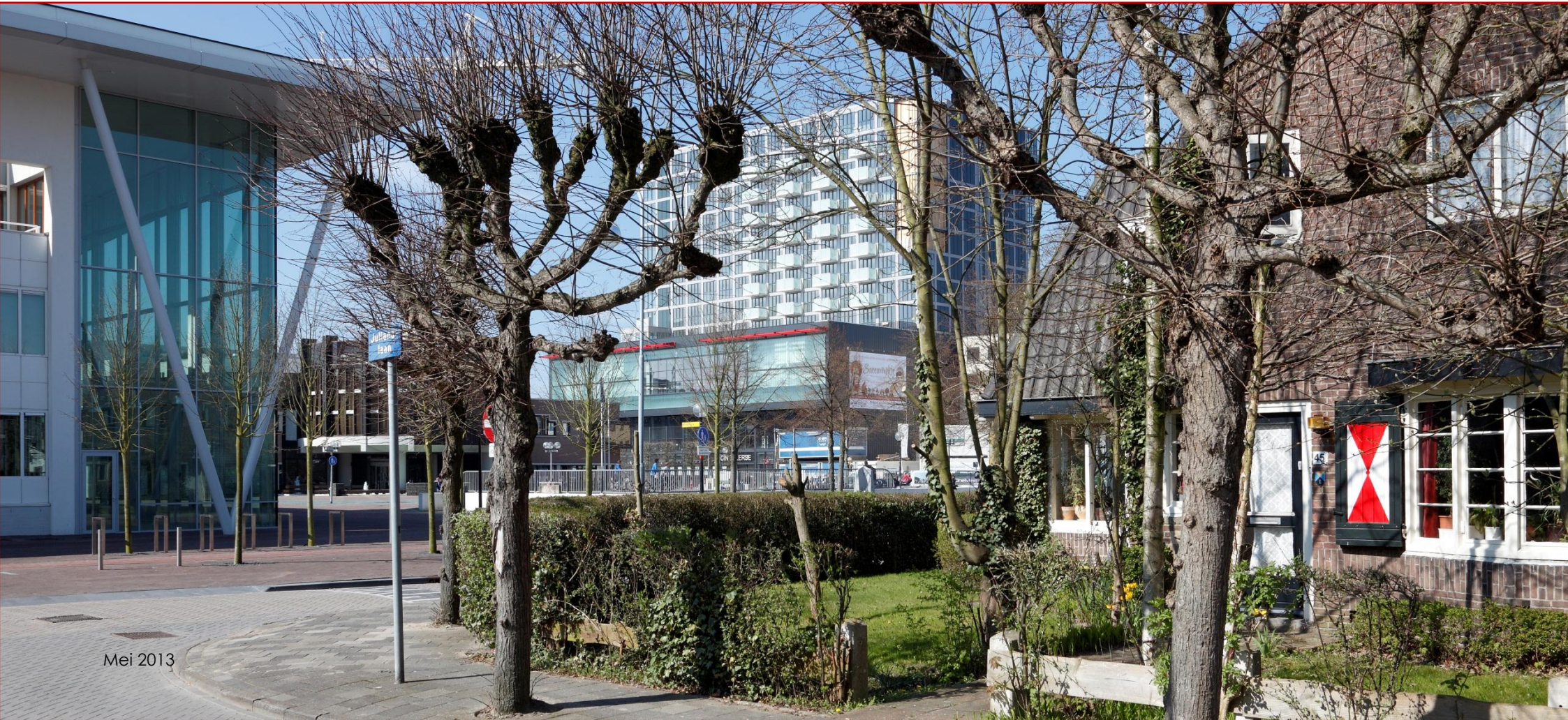


Ontwerp

Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030



Mei 2013

Colofon

Uitgave

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

www.haarlemmermeer.nl/structuurvisie
hoofddorp2030@haarlemmermeer.nl

Mei 2013

Fotografie

Gemeente Haarlemmermeer
Laura de Graaff
Theo Baart

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 deelvorm 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 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 punt om alweer een nieuwe fase in te gaan. Want het was tot in de jaren 60 van de vorige eeuw nog een klein polderdorp. Maar vanaf 1970 heeft Hoofddorp zich als een groeikern ontwikkeld, en het aantal inwoners steeg in 40 jaar van 9000 naar 73.000. Kenmerkend was dat die snelle groei aan de buitenkant van Hoofddorp afspeelde, waarbij een strikte scheiding is gehanteerd tussen wonen en werken. Nu stellen we de derde ontwikkelfase voor. We zijn van plan om de 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.

