructuren, lanen en/of waterpartijen. Dit is een kwaliteit van Hoofddorp. Op diverse punten is het vervolg van de route echter onduidelijk. Hoofddorp kent één stadspark, namelijk het Wandelbos met de aangrenzende Fruittuinen. Daarnaast zijn er twee wijkparken, in Overbos en Toolenburg en diverse buurtparken, bijvoorbeeld in Pax. De buurt- en wijkparken functioneren onvoldoende. Het gebruik is matig, de ontsluiting en functies in en grenzend aan de parken zijn matig.

In Haarlemmermeer is de norm 75 m² groene openbare ruimte/water per woning. Hieronder vallen: parken, plantsoenen, sportvelden, volkstuinten, nat en droog natuurlijk terrein en begraafplaatsen. In totaal is er 272 ha openbaar groen in Hoofddorp. In Hoofddorp is 37,3 m² groen per inwoner. In het Groenstructuurrapport (1991) is de



norm van 32,1m2 stedelijk groen per inwoner vastgelegd. Normatief gezien is Hoofddorp qua groen dus ruim bemeten. De norm zegt echter nog niets over de bruikbaarheid van het groen. Per wijk kan dat erg verschillen.

Groen in Hoofddorp	
Bermen en taluds	15.642 m2
Bosplantsoen	413.503 m2
Gazon, recr. Gras	1.165.776 m2
Hagen	31.913 m2
Heesters	494.848 m2
Schrale grasvelden	581.084 m2
Vaste planten	22.277 m2
TOTAAL	2.725.043 m2

excl. Haarlemmerse Bos, Toolenburgse plas en Geniedijk)

Sinds de vaststelling van het Groenstructuurplan Hoofddorp in 1992 is Hoofddorp flink uitgebreid en staan nieuwe ontwikkelingen binnen Hoofddorp op stapel. De wijken Floriande, Overbos, Bornholm en Toolenburg zijn sterker verdicht dan alle andere woongebieden in Haarlemmermeer. Deze meest recente wijken tellen gemiddeld meer dan 28 woningen per hectare. In deze wijken is ook de autodichtheid hoog. In de nieuwste wijken is bovendien de kinderdichtheid hoog. De helft van alle Haarlemmerse kinderen woont in deze nieuwe wijken. Dit onderstreept hoezeer zorg en aandacht voor de publieke ruimte hier van belang zijn. In het onderzoek is ook gevraagd naar de tevredenheid onder kinderen naar hun woonomgeving. Hieruit blijkt dat Floriande minder goed scoort. Men is hier minder tevreden over de speelruimte in de woonomgeving en maakt er minder gebruik van. Daarom hebben wij gestart met het aanpassen en uitbreiden van de speelplekken in Floriande.

Waterstructuur

De totale wateroppervlakte binnen de plangrenzen van de structuurvisie Hoofddorp bedraagt ongeveer 120 ha. Dat is 5% van het totaal stedelijke gebied van Hoofddorp. De norm die Hoogheemraadschap Rijnland hanteert voor een robuust watersysteem binnen

Gevarieerd milieu in Hoofddorp



De combinatie van 150 jaar ontwikkeling en a-biotische ondergrond levert de basis voor een zeer gevarieerd milieu in Hoofddorp (biodiversiteit). Variatie is te vinden in:

- De stedenbouwkundige opzet van de wijken uit verschillende perioden, (kleine huisjes met grote tuinen langs strakke rechte wegen in de beginjaren en tot aan de groeisput van de zestiger jaren, ‘bloemkoolwijken’ met veel groen in de zeventiger jaren, en daarna steeds strakkere wijken met grotere huizen, kleinere tuinen en minder gevarieerd openbaar groen.
- Variatie binnen de wijken: wijkcentra, woonbebouwing, sportvelden, speelveldjes, parkjes en parken, waterpartijen en slotjes.
- De variatie in de bodemopbouw: van klei (Hoofddorp Oost) via allerlei gradaties van menging met zand tot aan vrijwel puur zand in Beukenhorst.
- Variatie in leeftijd. Hoe ouder de levensgemeenschap, boom of struik, hoe meer soorten daarin en daarop onderdak vinden. Het aantal soorten op een oude boom kan in de duizenden lopen, inclusief de soorten kevers, mijten, wormen, spinnen, schimmels, korstmossen, algen enzovoort.
- De variatie in (micro)klimaat: stedelijke kernen zijn altijd warmer dan de buitenwijken, licht van lantaarns laat planten langer groen blijven en er ontstaat een ideaal jachtgebied voor sommige vleermuizen.
- Het beheer van het openbare gebied bepaalt grotendeels of de variatie in groen blijft. Door behoud van oude bomen en struiken, variatie in boomsoorten, struikgewas, dichtheid van bosjes, toestaan van ondergroei, maaibeheer van oevers en weiden enzovoort.

stedelijk gebied is dat minimaal 6% van dat gebied bestaat uit oppervlaktewater. Dit betekent een oppervlakte van ongeveer 24 ha extra. Hoewel wij hard hebben gewerkt aan de diverse water- en overlastproblemen die zijn benoemd in het Waterplan, is deze wateropgave nog niet gerealiseerd.

Van oudsher is het water in de droogmakerij zeer spaarzaam aanwezig. In de oudste delen van Hoofddorp zijn soms zelfs helemaal geen waterlopen, dit geldt bv voor Hoofddorp –Noord. Hoe nieuwer de wijken, hoe meer open water gerealiseerd is en hoe beter beleefbaar het water is.

In de ontwikkeling van de wijken is het veranderende denken over water goed terug te zien. De mogelijkheid om het water te zien en er bij te komen, is zeer beperkt vanwege de diepe ontwatering, dat wil zeggen dat het water 1,5 meter onder maaiveld ligt en de oevers vaak zeer steil zijn. Pas wanneer het water een breedte van meer dan 8 of 10 meter heeft wordt het goed mogelijk het water te zien. In verschillende wijken zijn de oevers van de waterpartijen geprivatiseerd, het water grenst aan achtertuinen. Dan is het water helemaal niet te zien en te gebruiken alleen voor de eigenaren van de tuinen. Plantsoenen in Pax zijn veel te nat, sommigen staan de hele winter onder water.

Ecologie en natuur

Hoofddorp is getransformeerd van een plattelandsdorp, met veel groene bermen en wegen, naar een stad, met restanten uit het verleden, zoals de Geniedijk, het Wandelbos en de Fruittuinen. In de nieuwere wijken is minder gevarieerd groen aangelegd. De laatste jaren hebben we meer aandacht gegeven aan natuurlijk beheer, waardoor de biodiversiteit nu toeneemt. Binnen Hoofddorp ligt één deel van de ecologische hoofdstructuur: de Geniedijk. deze verbinding kent een aantal zware blokkades. De spoorlijn, Van Heuven Goedhartlaan en de busbaan zijn zodanig dat de ecologische verbinding alleen nuttig is voor vliegende soorten als vogels en vleermuizen. Rondom Hoofddorp liggen gebieden die deel uitmaken van regionale ecologische routes: Boseilenden en de Gekantelde kavels. Aan de westkant van Hoofddorp liggen een aantal groengebieden die gezamenlijk een groen kerngebied vormen voor bos en moeras: het HaarlemmermeerseBos, Meerbos en de Groene Weelde.

8.2 Onze ambitie en uitgangspunten

integrale ambitie

Een van de kernkwaliteiten van Hoofddorp is de groene uitstraling van de woonwijken. Deels door het openbaar groen en water en deels door de privétuinen. Met de opgave om binnen Hoofddorp meer woningen te realiseren beseffen we dat de groene kernwaarde van Hoofddorp behouden moet blijven. Toch erkennen we dat -willen we deze binnenstedelijke woningbouwopgave realiseren - delen van het openbaar groen in de toekomst getransformeerd zullen worden om woningen en wegen te kunnen aanleggen. De hoeveelheid privégroen neemt eveneens af, omdat nieuwe tuinen in de toekomst waarschijnlijk nog veel kleiner worden dan nu.

Omdat de kwaliteit van de woonomgeving grotendeels bepaald wordt door het groen hebben we de ambitie om, ondanks de verdichtingsopgave, de waardering en het gebruik van het openbaar groen en water in Hoofddorp te vergroten.

Wat zijn de kwaliteitskenmerken van een goede groenstructuur?

In de eerste plaats heeft een groenstructuur een logische opbouw van klein naar groot en vice versa. Op het niveau van de buurt is het belangrijk dat opgroeiende kinderen op een veilige manier gaandeweg hun actieradius kunnen vergroten. Vanuit de achtertuin via het achterpad spelenderwijs naar de speelplek in een buurtparkje. Dat is tevens de ontmoetingsplek voor de buurt (1 of 2 per eenheid van \pm 250 woningen). Idealiter zijn deze plekken ook onderling verbonden, met bijvoorbeeld een pad met een sloot er langs, zodat de wat oudere kinderen al struinend van de ene plek naar de andere kunnen spelen. Liefst met af en toe een klein “landje” waar iets te ontdekken of te bouwen is. Dit fijnmazig netwerk van plekken en paden zit op zijn beurt weer vast aan een grootschaliger netwerk van fiets- en wandelroutes naar buiten, die de groene uitloopgebieden rond Hoofddorp en de regio ontsluit en verbindt.

Vanzelfsprekende routes naar buiten zijn voor Hoofddorp van groot belang, omdat alle recreatieve groengebieden van Hoofddorp, op het Wandelbos en de Toolenburgerplas na, achter geluidwallen en provinciale wegen liggen. Barrières die slechts op enkele plekken “overgestoken” kunnen worden. Door deze plekken doelbewust als knooppuntjes te programmeren met bijvoorbeeld openbaarvervoer haltes en horeca komen ze wat meer als sociale ontmoetingsplek in het netwerk te liggen. Daarmee willen

we de logica van de route gunstig beïnvloeden en tevens de sociale veiligheid bevorderen.

Een goede inrichting van de openbare buitenruimte draagt bij aan hiërarchie in de totaalstructuur van de stad. Want lanen met grote bomen vormen vaak de belangrijkste routes in Hoofddorp. Groensingels scheiden woongebieden van verkeersaders en in de woonstraten met kleinere profielen past hier en daar een boom van een kleinere soort. Om onze integrale ambitie te realiseren kiezen we de volgende uitgangspunten:

1. **Wijk- en buurtparken intensiever inrichten.**
Hierdoor kan het gebruik en de beleving van het openbaar groen groter worden.
2. **De buurtparken met elkaar in verbinding brengen met wandel- en fietsroutes gecombineerd met groen en water.** Tevens moeten die routes dienen als ecologische routes. Dit om de beleving van het groen en de natuur te vergroten.
Hiervoor moeten we het huidige netwerk van fiets- en wandelroutes versterken.

Water

De polder is een kunstmatige ingreep in de oorspronkelijke omgeving van het gebied achter de duinen. Het beheersbaar maken en houden van zowel de water- kwantiteitsvraag als de waterkwaliteitsvraag vinden wij een belangrijk ordenend principe. Op macroniveau spelen er effecten die bewust omgaan met water noodzakelijk maken (klimaatverandering, verzilting, zeespiegelstijging). Maar ook op mesoniveau (functioneert de polder watertechnisch wel goed) en op microniveau (wateroverlast in tuinen en woningen) wordt duidelijk dat er zaken aan het veranderen zijn. Als basis voor onze visie in het stedelijk gebied van Hoofddorp hanteren we de volgende *uitgangspunten*:

3. **Meer ruimte maken voor waterberging aansluitend aan bestaande watergangen en waterpartijen.**
4. **Verbeteren van de waterkwaliteit door aanleg natuurvriendelijke oevers en het verbeteren van de doorstroming van waterpartijen.**

Doel van de waterhuishouding in stedelijk gebied is te zorgen dat enerzijds de neerslag bij pieken geen schade veroorzaakt in of buiten het stedelijk gebied en anderzijds bij langer aanhoudende droogte in de stad en op het platteland geen problemen ontstaan. Uitgangspunt is om uitbreiding van de bergingscapaciteit en de verbetering van de waterkwaliteit te koppelen aan de groen- en ecologische structuur.

Ecologie en natuur

Om de leefbaarheid van Hoofddorp te versterken is het onze ambitie om de beleving van groen en natuur te versterken. In de structuurvisie voor Haarlemmermeer hebben we daarom drie uitgangspunten geformuleerd, welke ook van toepassing zijn voor Hoofddorp, maar dan op een andere schaal.

5. **Handhaven en verbeteren van de ecologische hoofdstructuur.**
De verschillende delen van de ecologische hoofdstructuur dragen ertoe bij dat de flora en fauna van Hoofddorp wordt aangevuld met soorten vanuit de verre omtrek.: hoe minder barrières, hoe meer soorten.
6. **Vergroten van de biodiversiteit door variatie.**
7. **Mogelijk maken en versterken van de ontmoeting tussen mens en natuur.**
De ontmoeting tussen mens en natuur begint bij beleving: een mooi veldje met bijzondere bloemen, bijzondere beestjes als egels, lieveheersbeestjes enzovoort. Uit die beleving ontstaat interesse, vanuit interesse ontstaat begrip en behoefte aan behoud. En tenslotte komt daaruit voort de behoefte om actief mee te werken aan behoud en versterking van de natuurwaarden. Dit kan zich verder uitbreiden tot zorg voor het openbaar gebied, waardoor het een positieve uitwerking heeft op de beleving van de stad.



Verbeteringen groen- en waterstructuur



8.3 Wat gaan we doen?

Routes groen en water verbeteren

Een van de belangrijkste elementen om onze ambitie waar te maken is om groene gebieden met elkaar te verbinden met groene routes voor langzaam verkeer, gekoppeld aan waterlopen en ecologische verbindingen. Op deze wijze wordt de groenervaring en -beleving groter. Tevens kan de waterbergingsopgave hier gevonden worden en kan de belevingswaarde van de natuur, door ecologische verbindingen hieraan te koppelen vergroot worden. De volgende routes zijn ons inziens kansrijk om de komende jaren verder uit te werken en te realiseren:

Korte termijn (binnen 10 jaar)

1. Doortrekken van het fietspad Deltaweg naar Park 21 als langzaam verkeer verbinding langs water en groen.
2. Doortrekken van het Heusdenpad in Floriande langs Huis voor de Sport naar Park 21
3. Aansluiting van het Duinpad op de Boseilanden afmaken.
4. Verbeteren van het interne groene en de langzaam verkeer verbindingen.
5. Doortrekken van de Bollenlaan tot aan wijkpark Overbos.
6. Parkenroute als geheel ontwerpen en inrichten en beheren.
7. Verbeteren van de 'parkenroute' door Pax naar de Geniedijk
8. Doortrekken van de fietsverbinding van het Haarlemmermeerse Bos naar de parkenroute bij Mastbos.
9. Doortrekken van het Weberbuurtpad naar Mastbos.
10. Fietsroute realiseren langs de waterpartij Graan voor Visch en President.
11. Verbeteren aansluiting in Graan voor Visch voor de route naar halte Zuidtangent.

Middellange termijn, groen meeliften

12. Uitwerken van een groen- en waterstructuur Hoofddorp-Noord aansluitend op de omgeving aan noordzijde, oostzijde en westzijde.
13. Doortrekken routes langs Kagertocht en Nieuwerkerktocht naar Groene Carree
14. Extra wandelverbindingen maken over de N201 vanuit Hoofddorp-Noord en oost naar Groene Carree.
15. Verbindingen met groen en water maken over het oude spoortrace naar de oostzijde (De Hoek).

Nieuwe buurtparken creëren

Korte termijn (binnen 10 jaar)

In Hoofddorp-Zuid wordt in de Zuidrand een langwerpige buurtpark gecreëerd, langs de Bennebroekerweg. In Sportpark Toolenburg gaan we nabij de voorzieningen een buurtpark met sportvoorzieningen inrichten.

Middellange termijn (na 2020)

Met name in de mogelijke nieuwe woongebieden in het noordelijk deel van Hoofddorp zullen nieuwe buurtparken de kwaliteit van de woonomgeving kunnen vergroten. In Hoofddorp-Noord liggen kansen om het buurtpark te combineren met het bestaande Marsveld. Voor Hoofddorp-Oost is een combinatie met het bestaande Heimanshof mogelijk. Ook het openbaar maken van (gedeelten van) de Heimanshof zou onderzocht kunnen worden.

Meer oppervlaktewater maken

In de toekomst gaan we inzetten op het vinden van ruimte en draagvlak voor de creatie van waterpartijen en watergangen in de huidige bestaande infrastructuur en bebouwing binnen het stedelijk gebied van Hoofddorp. Er moet 24 ha. extra oppervlaktewater gecreëerd worden. De prioriteit hiervoor ligt in wijken waar thans al grondwateroverlast is geconstateerd: Pax, Bornholm en Overbos. Door het graven van extra watergangen neemt niet alleen het bergend vermogen toe, maar wordt tevens de slootafstand verminderd waardoor de grondwaterstand wordt verlaagd. Vanwege het hoge opbarst-risico in de polder moet hoofdzakelijk worden ingezet op ondiepe en brede watergangen. We willen inzetten op het zo veel mogelijk uitbreiden van bestaande waterpartijen. Dan is relatief weinig extra ruimte nodig voor nieuwe oevers en kan het uit te breiden benodigde oppervlak beperkt worden tot de genoemde 24 ha. Wanneer 24 ha. van het openbaar groen wordt omgezet naar water, komt de groennorm per inwoner in Hoofddorp ongeveer op de geplande 33 m² per inwoner.

Korte termijn (tot 2020)

1. Meer open water realiseren aansluitend op bestaande vijvers en waterlopen in de parken, park Overbos, park Bornholm, park Toolenburg, buurtpark Pax.
2. Bestaande watergangen verbreden, langs en in woonwijk Graan voor Visch.

Verbeteringen aan waterstructuur



Legenda

- Watergang nieuw of verbreden
- Kans voor open water en berging
- Bestaand water

3. Bestaande watergangen in Overbos verbreden, oevers verlagen en beter bruikbaar maken.
4. Nieuwe watergangen en verbindingen maken ter hoogte van verzorgingstehuis Bornholm.
5. Beter doorstroming bewerkstelligen door middel van grotere duikers.

Middellange termijn (na 2020)

1. Meer open water in Hoofddorp-Noord maken, meeliftend met de herstructurering van het gebied.
2. Onderzoeken van de mogelijkheden voor flexibel peil in Hoofddorp-Noord bij herstructurering van het gebied.

Verbeteren bestaande waterstructuur en stroomrichting

Het huidige watersysteem in Overbos en Bornholm is op dit moment niet in orde: de stroomrichting is niet eenduidig en daardoor staat op sommige plaatsen het water stil, met een dikke krooslaag en zuurstofloos water tot gevolg. Voor een goed functionerend watersysteem is het noodzakelijk het bestaande watersysteem zodanig in te richten dat het water één kant op stroomt en dat duikers op de juiste diepte zijn aangebracht.