Participatie

Sinds wij begin 2012 onze visie op Hoofddorp hebben gepresenteerd hebben wij u de mogelijkheid gegeven om mee te praten, te kijken en reacties te geven op onze voorstellen. Daar is goed gebruik van gemaakt en wij zijn u daar heel erkentelijk voor. In een aparte bijlage staan alle reacties. Wij hebben deze reacties meegenomen in dit ontwerp. Daar is de visie beter van geworden, en wat belangrijker is, het is de visie van de Hoofddorpers geworden. Want één ding is voor ons duidelijk geworden tijdens deze periode: U onderschrijft onze ambitie om van Hoofddorp een levendige, duurzame en bereikbare stad te maken.

Wij wensen u veel inspiratie toe bij het lezen van de visie. Wij hopen dat deze ons allen kan stimuleren bij de verdere ontwikkeling van Hoofddorp.



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 5000 tot 11.000 woningen bij.

Er komen nog 5000 tot ruim 11.000 woningen bij. Naar verwachting, en als de woningmarkt het toelaat, kunnen we tot 2020 starten met het bouwen van ruim 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 6000 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 de vraag naar woningen. Uit recente woningbehoefteprognoses en onderzoek naar vraaggestuurd bouwen blijkt dat er op langere termijn veel extra woningen in de Metropoolregio Amsterdam nodig zijn, en met name in, en ten zuiden van Amsterdam. Bij het bepalen van deze aantallen zijn we uitgegaan van relatieve stedelijk compacte woonmilieus in het centrum en op knooppunten, en van een voornamelijk grondgebonden compact woonmilieu in het zuiden en noorden van Hoofddorp. Hoofddorp kan daarmee 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 het 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 bedrijven en kantorenstrategie hebben we geconstateerd dat de vraag naar 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 bedrijventerreinen 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 aantrekkelijk stadscentrum en een stadspark.

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 verbinden met het station en het gebied aan de Burgemeester Pabstlaan. 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 centrum te ontwikkelen en te verlevendigen. Wij zien op Beukenhorst behalve kansen voor woningbouw ook kansen voor hoger onderwijs, hotels en andere voorzieningen. Aan de uitwerking van het gebied tussen het station en het winkelcentrum geven we de komende jaren prioriteit. Onderdeel van de uitwerking is de omvorming van het Wandelbos en de Fruittuinen tot een Stadspark voor Hoofddorp. De planvorming en inrichting van dit gebied doen we dit samen met omwonenden en andere belanghebbenden, zoals de tennisvereniging. Dit doen we in een open en interactief proces, zonder vooraf gestelde eisen. Wel nemen we als leidraad de door de gemeenteraad in 2008 vastgestelde kaders en deze deelstructuurvisie mee. Onder andere zijn wij voorstander van de realisatie van een zichtbare en directe verbindingroute voor langzaam verkeer tussen station en het centrumgebied. Deze route gaan we zodanig vormgeven dat deze aantrekkelijk is om te gebruiken en waarbij de bestaande kwaliteiten van het gebied zo goed mogelijk worden benut. En voor de bestaande functies in het gebied vinden we een goede ruimtelijke inpassing

belangrijker dan behoud op de bestaande locatie, daarbij wordt niet op voorhand uitgesloten dat de tennishal en tennisvelden verplaatst worden naar een locatie buiten het plangebied. De "kinderboerderij" zal voor het gebied behouden blijven.

Het centrumgebied zal ook naar het noorden vergroot worden. De bedrijven in het gebied aan de Nijverheidsstraat en Burgemeester Pabstlaan kunnen 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 (zuid) veel mogelijkheden in een verdubbeling en doortrekking van de Nieuwe Bennebroekerweg naar de A4 en de Bollenstreek (Duinpolder-weg). Daarnaast is een aansluiting op de A5 en een zogenaamde stadsboulevard (naar het noorden doorgetrokken 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 transformatiewijken 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.

Wij zien op lange termijn ook goede kansen voor de verlenging van de Burgemeester Pabstlaan tot de N201. Deze weg zal – mits goed ingepast - een goede auto-ontsluiting kunnen worden voor het centrum en de ontwikkelingen direct ten noorden van de Kruisweg.