Flessenhals structuren moeten worden verwijderd en de watergangen moeten worden gebaggerd om de verontreinigde sliblagen te verwijderen. Zo wordt een grid van goed functionerende watergangen gecreëerd die bijdragen aan de waterkwaliteit en zorg dragen voor afvoer van het water.

Afkoppelen van regenwater

Op de rioolwaterzuivering zijn grote hoeveelheden regenwater steeds minder gewenst. Om waterhuishoudkundige redenen is het ook niet gewenst dat regenwater via de riolering snel uit het gebied verdwijnt. De voorkeur gaat uit naar infiltratie van regenwater in de bodem of afvoer naar oppervlaktewater (retentievijvers). Om dat te bereiken moeten schone verharde oppervlakken afgekoppeld worden van de riolering. Het hemelwater dat op deze schone oppervlakken valt, komt dan ten goede aan het oppervlaktewatersysteem en dat is bevorderlijk voor de vaak brakke waterkwaliteit van de Hoofddorpse sloten.

Aanleg natuurvriendelijke oevers

Natuurvriendelijke oevers zijn belangrijk voor de ecologie en de waterkwaliteit. Sommige planten en dieren die in het oppervlaktewater voorkomen, hebben plaatsen nodig op de oever waarin zij bijvoorbeeld kunnen schuilen. Ook kunnen kikkers en padden in ondiep water hun eitjes afzetten. Hoe meer de natuur zijn gang kan gaan, hoe beter de kwaliteit van het oppervlaktewater wordt. Het resultaat is helder en gezond oppervlaktewater. Daarnaast geven deze ecologische oevers met hun natuurlijke uitstraling voor de meeste mensen een veel prettiger beeld. Tevens dragen ze bij aan de groenbeleving van Hoofddorp door de waterstructuur te combineren met een fietsroute. Op geschikte locaties kunnen (groen)zones verlaagd worden aangelegd. Indien de waterstanden stijgen dan kunnen deze zones gecontroleerd overstromen.

Korte termijn ecologie

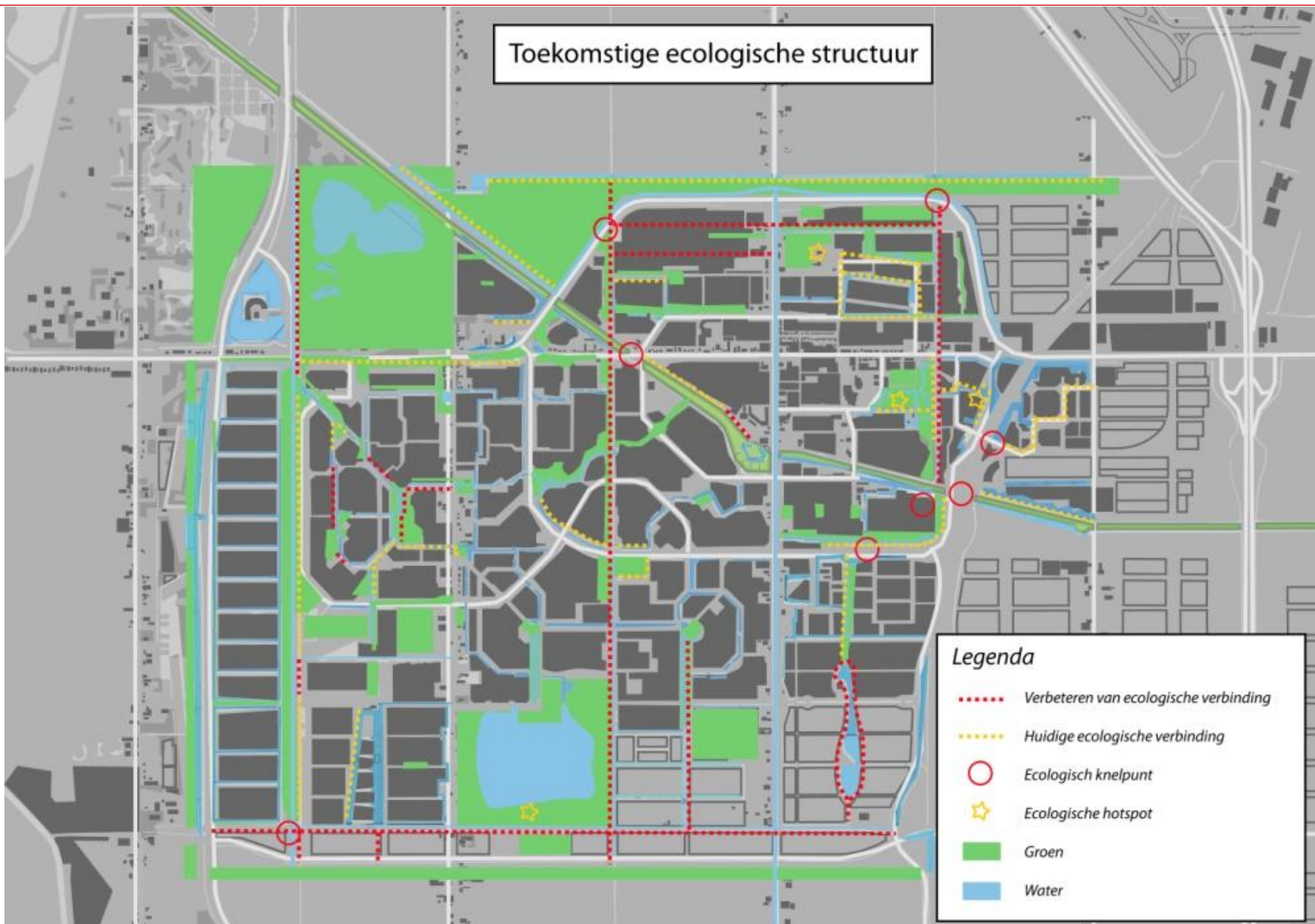
1. Aanleggen van natuurvriendelijke oevers langs waterpartijen in Overbos.
2. Aanleggen van natuurvriendelijke oevers langs de Nieuwerkerktocht, langs de Kagertoht, langs de IJtocht, langs de Bennebroekertoht, meeliftend met de ontwikkeling van de Zuidrand.

Handhaven en verbeteren ecologische hoofdstructuur

De verschillende delen van de ecologische hoofdstructuur dragen er toe bij dat de flora en fauna van Hoofddorp wordt aangevuld met soorten vanuit de verre omtrek. Hoe minder barrières, hoe meer soorten. De barrières die infrastructuur vormen moeten zoveel mogelijk met faunapassages worden geslecht. Deze kunnen we zo mogelijk koppelen aan wandel- en fietsroutes.

Middellange termijn (na 2020)

1. Maken van een ecologische structuur in Hoofddorp-Noord met verbindingen naar de omgeving.
2. Oplossen van knelpunten in Hoofddorp -Noord en Hoofddorp-Oost.
3. Oplossen van knelpunten bij station Hoofddorp en Geniedijk.
4. Oplossen van knelpunten Van Heuven Goedhartlaan.



Historie in de stad

Inspiratieblad



Fort Hoofddorp

Duidelijke entree

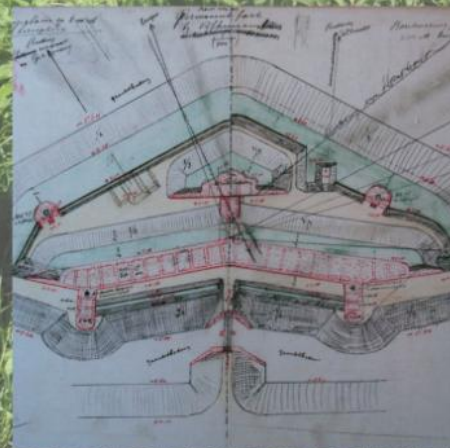
Educatief programma

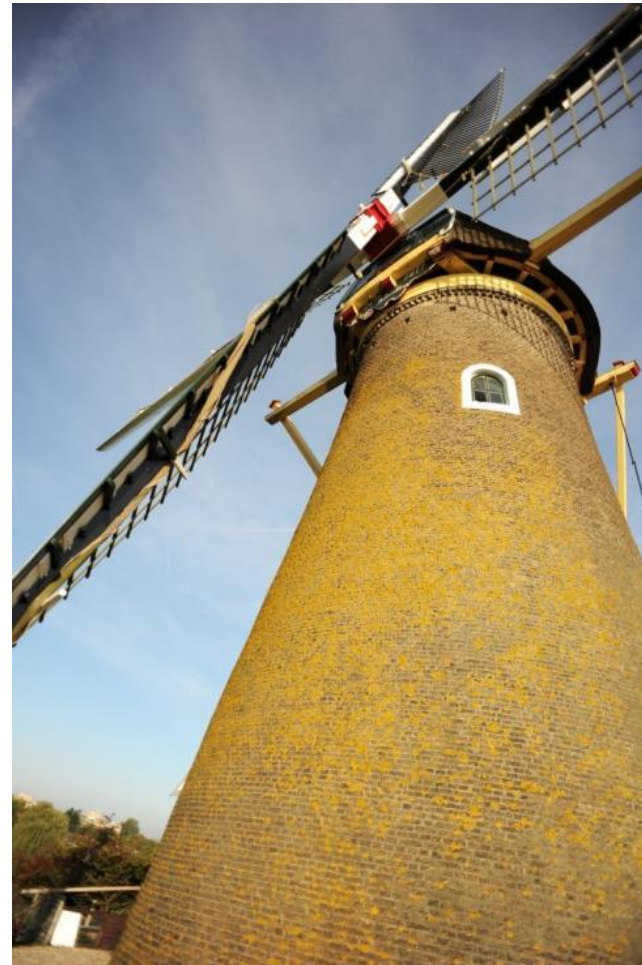
Avontuurlijk spelen

Kleinschalige horeca

Samenwerking met de molen de Eersteling

Flexibele (werk)plekken





9 Identiteit en Herkenbaarheid

Opgave 9:

Identiteit en imago van Hoofddorp kunnen nog verbeterd worden. De opgave is om in het kader van city-marketing ontmoetingsplekken te creëren en de plaats een herkenbare en bijzondere uitstraling mee te geven.

9.1 Wat is er aan de hand?

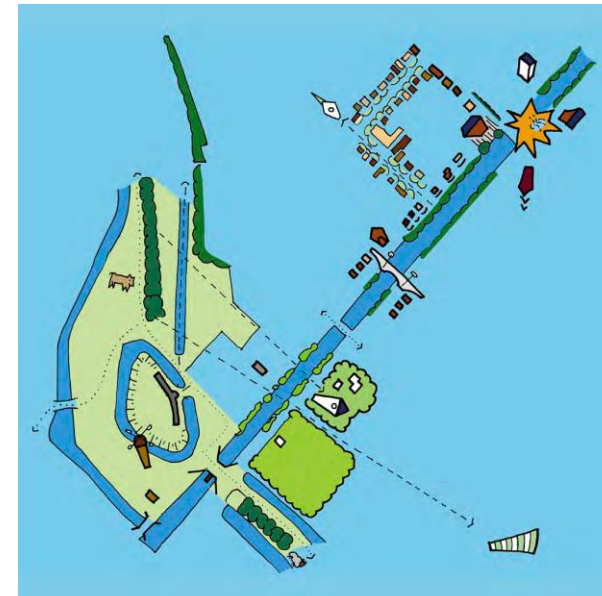
Aangezien de meeste Hoofddorpers relatief nieuw zijn identificeren zij zich nauwelijks met hun woonplaats. Op dit moment wordt Hoofddorp voornamelijk geassocieerd met een plaats waar het goed wonen is, en waar de bereikbaarheid relatief gunstig is. De omvang is met ruim 73.000 inwoners vergelijkbaar met een middelgrote stad. Wat betreft ruimtelijke uitstraling heeft Hoofddorp een meer ambivalent karakter: op sommige plekken is Hoofddorp een stad (centrum, station), op sommige plekken een dorp (oude kruisdorp) maar de grootste delen van Hoofddorp hebben een sterk suburbaan karakter.

Behalve dat Hoofddorp op sommige plekken een stad is en andere plekken een dorp, maakt het ook deel uit van de Haarlemmermeerpolder, is er het hoofddorp van. Dit is terug te vinden in de lange lijnen van de polder die Hoofddorp doorkruisen, de Hoofdvaart en Hoofdweg, de Kruisweg, de IJweg en de Bennebroekerweg. Bij al deze wegen is de oorspronkelijke verbinding met de polder sterk verzwakt, doordat de interne verkeersfunctie veel belangrijker is geworden en de polder buiten Hoofddorp lang niet altijd meer te beleven valt.

De Hoofdvaart heeft bijvoorbeeld ruimtelijk nauwelijks betekenis voor Hoofddorp, want er wordt onvoldoende gebruik gemaakt van de ruimtelijke kwaliteit van deze belangrijke historische watergang. Dat is jammer aangezien veel van de mooiste plekken aan de Hoofdvaart zijn gelegen.

Het oorspronkelijk agrarische karakter van Hoofddorp is nog terug te vinden in de Fruittuinen, het agrarisch gebruik van de Geniedijk (begrazing door vee) en enkele oorspronkelijke boerderijen langs de Hoofdweg en IJweg.

Elke nieuwe uitbreiding laat de kenmerken van de eigen tijd zien, op deze wijze is Hoofddorp een 'openlucht museum' van stedenbouwkundige tijdperken.



Beeldbepalende elementen van de kern van Oud Hoofddorp in hun samenhang en context.

Uit: Beeldvisie Oude kern Hoofddorp, Twan Jutte, 2008

Historisch dorp

Het hart van het oude kruisdorp Hoofddorp wordt gevormd door de Kruisweg en Hoofdvaart. Aan dit kruispunt staan vier historische gebouwen: Polderhuis, Oude Raadhuis, Protestantse kerk en hotel De Beurs. De directe straatjes in de omgeving ademen ook nog steeds het oude karakter van Hoofddorp uit. Overige belangrijke relictten uit het verleden zijn het Fort Hoofddorp met de molen en de geniedijk. Daarnaast vinden we in Hoofddorp restanten en herkenningpunten van de oude spoorlijn (bijvoorbeeld het tracé en het station). Ten slotte vinden we aan de oude polderlinten, zoals de Hoofdweg en IJweg monumentale boerderijen. Deze historische elementen in Hoofddorp vormen de parels van de openbare ruimte, ze zijn mede bepalend voor de identiteit en herkenbaarheid van Hoofddorp. Maar, omdat het relatief weinig historische elementen zijn, en ze geen coherent geheel vormen staan ze niet in verhouding met de identiteit die veel steden en dorpen eraan kunnen ontlenuen. Hoofddorp staat daarom niet bekend vanwege haar historisch oude dorpskern.

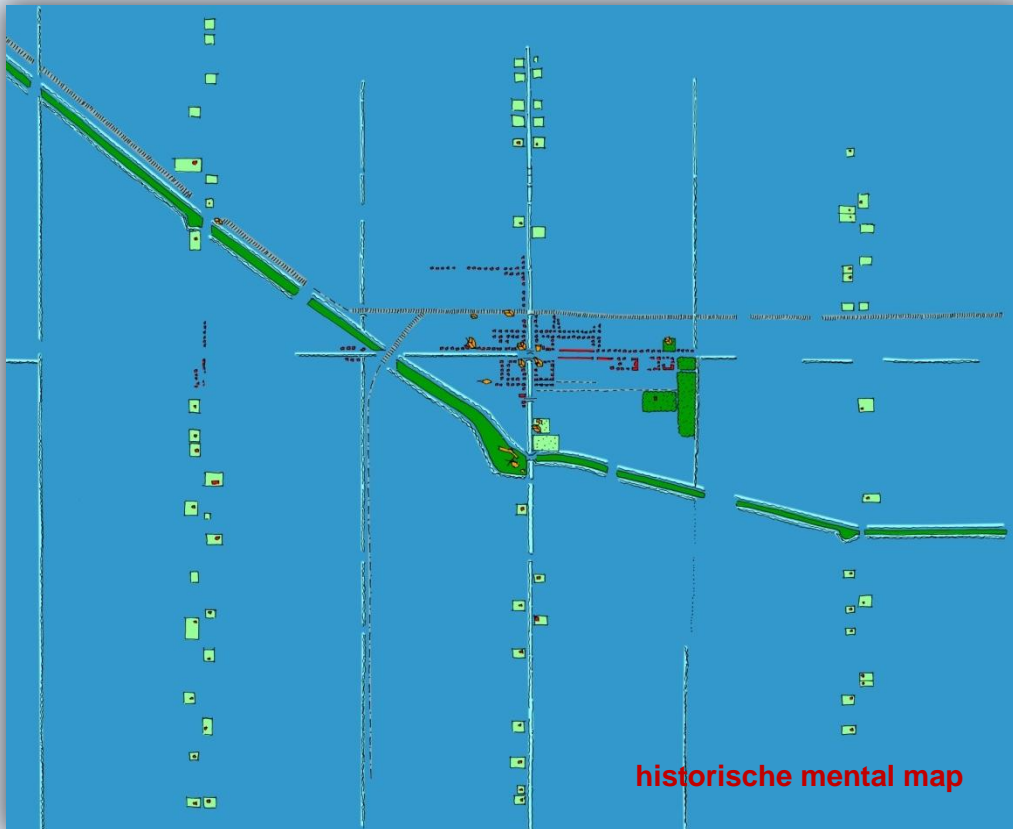
Analyse van historische en moderne identiteit

Wie z'n geschiedenis verloochent, verloochent zichzelf!

Waardoor voelen de bewoners zich één met hun fysieke omgeving? Waardoor voelen zij zich thuis? Hoe vinden zij hun routes door de stad? Op welke plekken spreken ze met elkaar af? Wat onderscheid Hoofddorp van andere woonplaatsen? Dat heeft alles met identiteit en herkenbaarheid te maken. In dit kader willen we de historische en de hedendaagse identiteit van Hoofddorp laten zien. Want Hoofddorp heeft zeker genoeg herkenbare en karakteristieke gebouwen en straten en plekken en buurtjes (pareltjes), maar ze staan niet altijd in logisch verband met elkaar of hun directe omgeving.

Historisch Hoofddorp

Hoofddorp als middelpunt van de polder is in haar historie vrij eenvoudig te analyseren. De dorpskern op het ontmoetingspunt van de Kruisweg en de Hoofdvaart, de 4 bijzondere openbare gebouwen met daaromheen lintbebouwing en boerderijen langs de beide Hoofdwegen en de achterliggende eerste dorpsstraten in een perfect vierkant en een wandelbos aan de oostelijke rand. Buiten het oorspronkelijke dorp de karakteristieke polderwegen die parallel aan beide hoofdwegen liggen, het slotenpatroon, de oude spoorlijn tussen Haarlem en Aalsmeer met de aftakking naar Leiden en de Geniedijk. Dit levert een simpele kaart op met een orthogonaal stelsel van lange polderwegen en poldersloten en bomenrijen, een dorp in het midden, een oude spoorlijn die dit netwerk volgt en een lang dijklichaam dat er diagonaal doorheen schiet. Ondanks dat Hoofddorp en de wereld daaromheen de afgelopen 60 jaar enorm veranderd is, is er nog veel van de Hoofddorpse historie terug te vinden. De Kruisweg en Hoofdvaart en het omringende sloten- en wegenpatroon zijn niet weg te denken uit de gebouwde omgeving.



Iedereen kent hotel de Beurs en het Polderhuis bij de Fontein en de route daar naartoe, de Geniedijk vormt een barrière binnen Hoofddorp maar tegelijk een heel karakteristiek element, een plek van agrarisch groen en rust, een fietsroute naar het centrum en een belangrijke oriëntatiemogelijkheid. De vooroorlogse woningen kleuren het dorps karakter van Hoofddorp nog altijd. De spoorlijn ten noorden en westen van het dorp is verdwenen maar het brede groene profiel, het stationsgebouw en enkele spoorwoningen aan de Burgemeester Pabstlaan getuigen hier nog van. Het dorp groeide gestaag en wel op basis van de historische polderstructuur.

Modern Hoofddorp

De naoorlogse ruimtelijke ontwikkeling is echter grootschalig en planmatig. Decennia lang worden grote woonbuurten ontwikkeld. De samenleving wordt groter en meer dynamisch. Het autogebruik wordt bepalend voor ruimtelijke structuren en het beleven van de fysieke omgeving. Gebiedsindelingen en structuren komen los van hun historische ondergrond en functies.

Een analyse van dit moderne Hoofddorp levert een totaal andere kaart op. Hoofddorp is grootschalig, divers in ruimtelijke patronen en richtingen met een grote hoeveelheid opvallende plekken en gebouwde elementen, maar zonder een in het oog springende onderlinge samenhang en verbinding.

De historische routes zijn nog slechts beperkt aanwezig, worden niet meer als historisch ervaren of zijn te functioneel en rommelig ingericht (bijvoorbeeld de IJweg en Bennebroekerweg). De modern opgezette routes sluiten niet op elkaar aan of zijn te beperkt herkenbaar in hun samenhang (fietsroutes door Overbos en Bornholm, straatprofiel Leenderbos).

Wanneer we de analysekaarten van historisch en modern samenvoegen tot een kaart, kunnen we aanwijzen waar binnen Hoofddorp verbindende routes, oriëntatiepunten en samenhang binnen gebieden aanwezig is dan wel ontbreekt. Die eerste conclusie leidt tot elementen die we willen behouden en zo mogelijk versterken, die laatste conclusie leidt tot een lijst van verbeteringsvoorstellen.



Nieuwe uitbreidingen

Hoofddorp staat wel bekend als een groeikern met veel nieuwe gebouwen. De nieuwe gebouwen zijn echter - wellicht op de calatravabridgen en de kantoorstorens bij het station na - niet iconisch. Maar Hoofddorp is nieuw en heeft een functionele uitstraling. De wijken zijn gescheiden van het werken en de woonwijken zijn groen ingericht. De bereikbaarheid met de auto heeft altijd veel aandacht gekregen in de ontwikkeling van woonwijken en werkgebieden. Aangezien de woonwijken steeds aan de buitenzijde van Hoofddorp erbij werden ontwikkeld is Hoofddorp een uitgestrekt gebied geworden met wijken die de uitstraling hebben gekregen die past bij de stedenbouwkundige uitgangspunten van die tijd. Een eenheid ontbreekt voorsnog. Dit leidt ertoe dat de herkenbaarheid van Hoofddorp voor grote delen van de bezoekers, of zelfs de inwoners, niet duidelijk is. De woonwijken zijn daarnaast 'verstopt' achter beplanting die doorgaande wegen moet afschermen. Nu ontbreken herkenbare entrees vanaf de hoofdwegen de woonwijken in.

Ook het nieuwe winkelcentrum straalt vooral functionaliteit uit. Men komt er vooral om efficiënt te winkelen. Dat is ook de kracht van het winkelcentrum. Bezoekers komen meestal niet uit recreatieve of toeristische overwegingen.



Inwoners

Identiteit is vooral ook een zaak van de inwoners: Voelen zij zich één met hun omgeving en doen ze er zelf wat aan om onderdeel te worden van de eigen omgeving. Veel Hoofddorpers komen van elders, zoals Haarlem of Amsterdam. Hun sociale relaties en zelfs het verenigingsleven is vaak nog verbonden met de oude woonplaats. De Hoofddorpse identiteit ontstaat pas als de mensen de sociale relaties met hun oude woonplaats grotendeels los kunnen laten.

Maar ook de fysieke (woon)omgeving speelt hierin een belangrijke rol. Kunnen de bewoners zich identificeren met hun nieuwe wijk en of buurt? Een herkenningspunt geeft een gebied karakter en de buurt ontleent daar zijn identiteit aan.

Schiphol

De luchthaven Schiphol heeft ook een grote invloed op de identiteit van Hoofddorp. Zichtbaar vliegen de vliegtuigen over de plaats en op een aantal plaatsen is dat ook goed te horen. De vliegtuigen die vanaf de wegen te zien zijn hebben grote invloed op de beleving van de polder.



9.2 Onze ambitie en uitgangspunten

We willen met name de uitgesproken dorpse kwaliteit en karakter van Hoofddorp waar mogelijk behouden en haar een aanvullend en herkenbaar stedelijk gezicht geven. Dit om duidelijk te maken dat Hoofddorp niet alleen een prettige woonstad is, maar ook een stad waar mensen graag naar toe komen om elkaar te ontmoeten en waar de inwoners trots op kunnen zijn.

De opgave ligt in het realiseren van ruimtelijke maatregelen om hieraan bij te dragen.

Uitgangspunt 1: Cultuurhistorische elementen, plekken en lijnen beter benutten.

De waardering voor het cultuurhistorisch erfgoed is belangrijker geworden. Daar willen we op inspelen door cultuurhistorische elementen beter te gaan gebruiken. Niet alleen gebouwen maar ook de directe omgeving hoort erbij, zoals de erven van boerderijen. Ook de waardering van de Geniedijk als onderdeel van de Stelling van Amsterdam is groter geworden. En in Hoofddorp is de waardering voor het oorspronkelijke centrum toegenomen, gezien de vastlegging van het Beschermd Dorpsgezicht Hoofdvaart-westzijde - Kruisweg.

Bij het ontwikkelen van Hoofddorp als stad, hoort ook het ontwikkelen en benutten van Hoofddorp als oorspronkelijk dorp. De oude boerderijen, kerken en gebouwen kunnen voor heel andere doeleinden gebruikt worden dan de huidige. Dat past goed in de duurzame ontwikkeling van Hoofddorp. Verouderde gebouwen hoeven niet meer gesloopt te worden en nieuwe functies krijgen meteen een karakteristieke uitstraling. De Geniedijk en het tracé van de oude spoorlijn gebruiken we daarnaast als herkenbare routes binnen Hoofddorp. De Hoofdvaart betrekken we bij het centrum. We benutten en herstellen deze belangrijke doorgaande lijn vanuit het dorp naar de polder.

We maken de Hoofdvaart meer zichtbaar en geven in het centrum de Hoofdwegen en de bebouwing een herkenbare uitstraling en laten het fungeren als een verblijfsgebied. Tevens kunnen we de Kagertocht en Nieuwerkerkertocht benutten voor verbindingen met de polder.

Uitgangspunt 2: Schiphol wordt mede leidend voor het maken van de identiteit van de stad Hoofddorp.

De luchthaven is voor Hoofddorp zowel last als lust. Wij vinden dat de overlast zoveel mogelijk beperkt moet worden, maar we vinden ook dat wij veel meer dan tot nu toe

gebruik moeten maken van deze poort tot de wereld om van Hoofddorp een meer aantrekkelijke vestigings- en woonplaats te maken.

Woningbouw met uitzicht op Schiphol, eventueel uitzichtplatforms in het noorden van Hoofddorp, kunnen hierin bijdragen. Maar ook het versterken van fiets en OV-routes direct naar Schiphol zijn nodig om de luchthaven meer bij Hoofddorp te betrekken.

Uitgangspunt 3: Op strategische plekken in Hoofddorp gebouwen of kunstwerken ontwikkelen die de herkenbaarheid van Hoofddorp vergroten.

Als we de analysekaarten van historisch en modern Hoofddorp samenvoegen tot één kaart zien we waar de verbindende routes, oriëntatiepunten en samenhang binnen gebieden aanwezig is dan wel ontbreekt. Die eerste conclusie leidt tot elementen die we willen behouden en zo mogelijk versterken, die laatste conclusie leidt tot een lijst van verbeteringsvoorstellen.

Met name gaat het dan om de entrees van Hoofddorp, de belangrijke routes, nieuwe wijken en de ontmoetingsplekken in Hoofddorp. Bij de ontwikkeling van die plekken en routes zullen we extra aandacht geven aan het ontwerp van gebouwen en kunstwerken. Doel daarvan is om een coherent geheel te vormen van Hoofddorp, zo mogelijk met kenmerkende ontwerpen.

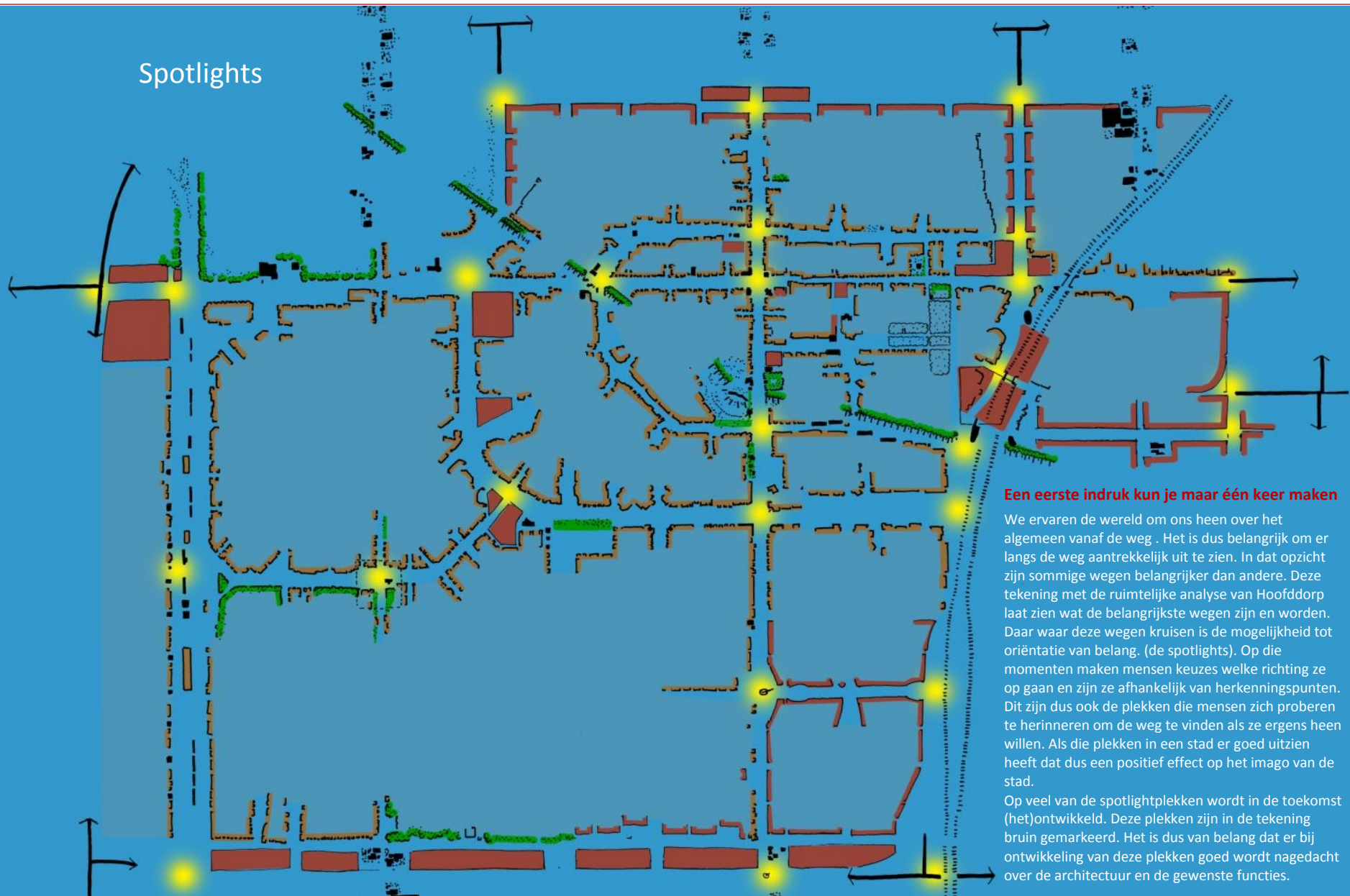
9.3 Wat gaan we doen?

Om de identiteit en herkenbaarheid van Hoofddorp te vergroten willen we cultuurhistorische elementen versterken, ontmoetingsplekken creëren, herkenbare routes en gebouwen stimuleren.

We maken het mogelijk om door middel van bestemmingswijzigingen oude boerderijen, kerken en gebouwen voor andere doeleinden te laten gebruiken.

Dat past goed in de duurzame ontwikkeling van Hoofddorp. Het Oude Raadhuis is een goed voorbeeld van een dergelijke wijziging. Wij vinden dat in deze cultuurhistorische gebouwen horeca, zorg en wonen mogelijk moet zijn, evenals het ombouwen tot kantoorwerkplekken voor kleine dienstverlenende bedrijfjes en ZZP-ers

Spotlights



Een eerste indruk kun je maar één keer maken

We ervaren de wereld om ons heen over het algemeen vanaf de weg. Het is dus belangrijk om er langs de weg aantrekkelijk uit te zien. In dat opzicht zijn sommige wegen belangrijker dan andere. Deze tekening met de ruimtelijke analyse van Hoofddorp laat zien wat de belangrijkste wegen zijn en worden. Daar waar deze wegen kruisen is de mogelijkheid tot oriëntatie van belang. (de spotlights). Op die momenten maken mensen keuzes welke richting ze op gaan en zijn ze afhankelijk van herkenningspunten. Dit zijn dus ook de plekken die mensen zich proberen te herinneren om de weg te vinden als ze ergens heen willen. Als die plekken in een stad er goed uitzien heeft dat dus een positief effect op het imago van de stad.

Op veel van de spotlightplekken wordt in de toekomst (het)ontwikkeld. Deze plekken zijn in de tekening bruin gemarkeerd. Het is dus van belang dat er bij ontwikkeling van deze plekken goed wordt nagedacht over de architectuur en de gewenste functies.

Bepaalde straten in het centrum van Hoofddorp zijn bepalend voor het historisch karakter van het dorpse Hoofddorp. Daarom zullen we deze straten met hun karakteristieke bebouwing in bestemmingsplannen conserverend bestemmen.

Het betreft met name het gebied rond de kruising Hoofdvaart met Kruisweg (Parklaan, Draverslaan, Marktlaan, Concourslaan, Kruislaan, Fortweg, Stationsweg en Manegelaan). Met het behouden van de historische bebouwing, zichtlijnen en oude bomen gaan we het oude centrumgebied van Hoofddorp zoveel mogelijk bewaren. Deels is dat gebied al opgenomen in ons beschermd dorpsgezicht. Nieuwe ontwikkelingen zijn wel mogelijk, maar dan zullen deze het historisch karakter moeten kunnen versterken.

De Geniedijk en het tracé van de oude spoorlijn gebruiken we als herkenbare hoofdroutes binnen Hoofddorp.

Aan deze hoofdroutes koppelen we wandel- en fietsroutes (Geniedijk) en infrastructuur. De keuze voor het tracé van hoogwaardig openbaar vervoer door het centrum zou daarom - naast een tracé over de Kruisweg - ook mogelijk deels over het tracé van de oude spoorlijn kunnen gaan. Die keuze zal bij de afweging van het tracé door het centrum nader bepaald worden. Zo kan de historische functie van spoorlijn mogelijk weer hergebruikt worden. (zie ook hoofdstukken 8 en 13 voor meer routes)



Straat met historisch karakter

We maken herkenbare routes door middel van eenduidige inrichting.

Routes zijn herkenbaar aan bepaalde accenten. Bomenlanen langs de weg, rode fietspaden, wandelpaden met dezelfde klinkers, doorlopende verlichting langs de belangrijkste routes, waterpartijen die paden begeleiden, etc. Deze accenten zijn ondersteunend aan de verkeersborden die de weg wijzen.

Doordat er van A naar B altijd één constante factor aanwezig is, zoals een doorlopende bomenlaan, is het gemakkelijker om de weg te vinden en zo elkaar te kunnen ontmoeten. In het beleid openbare ruimte zullen we aangeven hoe we de belangrijkste routes gaan vormgeven.

We verbeteren de connectie met Schiphol.

Voor het ontwikkelen van een nieuwe identiteit voor Hoofddorp, gericht op Schiphol zien wij mogelijkheden voor woningbouw met uitzicht op Schiphol, eventueel uitzichtplatforms in het noorden van Hoofddorp, maar ook door het versterken van fiets en OV-routes direct naar Schiphol.



Herkenbare fietsroute

Identiteit en herkenbaarheid



We ontwikkelen kleine en grote ontmoetingsplekken en locaties voor evenementen.

Hoofddorpers moeten elkaar kunnen ontmoeten, het is een voorwaarde om de bewoners meer een sociale identiteit te geven. We gaan derhalve grotere en kleinere ontmoetingsplekken realiseren. Met name in het Park21 en het Haarlemmermeerse Bos zijn en komen de grote plekken voor recreatie en evenementen. In de wijken trachten we bij de voorzieningclusters of ruimte gecreëerd kan worden voor ontmoeten. Dat kunnen (sport)veldjes zijn, pleinen of gebouwen zijn. In Hoofddorp-centrum kan -naast het Van Stamplein- een tweede evenementenplein komen. Aangezien het Raadhuisplein verkleind wordt is dit plein niet meer geschikt. Een nieuw evenementenplein komt bij voorkeur in het gebied tussen het huidige centrum en het station. Dit is goed bereikbaar voor Hoofddorpers, Haarlemmermeeders en mensen van buiten de gemeente.