Twée nieuwe lijnen voor hoogwaardig openbaar vervoer.

Naast de bereikbaarheid over de weg is bereikbaarheid met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV, 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 hoogwaardig openbaar vervoer netwerk komen er meer HOV-haltes, waardoor het 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 stadscentrum van Hoofddorp verbeteren en de ontwikkelingen ten noorden van het centrum ontsluiten. Deze lijn kan daarnaast de druk op het bestaande hoofdtracé van RegioNet (lijn 300) verminderen, waardoor vertramming van het hoofdtracé waarschijnlijk niet nodig is. Wij onderzoeken nog twee tracés voor deze lijn, te weten 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 station 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 een verbinding via Floriande, lijkt ook aantrekkelijk en rendabel. We onderzoeken nog het exacte tracé voor deze lijn door Floriande.

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 voorzieningenprogramma 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 dat 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 de 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 er 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).

Het sportpark Toolenburg (honkbal) wordt verplaatst naar 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 verbeteren.

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 worden meegenomen, 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 (circa 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 rustig te werken met alle voorzieningen, klanten op een representatieve wijze te kunnen ontmoeten, te netwerken of zaken te bespreken. Daarvoor onderzoeken we of er bedrijven zijn die in Hoofddorp ontmoetingsplekken en flexibele werkplekken kunnen en willen ontwikkelen (de zogenaamde derde werkplek). Er is 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 sportknoop- punt bij het Huis van de Sport in Zuid en het parkknooppunt. De knooppunten zijn vaak de entrees van Hoofddorp. Maar er zijn ook andere plekken die als entree gezien kunnen worden. Elke entree krijgt een eigen identiteit en uitstraling 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, bij het ziekenhuis, het Huis voor de Sport, 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. Goede voorbeelden daarvan zijn het theater Het Oude Raadhuis en het restaurant in de Hoofdvaartkerk. Ook kunnen het Polderhuis, het fort Hoofddorp en historische boerderijen een meer publieke functie krijgen. Functies als horeca, zorg en wonen moeten daarin mogelijk worden. 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 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. Dat extra 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. Diverse onderzoeken tonen aan dat op langere termijn in dit deel van de Randstad nog zeer veel woningen nodig zijn. Met name is er behoefte aan centrum stedelijk wonen. Daar kan Hoofddorp deels een invulling aan geven.

Haalbaarheid en uitvoering

We hebben onderzocht wat het eindbeeld voor Hoofddorp in 2030 zou kunnen zijn. Dat eindbeeld gaat uit van ruim 11.000 extra woningen, waarvan zo'n 3600 in het zuiden, aan het Park21, 2100 in het centrumgebied, 3600 in de transformatiegebieden aan de noordzijde en nog zo'n 1800 op knooppunten. Met bijbehorende ontsluitingsstructuur, groen, water en voorzieningen. Dat kan alleen als alle genoemde locaties ontwikkeld kunnen worden én we met een relatief hoge dichtheid bouwen. Gezien de huidige