Herkenbare entrees van Hoofddorp maken.

De entree laat zien waar je bent binnengekomen. Elke entree heeft weer een andere identiteit, een andere uitstraling. Grote en belangrijke entrees krijgen niet altijd de aandacht die ze verdienen. We willen dat het duidelijk is wanneer men een belangrijke entree passeert. Door gericht materiaalgebruik, beplanting die verandert of door de aanwezigheid van afwijkende elementen of gebouwen.

Op de volgende plekken moet meer aandacht komen voor de entree:

- op knooppunten van wegen rond Hoofddorp,
- stationsentree bij huidige achteringang maken en route naar het centrum,
- oostelijke en westelijke ingang bij ziekenhuis
- in stadscentrum en op knopen van vervoer
- Huis voor de Sport zuidwestentree

We gaan ons inzetten op een eenduidige en heldere inrichting van de openbare ruimte en bewegwijzering in Hoofddorp.

Op basis van de visie openbare ruimte (2010) en de nog op te stellen nieuwe leidraad inrichting openbare ruimte (LIOR) maken we een nieuw beleid voor de openbare ruimte. Daarin maken we op de belangrijke thema's, verrassen, herkennen en ontmoeten, een eenduidig beleid voor onze openbare ruimte.





10 Klimaatbestendig en -neutraal

Opgave 10:

Onze ambitie om van Hoofddorp en klimaatbestendige en -neutrale plaats te maken willen we met concrete projecten realiseren.

10.1 Wat is er aan de hand?

Het klimaat verandert. De CO₂-uitstoot is daarvan de grootste oorzaak. Het KNMI geeft aan dat we in de zomer rekening moeten houden met meer hevige buien, maar tevens met langere periodes van droogte. Maar ook 's winters neemt volgens het KNMI de hoeveelheid neerslag toe. En het wordt gemiddeld warmer.

We willen in Hoofddorp op die klimaatverandering voorbereid zijn en we hebben de ambitie om - ondanks de groei - minder CO₂ uit te stoten.

Eerst een korte uitleg van de begrippen 'klimaatbestendig' en 'klimaatneutraal':

- **Klimaatbestendig** betekent dat Hoofddorp is **voorbereid** op de veranderingen van het klimaat ; met name warmte, droogte en zware buien.
- **Klimaatneutraal** betekent dat Hoofddorp de **oorzaken beperkt** van de klimaatverandering: door minder fossiele brandstoffen te gebruiken, minder CO₂ uit te stoten en meer duurzame energie op te wekken.

De opgave waar we in het stedelijk gebied Hoofddorp vervolgens voor staan is onder te verdelen in vier aspecten:

Klimaatbestendig

1. Voorkomen van (over)verhitting

Dit bestaat uit het voorkomen van hitte-stress in het stedelijk gebied en het verbeteren van de luchtkwaliteit

2. Voorkomen van waterproblemen

Hiertoe behoort het vasthouden van water in piek en seizoensbergingen, het vertragen van de afwatering, zorgen voor voldoende afwatering en een goede waterkwaliteit.

Klimaatneutraal

3. Terugbrengen van CO₂-uitstoot

We willen in 2030 de CO₂ uitstoot met 30% verminderd hebben, onder andere door het beter isoleren van de woningvoorraad en het uitwisselen van warmte en van elektra.

4. Meer gebruik van duurzame energie

We gaan ervan uit dat In 2030 20% van alle gebruikte energie duurzaam is opgewekt. We slaan opgewekte warmte en elektra op.

Deze vier aspecten hebben we voor het stedelijk gebied van Hoofddorp nader onderzocht. Hierna geven we kort onze bevindingen en mogelijke oplossingsrichtingen weer.

Klimaatbestendig: Voorkomen van (over)verhitting

Hoewel in Hoofddorp veel openbaar groen aanwezig is, valt het in hete zomers toch goed te merken dat de stad meer opwarmt dan de omgeving. Wanneer men in het Haarlemmermeerse Bos komt, zakt de temperatuur merkbaar met enkele graden. En de temperaturen zullen in de toekomst extremer worden. Mogelijke oplossingen voor het tegengaan van de hitte zijn de verbetering door aanplant van meer bomen, meer schaduw en een beter microklimaat. Ook de aanleg of vergroting van waterpartijen werkt goed tegen (over)verhitting in het stedelijk gebied.

Daarnaast helpt warmte-koude-opslag (WKO) in de bodem om de extra opwarming van het stedelijk gebied in de zomer te verkleinen. In een normale situatie zullen huizen in hitteperiodes steeds meer gekoeld gaan worden door airco's. Airco's koelen binnen, maar geven buiten veel warmte af waardoor de noodzaak tot koeling nog verder toeneemt. Met WKO kan men dat voorkomen. Koude uit de winter wordt in de zomer als koeling gebruikt, warmte uit de zomer in de winter als verwarming. Voor WKO wordt de warmte en koude in de grond opgeslagen. Als meerdere projecten dicht bij elkaar gebruik maken van (een eigen) WKO-installatie, is coördinatie noodzakelijk: de koude- en de warmtebronnen mogen niet te dicht bij elkaar liggen. Dit kan geregeld worden door kaarten te maken van de ondergrond, waarop stroken staan aangegeven waarin warmte bronnen worden gesitueerd en stroken waarin de koude bronnen worden gesitueerd. Dergelijke plannen zijn al gemaakt voor Utrecht en Arnhem. Deze zoneringmethode is ook via private overeenkomst tussen bedrijven en de provincie in Hoofddorp Zuid gehanteerd. Beter is dat al vooraf in het bestemmingsplan vast te leggen.

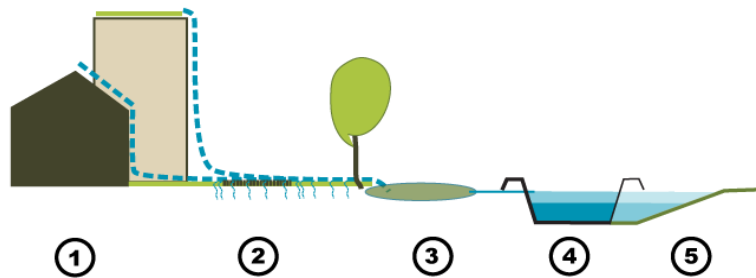
Klimaatbestendig: Voorkomen van waterproblemen

Om een robuust stedelijk watersysteem te maken dat klimaatbestendig is zouden we er in principe voor moeten zorgen dat in 2020 in heel Hoofddorp 6% water is. Dat wil concreet zeggen dat in heel Hoofddorp voor 2020 nog 24 hectare water moet worden gerealiseerd. Om voor de toekomst na 2030 het regenwater beter en duurzaam te benutten is het echter wenselijk en misschien noodzakelijk om in Hoofddorp nog meer open water te maken.

Kern van de opgave is dat bij zware regenbuien het water langzamer dan voorheen, maar wel gemakkelijk in het oppervlaktewater terecht kan komen. Hierdoor wordt het riool minder belast en voorkomen we overbelasting bij extreme buien.

Een vertraagde afvoer en buffering betekent ook dat bij droge periodes in de zomer er nog genoeg water in de wijk is om het groen te onderhouden en te voeden. Door een gezonde, groene vegetatie in warme periodes verbetert de leefbaarheid door minder warmte en stoffigheid in de straten.

Mogelijke oplossingen in Hoofddorp vinden we globaal in een aantal maatregelen:



1. **Vertragen van regenwater-afvoer van de gebouwen.** Dit kan door toepassen van groene of blauwe daken of het opvangen van regenwater op binnenterreinen;
2. **Afkoppelen van regenwater.** Regenwater gaat niet meer naar het riool, maar naar het oppervlaktewater. Hoe meer het afvoeren van regenwater vertraagd en bovengronds plaatsvindt, des te meer draagt het bij aan een goede lucht- en leefomgeving. In gebieden waar regenwater wordt afgekoppeld, kan worden

volstaan met kleinere rioolbuizen. Daarom kan deze maatregel het best worden uitgevoerd bij groot onderhoud van het riool;

3. **Creëren van piek- of seizoensbergingen.** Zorg voor plekken op pleinen of in parken die onder water mogen komen, zodat water kan worden opgeslagen. Grasvelden zijn hiervoor het meest geschikt aangezien gras een tijdelijke inundatie het beste en met de minste schade kan doorstaan. Ook ander opslagmogelijkheden zijn mogelijk, zoals in gebouwde voorzieningen als watertorens (seizoensberging) of speciale ondergrondse opslag, bijvoorbeeld onder sportterreinen.
4. **Flexibel waterpeil toestaan.** Dat betekent dat het water in de winter verhoogd wordt, en in de zomer langzaam daalt. Dit gebeurt binnen vastgestelde grenzen. Dit moet nader worden onderzocht, gezien de consequenties voor de funderingen.
5. **Uitbreiden van bestaande waterpartijen.** Deze oplossing kost minder ruimte dan nieuwe waterpartijen graven en kost ook minder nieuwe oevers. Zoals in opgave 8 over groen al aangegeven, is er relatief voldoende groen aanwezig in Hoofddorp en is het mogelijk water uit te breiden in openbaar groengebied.

Klimaatneutraal: Terugbrengen van CO₂-uitstoot

In onze klimaatnota en de nota 'Ruimte voor duurzaamheid' hebben we aangegeven dat in 2030 de CO₂ uitstoot met 30% verminderd zou moeten zijn. Onder andere door het beter isoleren van de woningvoorraad en het uitwisselen van warmte en van elektra. Maar ook het verminderen van het gebruik van vervoermiddelen met conventionele aandrijving behoort daartoe, of het zo efficiënt gebruik maken van de auto en het openbaar vervoer.

De knooppunten in Hoofddorp spelen ons inziens daarbij een belangrijke rol. Op die plekken komen mensen als vanzelf bij elkaar voor de voorzieningen en stappen ze makkelijk over op een ander (milieuvriendelijk) vervoermiddel. Op die manier wordt reizen met fiets en openbaar vervoer op een logische wijze aantrekkelijk gemaakt. En de CO₂ uitstoot van het verkeer verminderd. Ook kunnen eventueel parkeerplaatsen nabij de knooppunten toegevoegd worden, waarbij de plug-in hybride auto's en volledig elektrische auto's en scooters aangesloten worden op het elektriciteitsnet. Deels om op te laden en deels om als gezamenlijke accu te fungeren.

Klimaatneutraal: Meer gebruik van duurzame energie

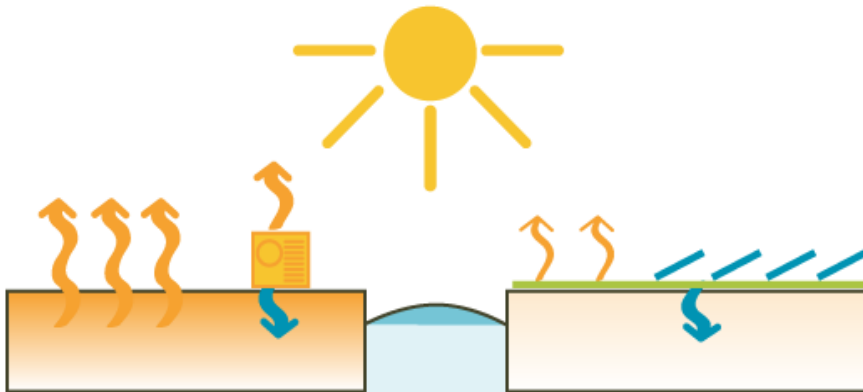
In ons klimaatbeleid gaan we uit van 20% duurzaam energiegebruik in 2020 in Haarlemmermeer. Dat willen we ook voor Hoofddorp bereiken. Probleem is dat we te maken hebben met een bestaande woningvoorraad. Behalve de al eerder genoemde warmte-koude-opslag zien wij vooral nog mogelijkheden voor zonnepanelen om duurzame energie op te wekken in het bestaande stedelijk gebied. Windenergie in het bestaande stedelijk gebied zal waarschijnlijk altijd onrendabel blijven.

Onderzoek zonne-energie

Om het totale elektriciteitsverbruik van de huidige woningen in Hoofddorp duurzaam op te wekken is 55 ha. aan zonnepanelen nodig. Om in 2020 20% duurzaam op te wekken is 11 ha. nodig. De daken van woningen en van bedrijven kunnen veel zonne-energie gaan leveren. Ongeveer 50% van de woningen is geschikt voor zonnepanelen. Dat levert maximaal 27 ha. op. Een schatting voor 2020, waarbij 25% van de woningen 4 panelen installeert levert 5 ha. zonnepanelen op (zie kader).

Aanvullend zal worden gezocht naar andere locaties voor zonnepanelen.

Bedrijven, waaronder ook winkels, vormen ook een belangrijk potentieel. Zij hebben veelal platte daken. Theoretisch is hier wel ruimte voor voldoende zonnepanelen. Extra gunstig is het feit dat met name winkels juist met de meeste zonneschijn veel stroom gebruiken voor airco's. Het is zeer economisch om juist dan je eigen stroom op te wekken. Bovendien worden de daken zelf dan minder warm.



Energiebesparing bij winkels door dakisolatie en zonnecellen

Om meer woningen en bedrijven met zonnepanelen te voorzien, is het bovenal noodzakelijk dat zonnestroom rendabel is ten opzichte van gewone stroom. Voorspellingen laten zien dat zonder subsidie in 2017 zover zal zijn. Particulieren, individueel of collectief, en ondernemers zullen dan zonnecellen willen plaatsen, omdat dat geld oplevert. Vanuit de bestemmingsplannen levert dit geen belemmeringen op omdat de plaatsing van zonnepanelen vergunningsvrij is mits het geen monumenten betreft. Buiten de kern van Hoofddorp zal gezocht moeten worden naar kavels die geschikt zijn voor grootschalige opstellingen van zonnepanelen.

10.2 Onze ambitie en uitgangspunten

In ons programma 'Ruimte voor Duurzaamheid' hebben we aangegeven dat economie, kennisontwikkeling en onderwijs de motor is voor een duurzame, klimaatbestendige maatschappij. Bij bovengenoemde ambitie past de handhaving van de doelstellingen van het Klimaatbeleid 2009-2012 als onderdeel van het programma:

- 20% van de energie wordt in 2020 op een duurzame manier opgewekt;
- De uitstoot van CO₂ is in 2020 gereduceerd met 30% ten opzichte van 1990.

Vooraf hebben we aangegeven dat het ook onze ambitie is om van Hoofddorp op de lange duur een klimaatneutrale en -bestendige plaats te maken door middel van concrete acties. We hebben onderzocht op welke wijze Hoofddorp klimaatbestendig en klimaatneutraal kan worden gemaakt. De klimaatbestendigheid (voorbereiden op effecten klimaatverandering) kan ons inziens met maatregelen op termijn bereikt worden, de klimaatneutrale ambitie (evenveel energie opwekken als er gebruikt wordt) is binnen de bebouwde kom van Hoofddorp echter zeer lastig realiseerbaar.

Uitgangspunt 1: Hoofddorp is met ruimtelijke maatregelen klimaatbestendig te maken

Met maatregelen voor het voorkomen van hittestress en het opvangen van grote hoeveelheden regenwater is Hoofddorp voor te bereiden op de klimaatverandering.

Uitgangspunt 2: De CO₂-reductie zit grotendeels in de bestaande bouw.

Binnen de bestaande gebouwde omgeving willen we een substantieel deel van de gewenste CO₂-reductie behalen. Ons gemeentebreed uitgangspunt is dat we reductie

Kan Hoofddorp zichzelf van zonnestroom voorzien?

Op het ogenblik zijn er in Hoofddorp 32.000 woningen. Het gemiddelde elektriciteitsverbruik per woning in Nederland is 3400 kWh per jaar. Alle woningen in Hoofddorp samen gebruiken dus 110.000 MWh per jaar. Goede zonnepanelen leveren ongeveer 200 kWh per m². Als we dus de gehele elektriciteitsbehoefte van de bestaande woningen in Hoofddorp willen opvangen met zonnepanelen is een oppervlakte van 55 ha nodig. Dat is zoveel als de Toolenburger Plas met het recreatiegebied erbij.

Hoofddorpse daken leveren 50%:

Geschikte daken zijn alle platte daken en schuine daken die $\pm 45^\circ$ ten opzichte van het zuiden georiënteerd. Een berekening van het benutten van zonne-energie:

1. Vooruitzicht 2030

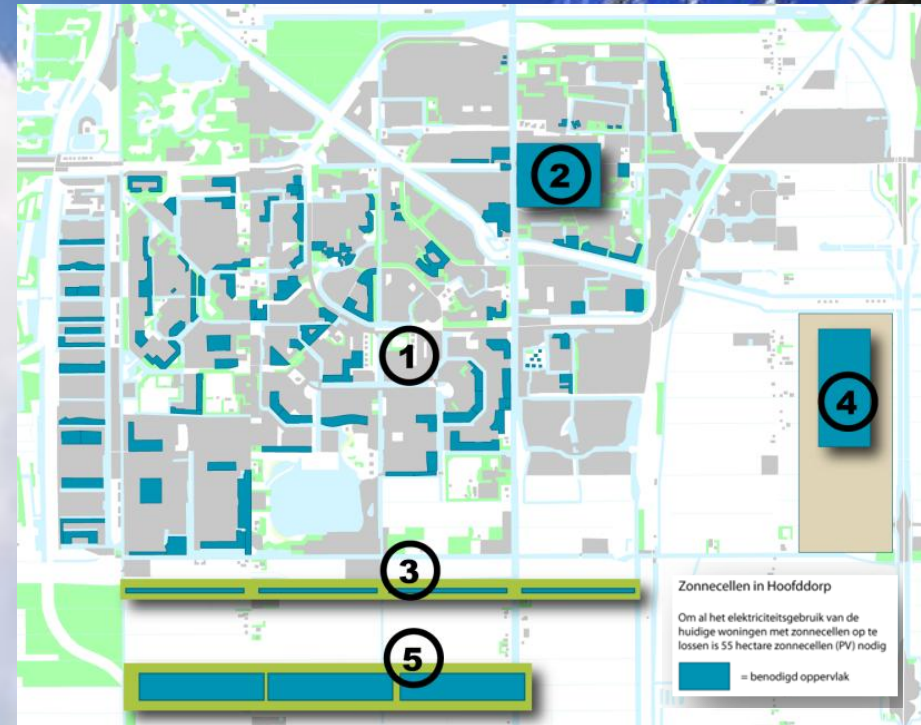
Uitgaande van het maximaal benutten van alle geschikte woningdaken van Hoofddorp is het volgende te bereiken: Van de 32.000 woningen is ongeveer 50% geschikt voor zonnepanelen. Bij bedekking van die daken met 6 panelen, kan met 19 hectare panelen in 50% van het elektragebruik worden voorzien.

2. Optimistische realistische variant 2020.

Veronderstelling hierbij is dat in 2020 20% van de woningen 4 zonnecellen op het dak neemt. Dat zijn 6.500 woningen met elk 8 m² zonnecel = 5 hectare (9%)

Naar 100% zonnestroom

- (1) Zonnepanelen op alleen de daken van woningen in Hoofddorp is dus niet genoeg om de 'klimaat-neutraal' ambitie voor de Hoofddorpse huishoudens te bereiken.
- (2) Aanvullend kan het potentieel aan platte bedrijfsdaken worden benut. Ter indicatie: het benodigde dakoppervlak voor zonnecellen komt bijna overeen met de daken van het bedrijventerrein in Hoofddorp-Noord.
- (3) Een andere optie is het plaatsen van zonnecellen in het openbare gebied. Als voorbeeld kan de geluidswal van de Zuidrand daarvoor gebruikt worden. Dat levert over een lengte van 4 km en een hoogte van 3 meter 12.000 m² op, ofwel 1,2 ha.
- (4) De benodigde 28 ha. kan ook opgesteld worden op terreinen buiten Hoofddorp die nu nog braak liggen, bijvoorbeeld delen van A4 Zone West.
- (5) Laatste optie is om landbouwkavels te gaan gebruiken voor zonnepanelen.



behalen bij woongebouwen (ca. 16%), kantoren, bedrijven en voorzieningen (ca. 25%), bij gemeentelijke gebouwen en Openbare Ruimte (4%) en Schiphol (55%).

Uitgangspunt 3: Hoofddorp is voor de helft van eigen duurzame elektriciteit te voorzien.

Ongeveer de helft van de eigen elektriciteit van de Hoofddorpse huishoudens kan op termijn duurzaam (zonnestroom e.d.) binnen Hoofddorp opgewekt worden. Er dient daarom nog ruimte buiten Hoofddorp gevonden te worden voor 100% duurzame energieopwekking.

Uitgangspunt 4: De gemeente vervult een aanjaagfunctie.

In een faciliterende en stimulerende rol zullen wij eigenaren van gebouwen aanzetten tot klimaatmaatregelen. Hiervoor hebben wij middelen gereserveerd (klimaatbeleid).

10.3 Wat gaan we doen?

Om onze ambitie om Hoofddorp klimaatbestendig en deels klimaatneutraal te maken, resulteert in een aantal concrete acties en maatregelen. Hierbij beperken we ons tot maatregelen die een ruimtelijke impact op de stad hebben.

We gaan in Hoofddorp - waar mogelijk- meer water maken. Dit helpt zowel tegen de (over)verhitting als tegen wateroverlast als gevolg van de klimaatverandering.

We willen dit met name realiseren door het vergroten van het oppervlakte open water. De kansen daartoe verschillen per wijk en per peilvakgebied: in sommige wijken is al genoeg water, in sommigen een tekort; in enkele wijken is het mogelijk nieuw water toe te voegen, in andere wijken is dit heel lastig. In de tabel is aangegeven hoeveel hectare water wenselijk is om erbij te maken om het percentage op te hogen tot 6%. Verdere vergroting boven de 6% is hierin nog niet opgenomen.

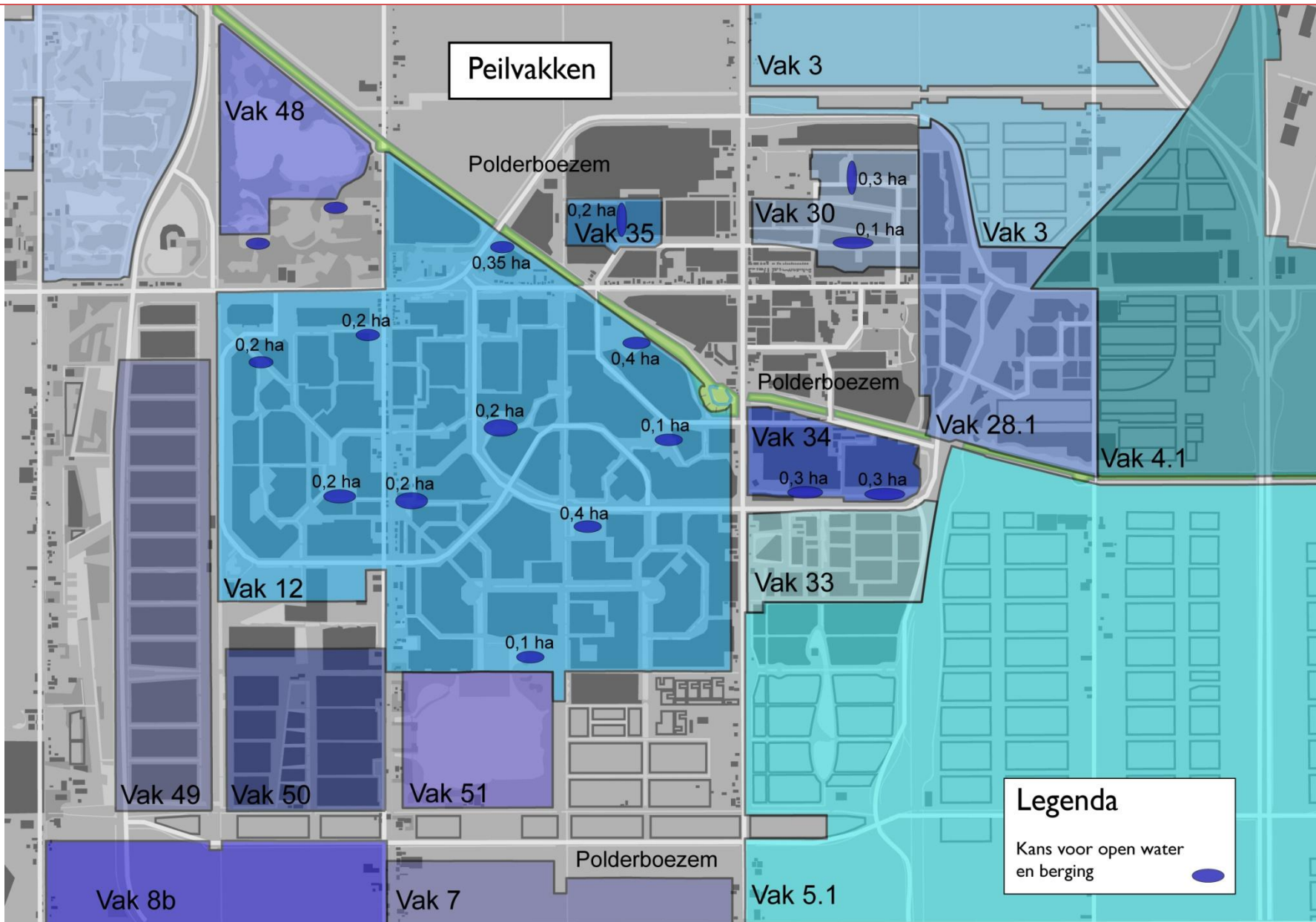
Op de kaart hiernaast staan de mogelijke locaties in de wijken. Voor verschillende locaties geldt dat het een verbreding van een huidige watergang betreft. Dit kan het beste gerealiseerd worden op het moment dat de oeverbeschoeiing vervangen moet worden. In plaats van vervangen van de bestaande beschoeiing kan gekozen worden voor verder afgraven van de oever en aanleggen van natuurvriendelijk oevers.

Wijk	Opp.	Water [ha]	Water [%]	vergroting tot 6 %
Noord	96	4	4	2 ha gewenst
Pax	94	4	4	2 ha gewenst
Oost	92	4	4	2 ha gewenst
Overbos	152	7	5	1,2 ha gewenst
Toolenburg	208	10	5	2 ha gewenst
Centrum en Zuid	145	7	5	1,2 ha gewenst
Bornholm	135	8	6	
West	57	4	7	
Vrijschot	21,6	1,6	7	
Graan voor Visch Zuid	59	5	8	
Zuidrand	105	9	9	
Floriande	323	30	9	
Graan voor Visch	60	6	10	
De President	118	14	12	
Toolenburg Zuid	153	(40)	(26)	Incl. Toolenburgerplas
TOTAAL	1.819	150	Gem. 6%	

We gaan - samen met het Hoogheemraadschap Rijnland - onderzoeken of flexibel peilbeheer in het bestaande gebied van Hoofddorp mogelijk is, en waar.

Bij flexibel peilbeheer wordt ingezet op een bandbreedte van een maximale en een minimale waterstand waartussen het waterpeil, al naar gelang de seizoensinvloeden, fluctueert. Dit houdt in het algemeen in dat in de winter het maximale waterpeil wordt gehanteerd en in de zomer het minimale peil. Het huidige, kunstmatig hoge zomerpeil is moeilijk te hanteren in de toekomst, wanneer in de zomer het aanbod van zoet water in periodes van droogte afneemt.

De toepassing van flexibel peilbeheer in *bestaand* stedelijk gebied is doorgaans moeilijker, doordat huizen, kelders, kruipruimtes, garages en funderingen er niet op berekend zijn. Bij nieuw in te richten bedrijfsterreinen of grootschalige stedelijke vernieuwingen, zoals aan de noordzijde van Hoofddorp, kan echter rekening worden gehouden met de invloeden van flexibel peilbeheer door gedeelten van gebouwen gedeeltelijk waterdicht uit te voeren of het maaiveld op te hogen. Door de toepassing van flexibel peilbeheer wordt de seizoensberging van een gebied op eenvoudige wijze vergroot. Aan de noordzijde van Hoofddorp bestaan kansen tot het samenvoegen van een aantal peilvakken. Het vergroten van peilvakken werkt positief op het bufferend vermogen van het watersysteem, zeker in combinatie met flexibel peilbeheer.



We gaan bij nieuwbouw, herstructurering of grootschalig onderhoud in Hoofddorp onderzoeken of er alternatieve waterberging mogelijkheden zijn.

In de figuur zijn verschillende bergingsprincipes weergegeven die kunnen worden toegepast in stedelijk gebied. Van alle principes die kunnen worden aangedragen om het water vast te houden en te bergen is er niet één die op zichzelf toereikend is om de waterberging op te vangen.

Door bijvoorbeeld de ruimtes onder sportvelden en parkeerterreinen in te richten met waterbergende schelpen of kratten kan het bergend vermogen van het stedelijk gebied toenemen, zonder verlies aan functionaliteit. Het water in de berging onder de sportvelden of parkeerterreinen kan langzaam infiltreren in de bodem of afgevoerd worden oppervlaktewater. Zo wordt het riool ontzien en wordt het grond- of oppervlaktewater aangevuld.

We gaan zoveel mogelijk de openbare ruimte en gebouwen groen en licht inrichten.

De groeninrichting van een wijk is medebepalend voor het warmtecomfort dat de bewoners ervaren. De ligging van de straten, watergangen en groengebieden bepaalt of de wind er voor verkoeling kan zorgen. Groen kan overdag voor verkoeling zorgen, en 's avonds warmte vasthouden. Bomen verdampen water en zorgen voor schaduw. Daarnaast filtert vegetatie fijn stof uit de lucht en zorgt het voor een verlaging van de (piek)afvoeren bij regenbuien. Hiermee verminderen we de (over)verhitting van Hoofddorp. Bij het planten van bomen gaan we letten op het soort bomen, omdat sommige bomen, zoals de eik en de wilg, bronnen zijn van vluchtige organische stoffen die bijdragen aan fotochemisch smog, of veel pollen aanmaken, die overlast veroorzaken voor mensen met allergieën.

De hitte kunnen we ook verminderen door het toepassen van verkoelende wegdekken. Hierbij denken we aan het gebruik van semi-verharde parkeerplaatsen.

Maar ook willen we eigenaren van gebouwen stimuleren om hun gebouwen groen aan te kleden daktuinen, gevelontwerp en natuurlijke ventilatie. Het aanleggen van daktuinen verhoogt ook de waterbergingscapaciteit en verdamping. Verder reduceren daktuinen de hoeveelheid fijn stof in de lucht.

Voor een duurzame energieopwekking gaan we onderzoeken of de elektriciteit die in Hoofddorp met zonnecollectoren en andere duurzame energiebronnen via een intelligente infrastructuur ('Smart Grid') verspreid kan worden.

Haarlemmermeer bereidt zich voor op een eigen, onafhankelijke energievoorziening. Hierbij gaan de gedachten uit naar een 'Smart Grid,' een elektriciteitsinfrastructuur die de mogelijkheden van onderlinge elektra-uitwisseling mogelijk maakt. Een dergelijk systeem zou door een apart energiebedrijf worden beheerd. De ruimtelijke implicaties hiervan voor het bestaand stedelijk gebied werken we verder uit.

Om bij particulieren en bedrijven het gebruik van elektrische auto's en scooters te stimuleren en faciliteren scheppen we ruimte voor een elektrische infrastructuur.

Ook op het gebied van het terugdringen van fossiele brandstoffen bij mobiliteit zijn er in de stad meer mogelijkheden dan in de buitengebieden. Aandachtspunten hierbij zijn het bevorderen van langzaam verkeer (voet en fiets) en het stimuleren van elektrisch vervoer. Samen met de Stichting E-laad starten we een pilot 'Laadpunten elektrisch vervoer' waarbij we tot en met september 2014 in ieder geval ruimte bieden voor 30 laadpalen. Samen met de metropoolregio streven we naar een dekkend netwerk van laadpalen. Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden en drukbezochte voorzieningen in Hoofddorp spelen we hierop in door aanleg van oplaadpunten te stimuleren en/of te faciliteren. We willen tanklocaties voor alternatieve brandstoffen (inclusief oplaadpunten voor elektrisch vervoer) stimuleren. De gemeente kan meewerken aan dergelijke voorzieningen in de openbare ruimte, als aanvulling op voorzieningen in de private ruimte. Bijvoorbeeld bij woningen waar de afstand tussen de parkeerplaatsen en de woning te groot is om elektrisch op te laden vanuit de eigen woning.

In bestemmingsplannen zullen we (bij grootschalige herstructurering, nieuwbouw of transformatie) de stroken in de ondergrond voor warmte- en koudebronnen aangeven.

Als meerdere projecten dicht bij elkaar gebruik maken van (een eigen) WKO-installatie, is coördinatie noodzakelijk: de koude- en de warmtebronnen mogen niet te dicht bij elkaar liggen. Dit kan geregeld worden door kaarten te maken van de ondergrond, waarop stroken staan aangegeven waarin warmte bronnen worden gesitueerd en stroken waar de koude bronnen worden gesitueerd. Deze stroken zullen -waar mogelijk- in de bestemmingsplannen worden vastgelegd.

Mogelijke varianten voor waterberging in Hoofddorp



Pleinen en parken
Waterberging door 'holle' heiden en waterbergende speelterreinen

Groene of blauwe daken
Waterberging door vegetatiedaken, daktuinen of retentiedaken op bestaande en nieuwe bebouwing

Binnenwaterterreinen
Waterberging door waterbassins, tonnen, of in de bodem.

In het straatprofiel
Waterberging door wadi's, groene (midden) bermen en het vergroten van rioolcapaciteit

Grootschalige interventie
Waterberging door systemen van waterreservoirs of aquaducten

Bestaande watersysteem
Waterberging door verbreden van de (ecologische) oevers

Sportvelden en parkeerterreinen
Waterberging door gebruik te maken van de ruimte onder sportvelden en parkeerterreinen of in parkeergarages.



C

Visie en Varianten

In deel B zijn de 10 opgaven waarvoor Hoofddorp zich opmaakt geanalyseerd en is aangegeven wat we daarmee gaan doen. Veel opgaven hebben echter met elkaar te maken, waardoor hier en daar verwijzingen nodig zijn. Belangrijk is dat onze keuzes met elkaar in verband staan. In dit deel C geven we daarom een integraal ruimtelijk beeld van onze keuzes. Dat beeld wordt vastgelegd in een integrale structuurvisiekaart. Deze kaart geeft goed weer hoe we onze ambitie met Hoofddorp hebben vertaald naar een ruimtelijke beeld in 2030.



1 Visie op Hoofddorp in 2030

1.1 Hoofddorp 3.0

Met deze deelstructuurvisie voor Hoofddorp stippelen we een nieuwe weg uit voor Hoofddorp. Na een sterke groei vanaf 1970 tot 2010 met van elkaar gescheiden, aan de buitenzijde van Hoofddorp geplande woonwijken, kantoorgebieden en bedrijventerreinen, gaan we van Hoofddorp nu een meer levendige stad maken waar werken, wonen en voorzieningen veel meer met elkaar gemengd worden. En waar een sterke ruimtelijke structuur, gericht op groen en infrastructuur basis is voor een duurzame binnenstedelijke ontwikkeling en beheer van het bestaande gebied.

We kunnen dit omschrijven als de derde grote richtingswijziging in ons ruimtelijk beleid voor Hoofddorp: van dorp via groeikern naar stad: Hoofddorp 3.0.

1.0 Dorp (van 1852 tot ca. 1970 ca. 120 jaar)

Kenmerken: Dorp met lokale verzorgingsfunctie: markt, kleine bedrijven en zetel van lokaal bestuur (gemeente, waterschap, kantongerecht, belastingkantoor e.d.). Ligt centraal op een kruis van twee belangrijke wegen in Haarlemmermeer. Geniedijk is ruimtelijk de zuidelijke begrenzing. Groei voornamelijk aan de noordzijde van de Kruisweg. Het aantal inwoners groeit in deze periode van 120 jaar tot ca. 9000.

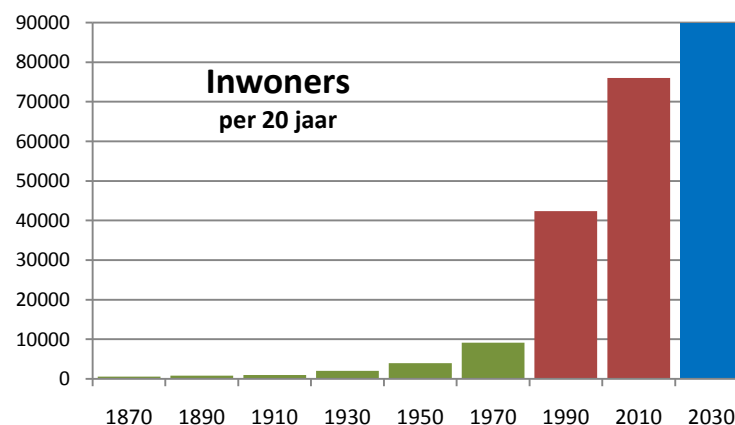
2.0 Groeikern (van 1970 tot ca. 2010, ca. 40 jaar)

Kenmerken: Uitbreidingswijken Graan-voor-Visch, Pax, Bornholm, Overbos, Toolenburg en Floriande aan de buitenzijde van het dorp. Nieuwe kantoren- en bedrijventerreinen, zoals de Beukenhorsten, Graan-voor Visch Zuid en De President. Ook aan de buitenzijde van het dorp. Het centrum van Hoofddorp en de grote voorzieningen groeien aanvankelijk nauwelijks mee met het aantal inwoners, waardoor de oriëntatie van de Hoofddorps gericht is op de steden Haarlem en Amsterdam. De laatste 10 jaar is dit met de komst van het ziekenhuis, cultuurgebouw en het uitgebreide centrum, ingehaald. Het aantal inwoners groeit in deze periode van 40 jaar naar ruim 73.000.