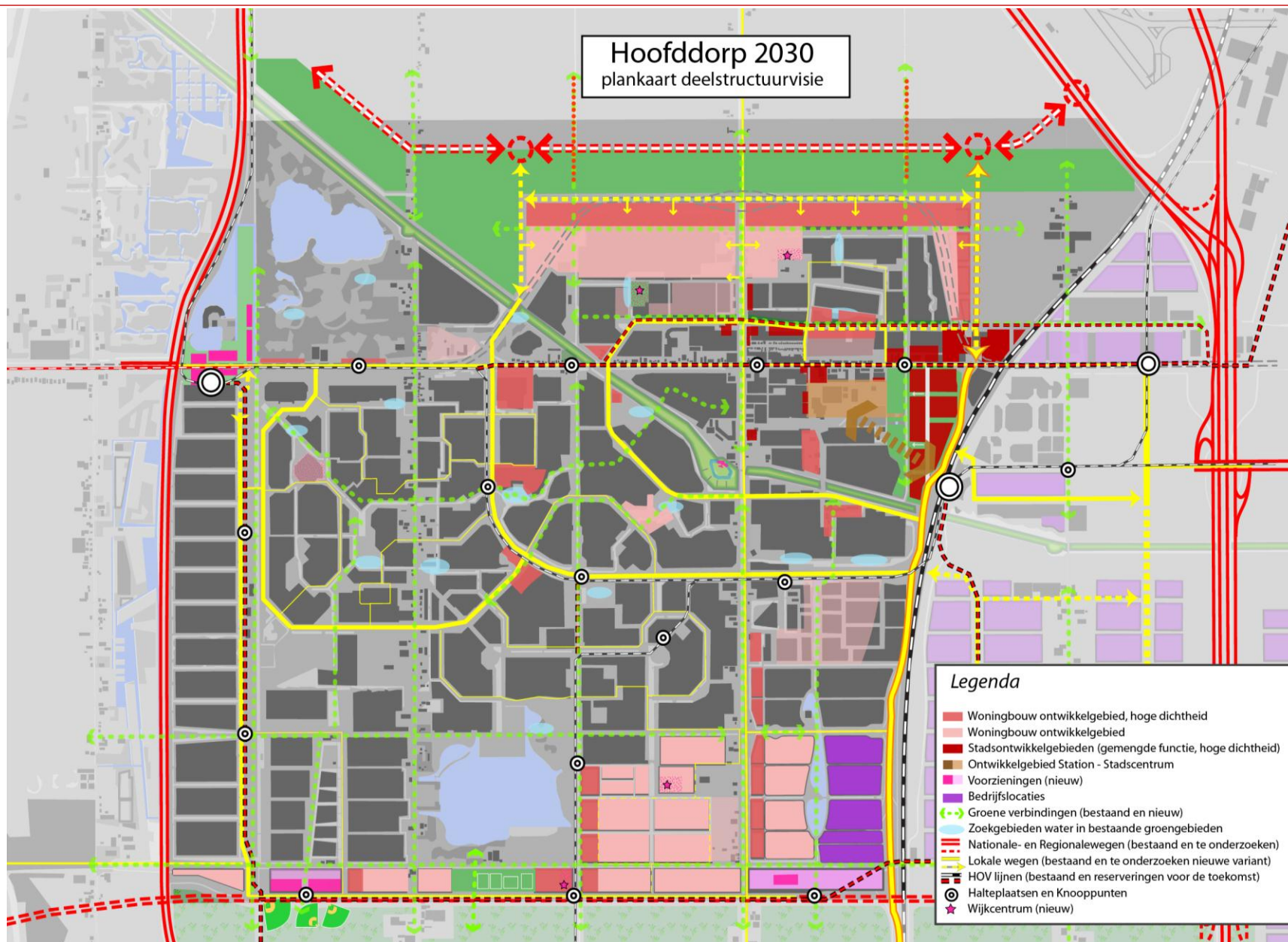
marktomstandigheden is dat een ambitieus programma. Toch vinden wij het belangrijk een visie te maken die op lange termijn richting geeft. Want daarmee maken we nu bepaalde ontwikkelingen niet onmogelijk, en we verwachten dat burgers, bedrijven en ontwikkelaars mogelijk inspiratie opdoen.

Maar we moeten realistisch zijn. Het is goed mogelijk dat dit eindbeeld niet gehaald wordt, en dat fasering noodzakelijk is. In de uitvoeringsparagraaf hebben we daarom een aantal samenhangende ontwikkelingen aangegeven en de voorwaarden om tot ontwikkeling te komen. Zo stellen we voor de integrale ontwikkeling van Hoofddorp-Noord tot woongebied als voorwaarde dat de verkeersontsluiting geregeld moet zijn en er duidelijkheid moet zijn over de mogelijkheden van woningen bouwen binnen de geluidscontouren.

Tevens zullen wij een uitwerkingsprogramma opstellen, met daarin de ruimtelijke opgaven die wij de komende jaren willen uitwerken. De uitwerking van het gebied tussen het station en het centrum hebben we al prioriteit gegeven. Daar komen immers diverse opgaven samen (transformatie Beukenhorst, ontwikkeling Stadspark e.d.) en dit gebied vormt straks het hart van de nieuwe stad Hoofddorp. We doen deze gebiedsuitwerking, maar ook toekomstige andere uitwerkingen samen met bewoners en betrokkenen in een open en interactief proces.

Participatie

In de periode april tot en met mei 2012 hebben Hoofddorpers kunnen participeren op het voorontwerp. Onder andere is daarvoor een bijeenkomst gehouden in het Polderhuis en is een Facebook pagina aangemaakt, getiteld 'De toekomst van Hoofddorp'. De resultaten van die participatie zijn verwerkt in dit ontwerp. Een aparte bijlage is beschikbaar met alle reacties.