3.0 Stad (van ca. 2010 tot 2030 en verder)

Kenmerken: Verschuiving van ontwikkeling van uitbreidingsgebieden aan de buitenzijde naar beheerste ontwikkeling en beheer van het bestaande gebied.

Ontzuiling, individualisering en mondialisering hebben er toe geleid dat Hoofddorpers nu heel anders met hun omgeving omgaan. De reeks: huis, buurt, wijk, stad, land, enz. is vervangen door netwerken. Zowel fysiek, als virtueel. Die netwerken komen op verschillende plaatsen samen in knopen (kruispunten). Dit zijn de plekken die er toe doen, omdat ze vitaal zijn. Het zijn tevens de ontmoetingsplaatsen in het sociale verkeer. Hoofddorp ontwikkelt zich in deze derde fase tot een levendige stad in de Amsterdamse netwerkregio met een herkenbare identiteit, en wordt afhankelijk van goed gepositioneerde knooppunten en ontmoetingsplaatsen met een eigen karakter.



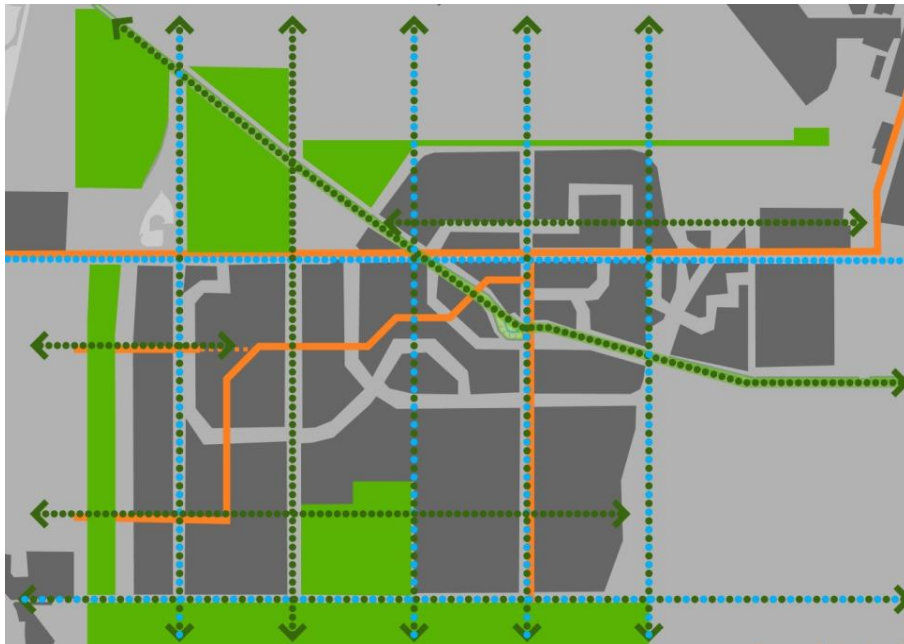
Die eigen identiteit is gebaseerd op historie, bereikbaarheid, groen en duurzaamheid. De nieuwe 'stad' is daarbij het belangrijkste knooppunt van Hoofddorp, en ontwikkelt zich met name bij het stationsgebied en Beukenhorst.

In deze derde fase zien we verder een beheerste ontwikkeling aan de Zuidrand van Hoofddorp, aan de knooppunten van vervoer en in bestaande gebieden in het noorden en oosten (transformatie).

Het aantal inwoners groeit naar verwachting in deze periode tot ca 100.000.

1.2 Ruimtelijke hoofdstructuur

De ruimtelijke hoofdstructuur van Hoofddorp is uiteraard gebaseerd op de bestaande structuur. Deze is echter niet overal helder en eenduidig. Door de uitbreidingen aan de buitenzijde van Hoofddorp zijn goede woonwijken, kantoor- en bedrijven terreinen gerealiseerd. Maar de onderlinge samenhang en verbindingen kunnen beter. De nieuwe ruimtelijke hoofdstructuur moet daar verbetering in brengen, blijvend gebaseerd op de bestaande historische hoofdstructuur en de hedendaagse verbindingen. Wanneer we die twee structuren over elkaar heen leggen worden hiaten en onlogische onderdelen binnen het netwerk van Hoofddorp zichtbaar, die we vervolgens aanwijzen als aandachtspunten en plekken voor de belangrijkste nieuwe ontwikkelingen; de knooppunten en het stadscentrum.



Polderstructuur met groen, water en hoofd fietspaden

De oorspronkelijke *polderstructuur* met haar orthogonaal stelsel van rechte lijnen is typisch voor Hoofddorp en vormt de basis voor de huidige maar ook de toekomstige structuren van openbaar groen, fietsroutes, waterlopen en enkele interne wegen. Ook vormt het de basis voor de ruimtelijke identiteit van Hoofddorp, waarin herkenbare plekken, gebouwen en deelgebieden een ruimtelijke relatie hebben met de kruispunten en kavels van de oude polderstructuur.

Deze oorspronkelijke structuur is niet overal intact gebleven. Verbindingen zijn verbroken door de aanleg van bovenlokale wegen en gewijzigde inzichten in de opzet van bebouwde gebieden gedurende de laatste vier decennia. De conclusie is dat hiermee wel het eigen karakter van Hoofddorp ook voor een deel is verdwenen.

Door deze polderstructuur op enkele plekken te herstellen en beter te gebruiken kunnen we het functioneren ervan verbeteren en daarmee ook de herkenbaarheid versterken. Ruimtelijke identiteit wordt niet alleen bepaald door een verzameling bijzondere gebouwen, maar meer door de ruimtelijke context waar deze in liggen.

Concrete voorbeelden van te herstellen structuren zijn:

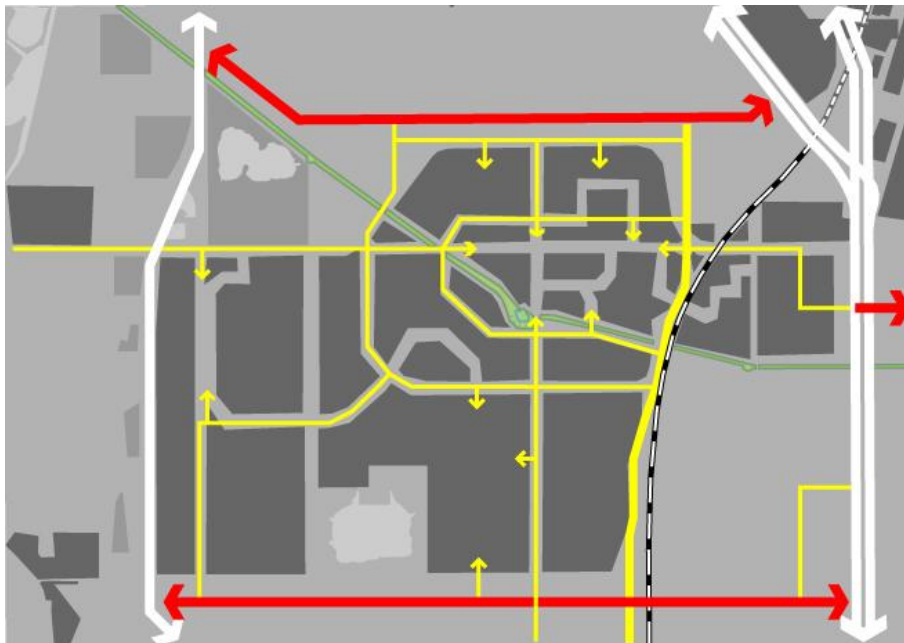
- IJweg en Bennebroekerweg, die als oude linten de laatste jaren een te grote functie hebben gekregen voor bovenlokaal autoverkeer en juist meer het domein voor langzaam verkeer zouden moeten zijn.
- De IJtocht, Kagertocht en Nieuwerkerktocht die deels als basis worden gebruikt voor fiets, groen en ecologie, maar waarbij de continuïteit niet optimaal is, met name niet in relatie tot de belangrijke recreatie- en groengebieden buiten Hoofddorp.
- Verbindingen met het buitengebied aan de noordzijde, waarbij de huidige Weg om de Noord een te grote barrière vormt.
- De bestaande fietsroute die Hoofddorp-Oost via de Van den Berghlaan en de Nieuweweg verbindt met het centrum en Graan voor Visch, is wel aanwezig maar niet herkenbaar noch optimaal gecontinueerd.
- Verbindingen in zuidelijke richting, met het toekomstige Park 21, zijn essentieel voor het functioneren van dit gebied.
- De Kruisweg en Hoofdvaart zijn de belangrijkste en meest herkenbare lijnen binnen Hoofddorp, maar hebben een te grote functie voor bovenlokaal autoverkeer die ten koste gaat van de functie voor langzaam verkeer en als verblijfsgebied.

De **wegenstructuur** van toekomstig Hoofddorp is gebaseerd op:

1. scheiding van doorgaand verkeer en lokaal verkeer,
2. een centrale as,
3. ringwegen die de centrale as verbinden met de wijken en het centrum,
4. meer interne verbindingswegen en aansluitingen op hoofdwegen.

Met deze wegenstructuur verwachten we dat het autoverkeer een duidelijkere route heeft naar buiten toe en de bestemmingen binnen Hoofddorp directer bereikbaar worden. Het verkeer zal zich op deze wijze meer verdelen over de wegen van Hoofddorp, waardoor de huidige knelpunten verminderen. Wel zal mogelijk op sommige plaatsen meer autoverkeer komen dan nu het geval is.

De wegenstructuur wordt aan gevuld met een uitgebreid net van hoogwaardig openbaar vervoer (RegioNet) dat primair een functie heeft om Hoofddorp te verbinden met de regio, maar daarnaast ook een rol vervult voor de interne bereikbaarheid.



Wegenstructuur

Concrete gewenste toekomstige aanpassingen aan de wegenstructuur zijn:

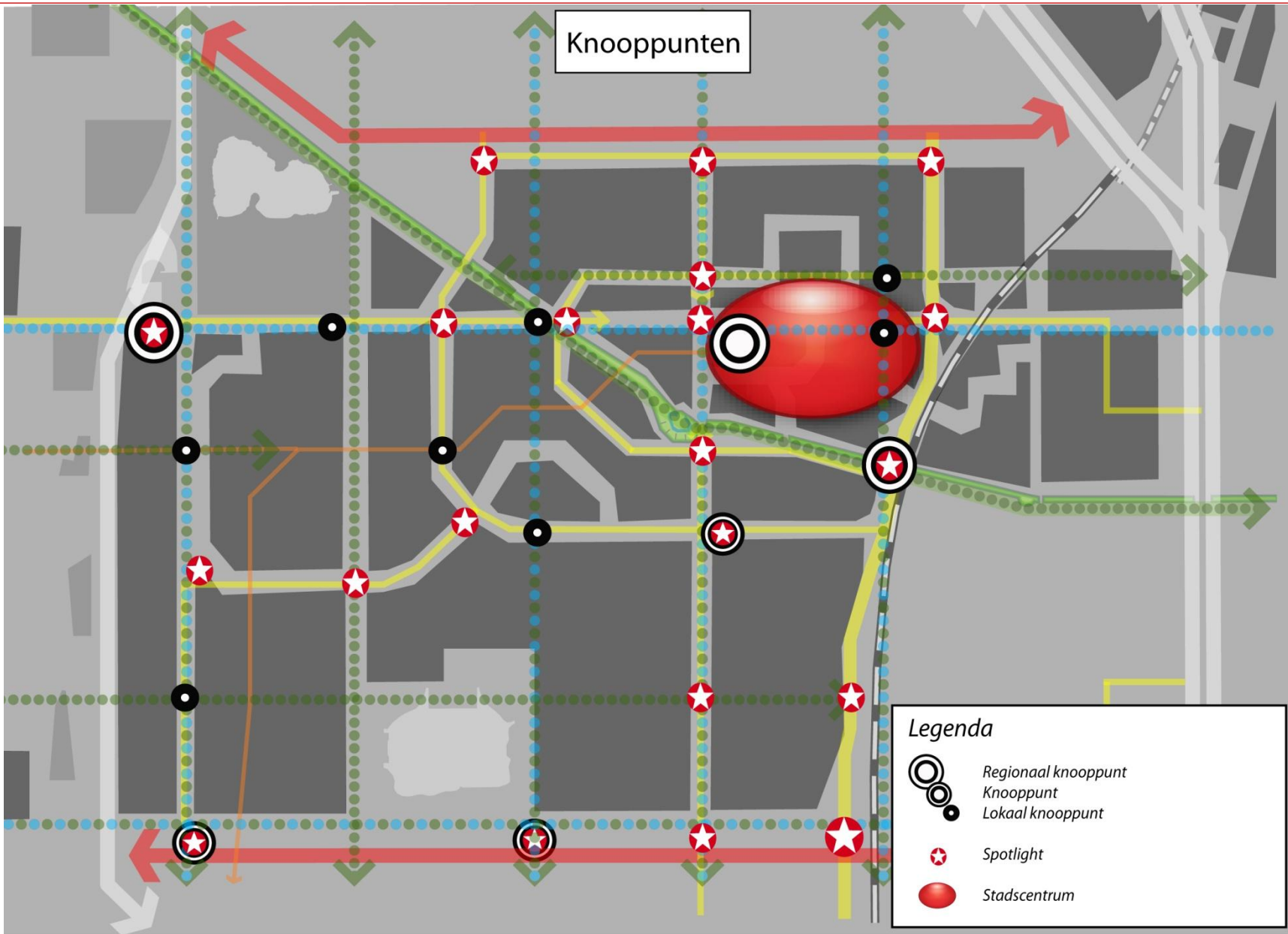
- Een ring/vierkant van hoofdwegen om het doorgaand verkeer te scheiden van lokaal verkeer, bestaande uit de A4, Nieuwe Bennebroekerweg, Driemerenweg en de (verlegde) Weg om de Noord.
- Aansluiting op de A5.
- Een lokale hoofdas van noord naar zuid, bestaande uit de Van Heuven Goedhartlaan en Spoorlaan.
- Een doorgetrokken Burgemeester Pabstlaan, die nodig is om een goede en ruime ring om het centrum te maken, het centrum te ontsluiten en om hoogwaardig openbaar vervoer mogelijk te maken over de Kruisweg.
- Een mogelijke verbindingsweg tussen Leenderbos en Deltaweg. Dit om de Hoofddorpse wijken en voorzieningen beter (directer) met de auto bereikbaar te maken en met name om de IJweg vooral te gebruiken als weg voor fietsers en voetgangers.
- Ter hoogte van het ziekenhuis, realiseren van een aansluiting van de Waddenweg op de Kruisweg N201 om het verkeer op het Leenderbos en de kruising daarvan met de N201 te verminderen.

Daar waar het netwerk voor langzaam verkeer en groen (polderstructuur) kruist met de infrastructuur (HOV) liggen kansen voor **knooppunten**. Logische plekken waar mensen samenkomen en elkaar kunnen ontmoeten. Deze knopen zijn meer dan overstappunten, want ze worden - waar mogelijk- verrijkt met onder andere voorzieningen, horeca en werkplekken voor ZZP-ers en thuiswerkers.

Concrete toekomstige **grotere** knooppunten zijn:

Verkeersknooppunten

- **NS-station:** ontwikkeling van duurzame kantoren aan oostzijde van het station en transformatie van Beukenhorst tot stadsgebied met wonen, werken en voorzieningen. Relatie met het centrum.
- **Graan-voor-Visch:** overstapknoop voor lijnen hoogwaardig openbaar vervoer en langzaam verkeer. Met een gemengd programma kantoren, bedrijven, onderwijs en wonen.



Thema knooppunten:

- **Medisch knooppunt:** westelijke poort van Hoofddorp, overgangsgebied van doorgaand naar lokaal verkeer. Ook overstap van auto naar openbaar vervoer. Toekomstig programma gericht op medische en andere welzijnsvoorzieningen.
- **Sport knooppunt:** zuidwestelijke poort van Hoofddorp, waar gewisseld kan worden van vervoermiddel. Huis van de Sport, sportonderwijs en honkbalstadion vormen de toekomstige programmatische basis van dit knooppunt. Ook zijn hier kleine winkels en dienstverlening op gebied van sport mogelijk.
- **Park knooppunt:** Zuidentree van Hoofddorp, gelegen aan Toolenburger Plas en Park21. Wonen met uitzicht op de parken, voorzieningen in de plint, overstappen van fiets en openbaar vervoer.

Het optimale knooppunt waar historie en toekomst elkaar tegenkomen is het **Stadscentrum** van Hoofddorp. Het stadscentrum speelt een belangrijke rol in de ruimtelijke hoofdstructuur. Hier wordt Hoofddorp het meest als stad ervaren. Het stadscentrum wordt een duidelijke bestemming en ontmoetingsplek voor Hoofddorpers, maar ook voor de regio. Het centrumgebied wordt daarom vergroot richting het noorden en het station, en er worden woningen, horeca en voorzieningen aan toegevoegd. Het stadscentrum wordt zeer goed bereikbaar met openbaar vervoer door de aanleg van een HOV-lijn over de Kruisweg, dwars door het centrum. Met de auto is het stadscentrum eveneens goed te bereiken via een rondweg en nieuwe parkeergarages.

Het gebied tussen het huidige winkelcentrum en het station wordt aangepakt en zal het stadspark van de stad Hoofddorp worden. Voor iedereen die met de trein komt zal het duidelijk zijn hoe het centrum van Hoofddorp bereikt kan worden.

1.3 Ambities mogelijk maken

We willen Hoofddorp de identiteit geven van een levendige, duurzame en goed bereikbare stad in de Metropoolregio Amsterdam. Hoe gaan we dat bereiken?

De **levendige stad** willen we onder meer bereiken door het mengen van functies, meer horeca, maar ook kleinschalige winkels en bedrijven in buurten en wonen in kantoor-gebieden en op bedrijventerreinen. Door het vergroten van het centrumgebied



van Hoofddorp willen we daar ook meer horeca en (uitgaans) voorzieningen mogelijk maken. Tevens versterken we de ontmoetingsfunctie door nieuwe locaties aan te geven voor evenementen en sport. Het gebied tussen het station en het huidige winkelcentrum zal een spil kunnen vervullen als centrale ontmoetingsplek in Hoofddorp. Hier hebben we ook al het Cultuurgebouw gerealiseerd. Dit kan aangevuld worden met andere (semi-) openbare gebouwen voor functies als de overheid en hoger onderwijs. De nieuwe ontmoetingsplek voor sporters en hun supporters ligt aan de zuidzijde van Hoofddorp, waar het Huis van de Sport en het nieuwe honkbalcomplex komen. Op de knooppunten, waar lijnen van hoogwaardig openbaar vervoer samenkomen met de fiets en de auto willen we voorzieningen en woningen realiseren. Met name zien we hier mogelijkheden voor flexibele kantoorconcepten voor ZZP-ers en thuiswerkers. Ook de historische gebouwen in Hoofddorp (kerken, Polderhuis, fort, boerderijen e.d.) willen we een actieve plek geven in het bewustzijn van de Hoofddorpers door ze een nieuwe functie te geven.

De **duurzame stad** willen we allereerst en vooral bereiken door compact te bouwen. Efficiënt met ruimte omgaan levert immers nog altijd een van de grootste milieueffecten op. Hierdoor is ook een goed systeem van openbaar vervoer mogelijk, dat weer zeer gunstig is voor het energiegebruik. Daarnaast bereiken we de duurzame stad door functies te realiseren en gebouwen te maken die lang meegaan. Onder meer door hun flexibiliteit. Ook het openhouden van ruimte voor toekomstige uitbreiding hoort hiertoe. Het realiseren van voorzieningen en ontmoetingsplekken op logische locaties als knooppunten leiden tot een beperkte mobiliteit en minder energiegebruik.



Met de ontwikkeling van aangepaste groene en ecologische verbindingen, gekoppeld aan fietspaden zal ook het gebruik van de fiets toenemen. Daarnaast moet meer water gemaakt worden om Hoofddorp klimaatbestendig te laten zijn. Dit doen we onder meer door bestaande watergangen te verbreden, maar we onderzoeken ook de kansen van alternatieve wateropvang onder pleinen of wegen.

Wij maken Hoofddorp ook sociaal duurzaam. Onder meer door de voorzieningen aan te laten sluiten op de behoefte van de huidige en toekomstige bewoners. We lokaliseren deze voorzieningen op logische ontmoetingsplekken: nabij knooppunten, in het stadscentrum of bij wijkcentra. Ook willen we de buurten meer sociaal duurzaam maken door te bouwen op een wijze waarbij mensen elkaar makkelijk kunnen ontmoeten. We geven aandacht aan pleintjes en buurtparken, die we met groene routes met elkaar verbinden. Kleinschalige horeca en bedrijvigheid in woonbuurten moeten de woonwijken niet alleen levendig maken, maar ook verloedering tegengaan.

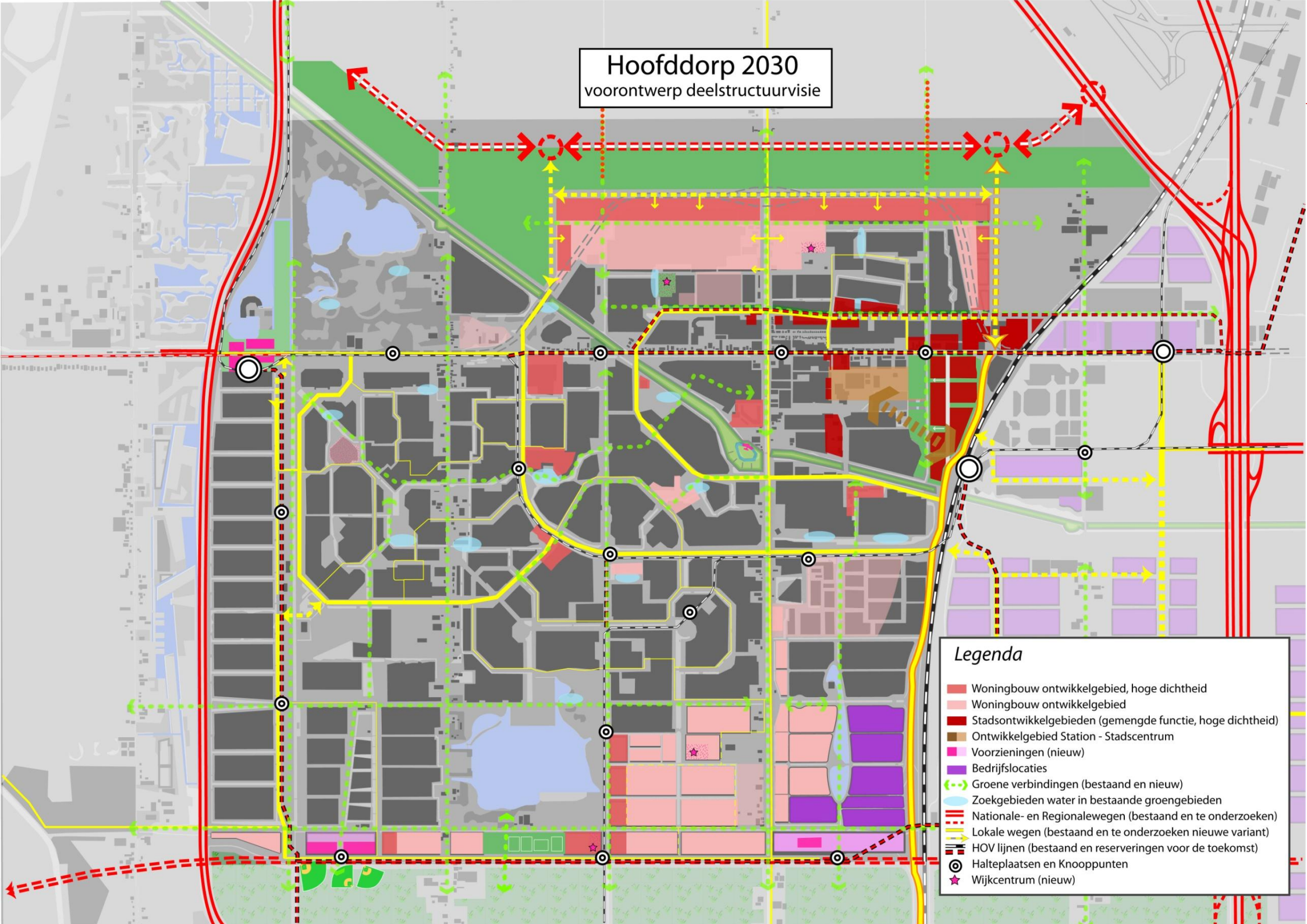
Het transformeren van verouderde bedrijventerreinen heeft ook een groot duurzaam effect. De oude bedrijfshallen kunnen vervangen worden door energie-neutrale woningen. Hierbij kan de bestaande infrastructuur gebruikt worden.

De **bereikbare stad** is een van onze belangrijkste ruimtelijke ambities. De goede bereikbaarheid van Hoofddorp met de grote steden en Schiphol heeft altijd al een grote aantrekkingskracht gehad op bedrijven en woningzoekers. In ons Deltaplan Bereikbaarheid hebben we al aangegeven dat we dat minimaal zo willen houden, liefst verbeteren. Om dat te bereiken gaan we - samen met onze overheidspartners - onderzoeken en investeren in nieuwe wegen, parkeergarages, hoogwaardig openbaar vervoer, fietspaden en stallingen in Hoofddorp.

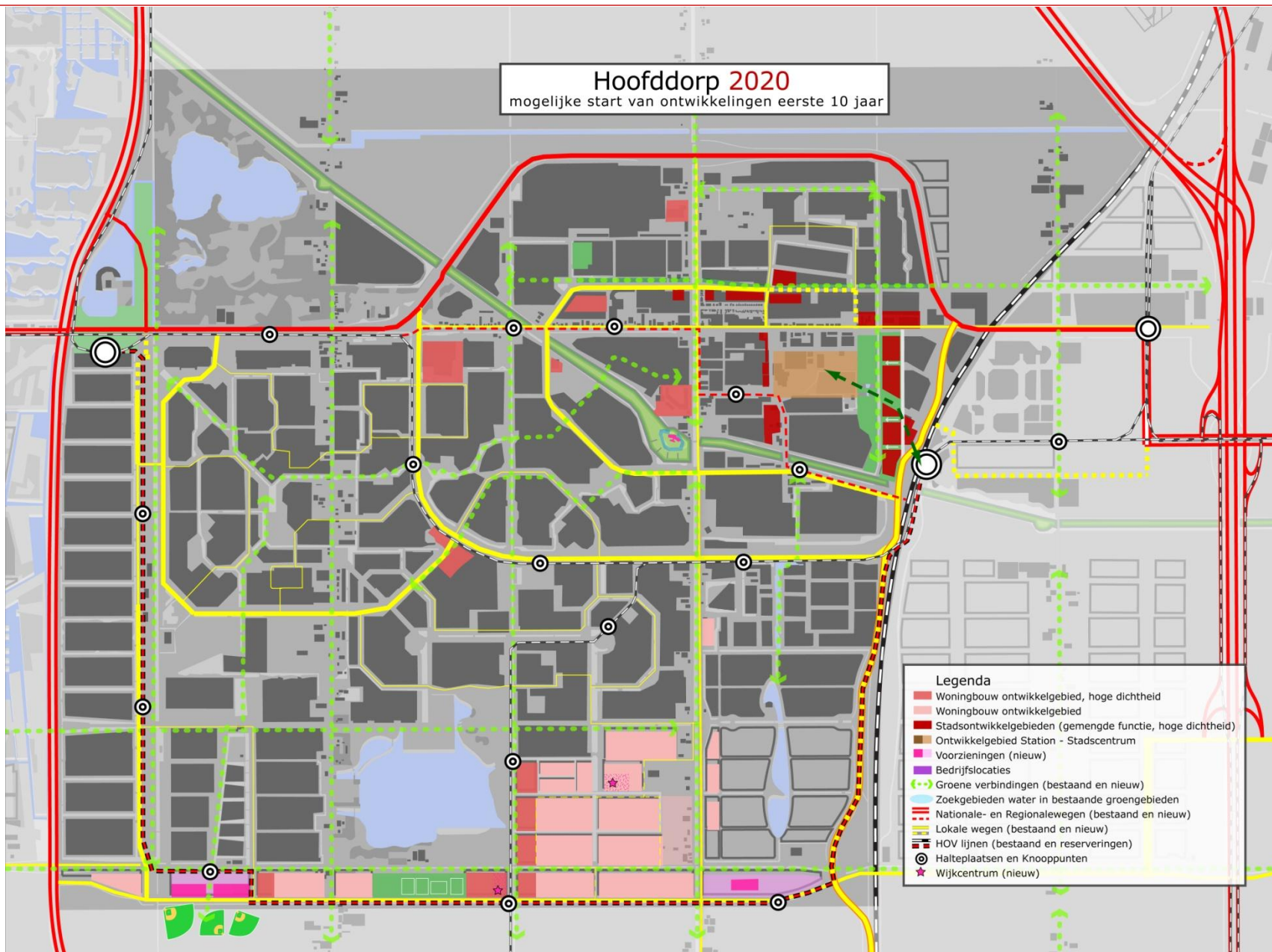


De bereikbaarheid van Hoofddorp willen we vergroten door de wegenstructuur helder en direct te maken. Dit doen we door het doorgaande verkeer dat niet in de woongebieden van Hoofddorp hoeft te zijn te scheiden van lokaal verkeer. Verdubbeling van de Bennebroekerweg, aansluiting op de A5 en een verlegde Weg om de Noord zijn mogelijke maatregelen. Een heldere structuur van een centrale noord-zuid-as (A5 via Van Heuven Goedhartlaan naar Spoorlaan) met twee hoofdtringen is daarvoor nodig. Vanaf die ringen is een groot deel van Hoofddorp en het stadscentrum bereikbaar. Om die ringen te maken zal op termijn de Burgemeester Pabstlaan doorgetrokken moeten worden naar de Weg om de Noord. Deze doortrekking is ook nodig om ruimte te maken voor een HOV-verbinding door het centrum. Want we willen het stadscentrum van Hoofddorp ook goed bereikbaar maken met het RegioNet. Deze RegioNet-lijn van Heemstede/ Haarlem naar Schiphol kan dan direct de druk verlichten op de bestaande lijn (Zuidtangent kerntracé). Tevens wordt het centrum daarmee zeer goed bereikbaar vanuit de hele regio. De bereikbaarheid van Hoofddorp-Zuid, waar zo'n 2800 woningen en het Huis van de Sport komen willen we verbeteren door de verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg en een HOV RegioNet-lijn. Deze lijn loopt dan ook door de woonwijk Floriande. Waardoor ca. 8000 huishoudens in Floriande en Overbos een HOV-halte op loopafstand krijgen. Floriande kunnen we daarnaast met de auto beter bereikbaar maken door een nog te onderzoeken mogelijke nieuwe verbinding tussen Leenderbos en Deltaweg en een eveneens te onderzoeken nieuwe verbinding van de Waddenweg met de N201 bij het ziekenhuis. Tenslotte zetten we in op een beter gebruik van de fiets. Onder meer door snelfietsroutes te benoemen en een heldere interne bewegwijzering van fietsroutes.

Hoofddorp 2030 voorontwerp deelstructuurvisie



- Legenda**
- Woningbouw ontwikkelgebied, hoge dichtheid
 - Woningbouw ontwikkelgebied
 - Stadsontwikkelgebieden (gemengde functie, hoge dichtheid)
 - Ontwikkelgebied Station - Stadscentrum
 - Voorzieningen (nieuw)
 - Bedrijfslocaties
 - ⋯ Groene verbindingen (bestaand en nieuw)
 - Zoekgebieden water in bestaande groengebieden
 - ⋯ Nationale- en Regionalewegen (bestaand en te onderzoeken)
 - ⋯ Lokale wegen (bestaand en te onderzoeken nieuwe variant)
 - ⋯ HOV lijnen (bestaand en reserveringen voor de toekomst)
 - Halteplaatsen en Knooppunten
 - ★ Wijkcentrum (nieuw)



2 Varianten en fasering

2.1 Inleiding

Tot nu toe hebben we het eindbeeld geschetst voor Hoofddorp. Dat eindbeeld gaat uit van ruim 11.000 woningen die binnen Hoofddorp gebouwd kunnen worden. Mogelijk dat dit eindbeeld niet gehaald wordt, of dat een fasering daarvan noodzakelijk is. In de plan-MER voor de structuurvisie Haarlemmermeer worden scenario's gebruikt die gebaseerd zijn op een aantal ontwikkelingsvarianten. We hebben daarom een aantal varianten op een rij gezet voor de toekomst van Hoofddorp.

2.2 Varianten

De ontwikkeling van Hoofddorp tot levendige, duurzame en bereikbare stad is gericht op een aantal te onderscheiden **gebieden**:

- 1 **Hoofddorp-Zuid**: Afronding van Hoofddorp aan de zuidzijde, laatste grote uitbreiding van Hoofddorp op agrarisch gebied, gericht op de groengebieden Park21 en Toolenburger Plas.
- 2 **Hoofddorp-Noord**: Intensivering en transformatie van bestaand stedelijk gebied, bedrijven en sportclusters in het noorden van Hoofddorp tot woongebied, gericht op Schiphol.
- 3 **Stadscentrum**: Gebied tussen het spoor en Hoofdvaart, Burgemeester Pabstlaan en Geniedijk. Dit gebied willen we graag laten ontwikkelen en transformeren tot stadsgebied met gemengde functies en wonen.
- 4 **Knooppunten**: Overige locaties binnen Hoofddorp, die niet vallen binnen bovenstaande gebieden, waar bereikbaarheid met HOV zeer goed is. Wij willen deze plekken intensiveren met woningen en voorzieningen.

In de tabellen en afbeeldingen hiernaast is een aantal varianten benoemd. Deze varianten zijn met name gericht op de woningbouwontwikkeling en transformatie.

Sommige aspecten zoals de voorzieningen, ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur, en maatregelen voor groen en water hebben min of meer te maken met de woningbouwontwikkeling. Maar veel maatregelen zijn niet afhankelijk van ontwikkelingen. Denk bijvoorbeeld aan een goed fietspadenstelsel of uitbreiding van water voor klimaatbestendigheid. Andere zaken, zoals de aanleg van wegen zijn alleen noodzakelijk als Hoofddorp zich op een bepaalde wijze ontwikkelt.

2.3 Fasering

In deze deelstructuurvisie hebben we al meerdere keren aangegeven dat we een fasering maken. We onderscheiden een periode tot en met ca. 2020, de eerstkomende 10 jaar. Een relatief goed overzienbare tijdsperiode, die ondanks alle onzekerheden een mate van concreetheit heeft. Wij denken dat in deze periode gestart wordt met de ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen willen we meenemen in nog te maken bestemmingsplannen, die 10 jaar geldig zijn.

Voor de periode daarna (2030 en verder) is de structuurvisie meer een visie op Hoofddorp. Dit doen we om de gewenste toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk te maken.

De kaart op pagina 130 geeft aan welke structuurprojecten mogelijk voor 2020 opgestart kunnen zijn. Dit zijn projecten die, indien ze een grote mate van zekerheid hebben, de komende jaren in de bestemmingsplannen meegenomen worden. De projecten zijn:

- Woningbouw in Hoofddorp-Zuid (Toolenburg-Zuid, Zuidrand en Sportpark),
- Woningbouw op enkele plekken in Hoofddorp: onder andere Lexpoint e.o., Bornholm, Beatrixplantsoen, Ewijkstraat, Nijverheidsstraat en centrumgebied.
- Ontwikkelen sportknoop: Huis van de sport en Honkbalcomplex
- Transformatie van Beukenhorst-West (westelijk deel),
- Verbinding tussen Station en Centrum,
- Ontwikkeling Burgemeester Pabstlaan: stedelijke ontwikkelingen deels doortrekken van de weg,
- Uitbreiding netwerk HOV met de Zuidlijn en Centrum/Noordlijn (grotendeels over bestaande wegen).
- Verbetering bereikbaarheid stadscentrum door nieuwe wegenstructuur, haltes Zuidtangent en fietsstallingen.