INHOUD

A Inleiding en Ambitie

1. Inleiding	12
1.1 Doel	
1.2 Van opgaven naar ontwerp	
1.3 Plan-MER	
1.4 Participatie	
1.5 Aanpassingen	
2. Dit is Hoofddorp!	16
2.1 Oorsprong en ontwikkeling	
2.2 Sterke en zwakke punten	
3. Ambitie en uitgangspunten	20
3.1 Onze ambitie voor Hoofddorp	
3.2 Het beleid van andere overheden	
3.3 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030	
3.4 Ontwikkelingsconcept: 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	28
Opgave 2: Voorzieningen realiseren	38
Opgave 3: Herstructureren en transformeren	48
Opgave 4: Scheiden van verkeersstromen	56
Opgave 5: Stimuleren OV en fietsgebruik	64
Opgave 6: Centrum bereikbaar houden	76
Opgave 7: Verbinden werken en wonen	82
Opgave 8: Versterken van groen en water	92
Opgave 9: Identiteit en herkenbaarheid	104
Opgave 10: Klimaatbestendig en –neutraal	114
<i>Fotobijlage: van dorp naar stad</i>	122

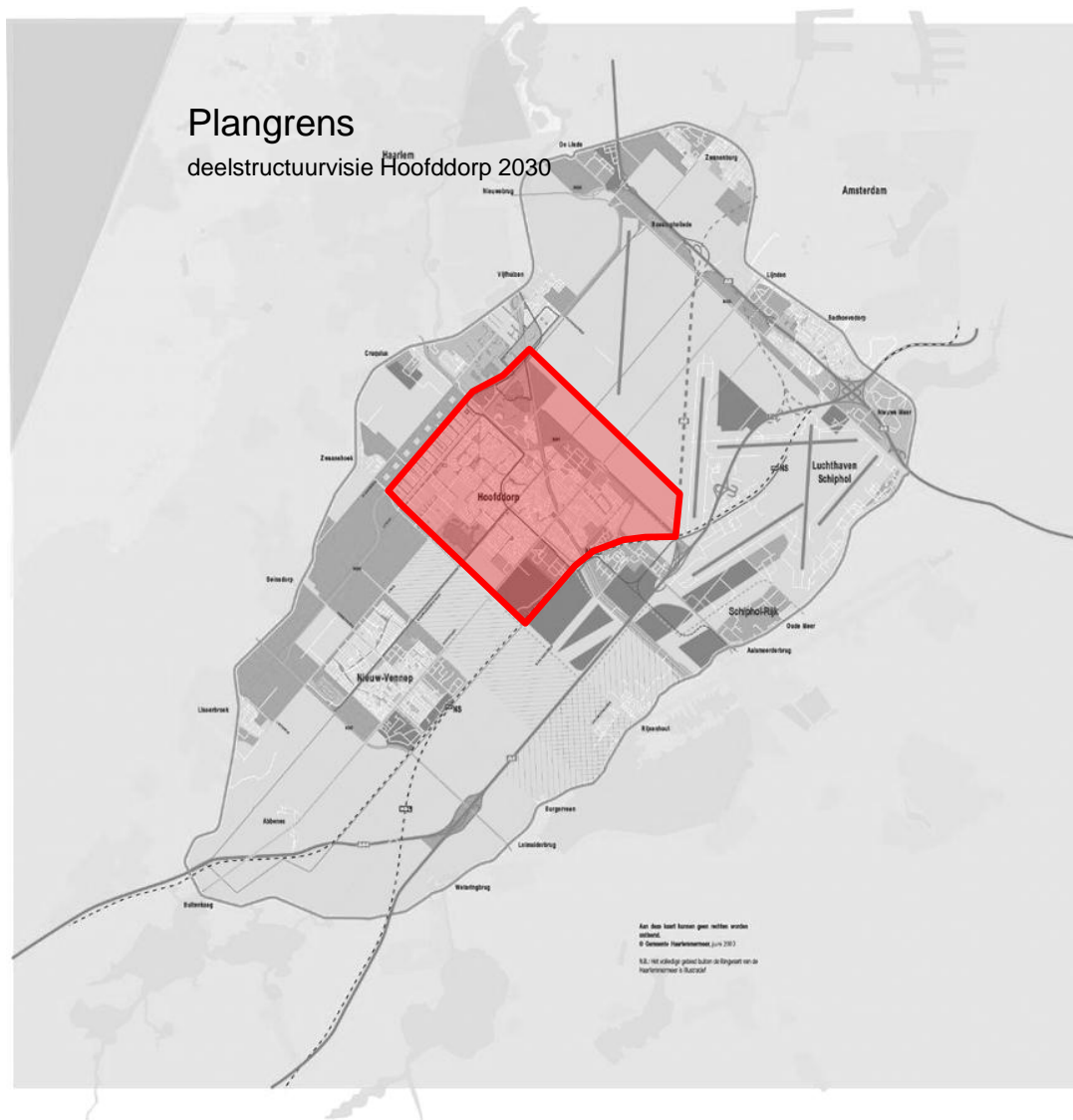
C Visie en Uitvoering

1. Visie op Hoofddorp	138
1.1 Hoofddorp 3.0	
1.2 Ruimtelijke hoofdstructuur	
1.3 Ambities mogelijk maken	
2. Uitvoering	146
2.1 Inleiding	
2.2 Samenhangende ontwikkelingen & voorwaarden	
2.3 Fasering	
2.4 Uitvoeringsprogramma	
2.5 Ontwikkelingsstrategie	
3. Wettelijk kader en randvoorwaarden	154
3.1 Wettelijk kader	
3.2 Ruimtelijke randvoorwaarden	

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.



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 vervoer-infrastructuur 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.

1 Inleiding

1.1 Doel

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 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 kunnen we met een deelstructuurvisie?

Deze deelstructuurvisie, die een uitwerking is van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, gaat over de inrichting van de ruimte in Hoofddorp. Daarbij staat de mens centraal. Een goede ruimtelijke inrichting draagt immers bij aan de sfeer, de bereikbaarheid en de mogelijkheden voor onderling contact, en daarmee aan het welbevinden van mensen en het versterken van de economie.