0-variant, bestaand beleid

Hoofddorp Zuid	2800
Stadscentrum	400
Overig	100
Totaal	3.300

Minimum-variant

Hoofddorp Zuid	2800
Stadscentrum	1400
Hoofddorp Noord	200
Knooppunten	500
Overig	100
Totaal	5.000

Midden-variant

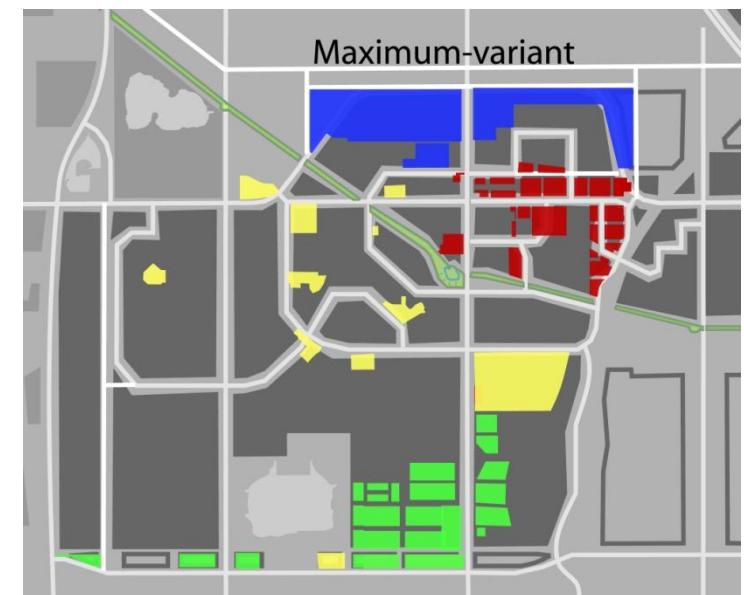
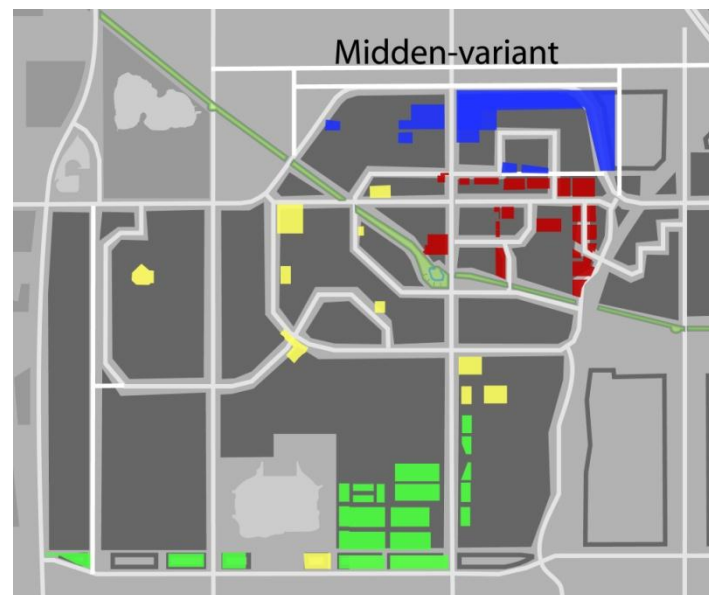
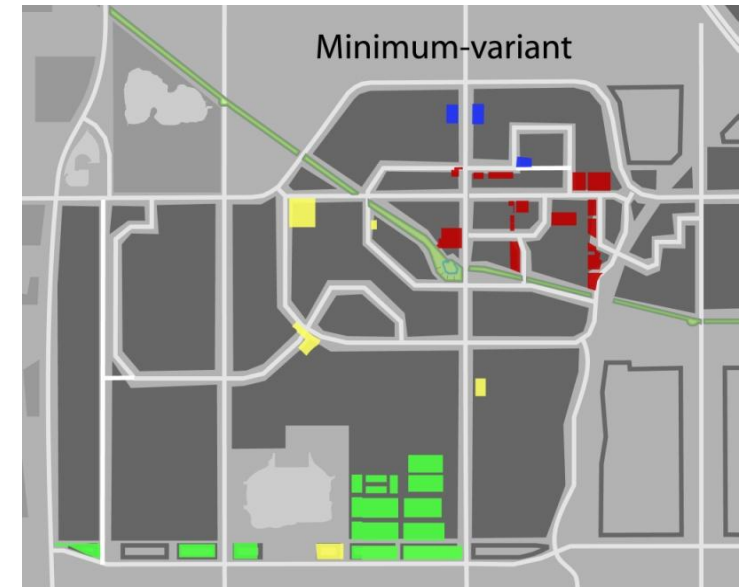
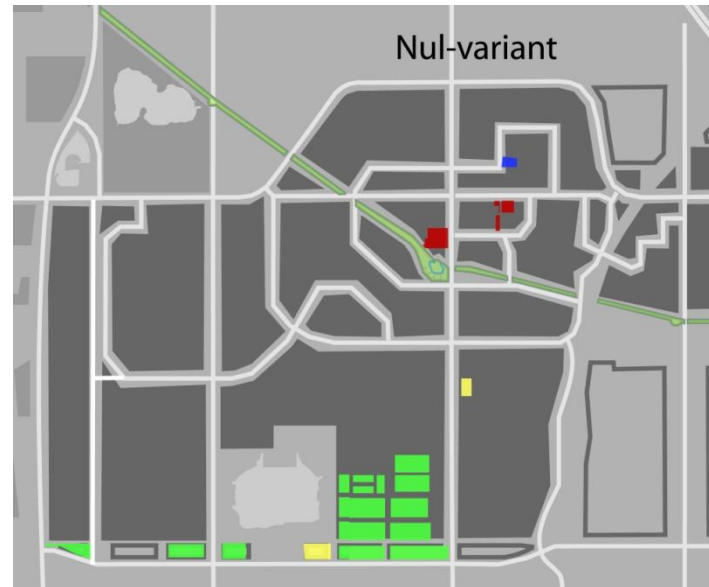
Hoofddorp Zuid	3300
Stadscentrum	2000
Hoofddorp Noord	1800
Knooppunten	800
Overig	100
Totaal	8.000

Maximum-variant

Hoofddorp Zuid	3600
Stadscentrum	2100
Hoofddorp Noord	3600
Knooppunten	1800
Overig	100
Totaal	11.200

Legenda

Hoofddorp Zuid	
Stadscentrum	
Hoofddorp Noord	
Knooppunten	



2.4 Scenario's

In het voorontwerp hebben we een eindbeeld geschetst voor Hoofddorp in 2030. Dat eindbeeld gaat uit van ruim 11.000 woningen die binnen Hoofddorp gebouwd kunnen worden. Dat kan alleen als alle genoemde locaties inderdaad ontwikkeld kunnen worden én we met de hoogste dichtheid bouwen (zie onderzoekstabellen bij opgave 1).

Gezien de huidige marktomstandigheden, de bezuinigingen en de onzekerheden over het economisch herstel worden op dit moment weinig bouwprojecten opgestart. Toch vinden wij het belangrijk een structuurvisie te maken die op lange termijn richting geeft aan ontwikkelingen. Daarmee maken we nu bepaalde zaken niet onmogelijk, en we verwachten dat burgers, bedrijven en ontwikkelaars mogelijk inspiratie opdoen.

Maar we moeten realistisch zijn. Het is goed mogelijk dat dit eindbeeld niet gehaald wordt, of dat een fasering daarvan noodzakelijk is.

In het voorontwerp structuurvisie Haarlemmermeer 2030 zijn drie toekomstscenario's voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer opgenomen. Daarin speelt de ontwikkeling van Hoofddorp en centrale rol.

Scenario 1: Van dorp naar stad in evenwicht.

Binnenstedelijke verdichting van Hoofddorp. Uitgangspunt is 8000 tot ruim 11.000 nieuwe woningen in Hoofddorp.

Scenario 2: Buiten wonen: Versterking van de atypische stedelijkheid

Snelle ontwikkeling van westelijk Haarlemmermeer in combinatie met Park21. In Hoofddorp wordt relatief weinig gebouwd (maximaal 5000 woningen).

Scenario 3: De Haarlemmermeer voltooid

In dit scenario worden alle opgaven die in de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 zijn opgenomen onverkort uitgevoerd. Scenario 1 en 2 worden beide volledig gerealiseerd.

De in paragraaf 2.2 genoemde Hoofddorpse varianten passen in de scenario's van Haarlemmermeer, en wel als volgt:

<i>Scenario's H'meer:</i>	<i>Scenario 1:</i>	<i>Scenario 2:</i>	<i>Scenario 3:</i>
Varianten Hoofddorp	Van dorp naar stad	Buiten wonen	Haarlemmermeer voltooid
Minimumvariant (max. 5000 woningen)	-	X	-
Middenvariant (max. 8000 woningen)	X	-	-
Maximumvariant (ruim 11.000 woningen)	X	-	X

De minimumvariant past in scenario 2 van de structuurvisie Haarlemmermeer (buiten wonen), en de maximumvariant past in de scenario 1 (van dorp naar stad). Scenario 3, maximum laadvermogen gaat ook uit van de Hoofddorpse maximumvariant. De Hoofddorpse middenvariant (5000-8000 woningen) moet gezien worden als een verstedelijkingsvariant waarbij Hoofddorp-Noord niet geheel ontwikkeld kan of gaat worden (vanwege vasthouden aan de 20ke-contour).

Hieronder nog een nadere aanduiding van de drie scenario's zoals deze zijn opgenomen in de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

Scenario 1: Van dorp naar stad in evenwicht

In scenario 1 is gekozen voor het accent op binnenstedelijke verdichting, zowel op basis van bestaande plannen en projecten als met een inzet op inbreiding en transformatie van met name werkgebieden.

In 2013 wordt in Hoofddorp gestart met de uitbreiding van Toolenburg-Zuid. Deze uitbreiding biedt samen met de hierna te ontwikkelen Zuidrand tot na 2020 ruimte voor de bouw van 3.000 woningen en enkele grote voorzieningen op het gebied van sport en recreatie. In de rest van Hoofddorp zal de herstructurering van een aantal verouderde bedrijventerreinen die ruim buiten de geluidshindercontouren van Schiphol liggen, ter hand genomen worden. Dit betreft vooral de gebieden ten noorden van de Geniedijk en de noordrand van Hoofddorp, niet ver van het centrum. Door deze gebieden voor woningbouw te bestemmen zal het aantal woningen in Hoofddorp tot voorbij 2030 nog eens met ruim 11.000 kunnen groeien. Hierdoor wordt de functie van het bestaande centrum versterkt. Niet alleen de commerciële activiteiten, maar ook de publieksvoorzieningen krijgen meer bestaansrecht door intensiever gebruik.

Investerings in infrastructuur

Deze ontwikkelingen vragen om het, zoals dat heet, ‘naar voren halen’ van investeringen op het gebied van infrastructuur. Het verder naar het noorden verleggen van de N201, in combinatie met afwaardering van de huidige weg voor lokaal verkeer, lijkt hiervoor een essentiële voorwaarde. Vergroting van de bedrijvigheid en het aantal woningen in Hoofddorp vereist verbetering van het openbaar vervoer met een HOV-lijn die ook het centrum aandoet en een goede verbinding biedt met Schiphol.

De verbindingen tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam zijn optimaal en Schiphol zal door veel Hoofddorpers zeer frequent gebruikt worden als overstappunt op het landelijk openbaarvervoersnetwerk. Deze ontwikkelingen brengen forse investeringen met zich mee, maar daar staan een versterking van infrastructuur en uitbreiding van het hoogstedelijk programma tegenover.

Wonen en werken op verouderde bedrijventerreinen

De keuze voor dit scenario creëert mogelijkheden om bedrijven te verplaatsen naar beter ontsloten locaties, zoals De Hoek-Noord. Tevens ontstaat de mogelijkheid om bestaande en deels verouderde bedrijventerreinen aan de noordkant van Hoofddorp waar veel leegstand is te benutten voor een mix van wonen en werken.

Beperkte ontwikkeling in buitengebied

In dit scenario zal tot 2030 buiten Hoofddorp slechts beperkt gebouwd worden. Er wordt voorzien in de behoefte aan woningen in het buitengebied door de uitbreidingen met totaal circa 3.000 woningen bij Cruquius. Deze groei past goed binnen het bereik van het te verbeteren openbaarvervoersnetwerk tussen Haarlem, Heemstede, Hoofddorp, Aalsmeer, Uithoorn en Schiphol. Deze verbetering bestaat onder meer uit het opwaarderen van buslijn 140 tot een HOV-lijn en het verleggen van de Zuidtangent door het centrum van Hoofddorp.

Duurzaamheid

De extra wateropvang in Hoofddorp, die onder meer nodig is om in te spelen op de klimaatsverandering zal deels worden gerealiseerd in de stad zelf door bestaand water uit te breiden en waar mogelijk op inventieve wijze water te bergen onder wegen en parkeerplaatsen. Ook kan aan zogenaamde waterpleinen worden gedacht. Daarnaast zullen hemelwaterpieken deels opgevangen worden op groene daken.

Scenario 2: Buiten wonen: Versterking van de atypische stedelijkheid

In scenario 2 wordt het accent verlegd van de binnenstedelijke verdichting in Hoofddorp naar een snelle ontwikkeling van de westelijk Haarlemmermeer in combinatie met Park21. In dit scenario wordt ook Hoofddorp-Zuid afgerond. Park21 vormt een groene verbinding tussen de beide gebieden.

Groene uitstraling Haarlemmermeer

De ontwikkeling van het westelijk deel van de polder voorziet in de behoefte aan buiten wonen in het groen. Hier is de kringloop van zowel de opvang en het lozen van water als de opwekking en het verbruik van energie volledig gesloten. Samen met Park21 versterkt het de landschappelijke inrichting en de atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer.

Beperkte ontwikkeling van Hoofddorp

In deze variant zal tot 2030 bij Hoofddorp een beperkte herbestemming van de bedrijvengebieden aan de noordkant plaatsvinden. Inclusief de voltooiing van Hoofddorp-Zuid zal de woningvoorraad van Hoofddorp in deze periode met zo'n 7.000 woningen toenemen. De bestaande buslijnen in en rond Hoofddorp zullen geleidelijk worden omgevormd tot HOV-lijnen die zowel op het huidige station Hoofddorp, als Schiphol en Nieuw-Vennep aandoen.

Nieuwe HOV-lijn

Er komt een nieuwe HOV-lijn die de nieuwe woongebieden aan de westzijde van Haarlemmermeer met Hoofddorp verbindt. Via de Zuidrand zal deze lijn naar station Hoofddorp voeren en daarbij onder andere grote publiekstrekkers als het Huis van de Sport aandoen.

Scenario 3: De Haarlemmermeer voltooid

In dit scenario worden alle opgaven die in de structuurvisie Haarlemmermeer 2030 zijn opgenomen onverkort uitgevoerd. Scenario 1 en 2 worden beide volledig gerealiseerd. Deze plannen zullen ergens rond 2040-2050 voltooid zijn. Ten opzichte van 2010 zijn er dan 26.000 woningen bijgebouwd. Bovendien is de uitgifte van alle voorzieningen en kantoren- en bedrijfsterreinen die nu in de planning staan, voltooid.

3 Haalbaarheid

3.1 Inleiding

In deze deelstructuurvisie hebben we de 10 belangrijkste ruimtelijke opgaven voor Hoofddorp verwoord tot een visie. Dit noemen we het voorontwerp van de deelstructuurvisie. Om het voorontwerp vast te stellen als ons ruimtelijk beleid voor Hoofddorp zullen we nog een aantal stappen moeten nemen. Met name de financiële en maatschappelijke haalbaarheid van onze visie moet nog duidelijk worden. We maken daarvoor de komende tijd een ontwikkelingsstrategie, waarbij we aangeven hoe we onze visie willen realiseren. Daarnaast gaan we de visie bespreken met bewoners, andere overheden en het bedrijfsleven. De resultaten van deze participatie nemen we mee in de uiteindelijke vaststelling.

3.2 Ontwikkelingsstrategie

Om de in deze deelstructuurvisie uitgestippelde ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden te maken stellen we een ontwikkelingsstrategie op. Deze bestaat uit een samenhangend pakket van bestuurlijke, juridische, financiële en technische maatregelen die tot doel hebben het in de deelstructuurvisie geschetste ruimtelijk ontwikkelingsbeeld te realiseren. Omdat er nog veel onzekerheden zijn over de woning- en bedrijvenmarkt, de geldstromen binnen de overheid en de globale ontwikkeling van de economie zal de ontwikkelingsstrategie ruime mogelijkheden moeten bieden om flexibel in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

Hoe dan ook zullen er aanmerkelijke investeringen gedaan moeten worden in Hoofddorp; investeringen die het budget van de gemeente Haarlemmermeer verre te boven gaan. Wij willen daarom samenwerken met andere marktpartijen en overheden. Indien noodzakelijk zullen we daarbij de mogelijkheden van de Wet ruimtelijke ordening – en de Grondexploitatiewet die daarvan deel uitmaakt – optimaal benutten. De ontwikkelingsstrategie wordt de komende maanden uitgewerkt.

3.3 Milieueffectrapportage

Bij het opstellen van een structuurvisie is het doorlopen van een Plan Milieueffectrapportage (planMER) verplicht. Deze rapportage wordt opgesteld om de ruimtelijke afwegingen en keuzes in de deelstructuurvisie op duurzaamheid en milieu te kunnen beoordelen. In de m.e.r. worden de verschillende ruimtelijke mogelijkheden (volgens de wet 'alternatieven') getoetst op hun effect op het milieu en op hun bijdrage aan het bereiken van de gemeentelijke ambities.

Aangezien de deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 een uitwerking is van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 achten we het zinvol om de keuzes (varianten) van Hoofddorp in te brengen in de alternatieven voor het planMER van de structuurvisie Haarlemmermeer. In de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* hebben we aangegeven dat de scenario's (par. 2.4) worden beoordeeld en met welk abstractieniveau dit zal gebeuren. De Commissie m.e.r. is gevraagd over de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* te adviseren en zal het planMER beoordelen op kwaliteit. Mede op basis van de resultaten van het planMER wordt mogelijk een voorkeursmodel voor Haarlemmermeer en dus ook voor Hoofddorp ontwikkeld.

3.3 Participatie

Tenslotte willen we de maatschappelijke haalbaarheid van onze ambitie en maatregelen toetsen. Want de beslissingen van nu zijn bepalend voor later. Om te investeren in een goede toekomst voor Hoofddorp en de leefbaarheid voor komende generaties te waarborgen, dienen we nu de juiste beslissingen te nemen. Wanneer dit in samenspraak met inwoners en andere belanghebbenden gebeurt, kunnen we tot een integrale en duurzame deelstructuurvisie voor Hoofddorp komen.

Conform de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro), de gemeentelijke inspraakverordening en het participatiebeleid worden belanghebbenden en belangstellenden, andere overheden en de vakwereld betrokken bij de totstandkoming van de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030. Na het vrijgeven van het voorontwerp zal het participatietraject starten.

Hoofddorp 2030

voortontwerp deelstructuurvisie