De deelstructuurvisie is, na vaststelling, het toetsingskader voor alle ruimtelijke plannen in Hoofddorp. Aan de hand van dit document geven we de komende jaren – samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke groeperingen en andere overheden – invulling aan de ruimtelijke inrichting van Hoofddorp, op een manier die past bij de veranderingen die zich in de samenleving aan het voltrekken zijn.

Ruimte voor onvoorspelbare ontwikkelingen

Een structuurvisie kan nooit helemaal vast worden gelegd. Elke dag gebeuren er overal in de wereld dingen die niemand heeft kunnen voorspellen. Kijk naar de economische crisis. De visie moet daarom ook ruimte bieden voor onvoorspelbare ontwikkelingen. Om geen speelbal te worden van die ontwikkelingen, is het wel zaak om als gemeente duidelijk richting te geven.

Ruimte voor mensen

En het gaat niet alleen om ruimte voor water, stenen, asfalt en groen, het gaat ook om de mensen die in Hoofddorp wonen en verblijven. De inrichting van de ruimte bepaalt in belangrijke mate of mensen met plezier hier wonen en werken. In een straat, een buurt of een bedrijfengebied waarin ze zich thuis voelen. En met voorzieningen die het leven veilig en plezierig maken. Die condities kunnen variëren van een goed verlicht fietspad door het park tot goede toegangswegen, een divers winkelaanbod, aantrekkelijke bedrijfsparken en groen en water om te recreëren. Daardoor blijft Hoofddorp ook aantrekkelijk voor mensen en bedrijven om in de gemeente te investeren. Door huizen te kopen, bedrijfsruimte te huren en door actief en betrokken deel te nemen aan de vormgeving van een plezierige samenleving voor iedereen.

Wat is de relatie met de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030?

Deze deelstructuurvisie is een uitwerking van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 die in oktober 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld. De deelstructuurvisie is concreter en gedetailleerder. De gemeentelijke structuurvisie gaat louter in op de ruimtelijke hoofdkeuzes voor Hoofddorp en sociale duurzaamheid.

De hoofdkeuzes voor Hoofddorp zijn meegenomen in de milieu effect rapportage (plan-m.e.r.) die gekoppeld is aan de besluitvorming over de Structuurvisie Haarlemmermeer. De deelstructuurvisie is een ruimtelijke visie, waarbij de ruimtelijke aspecten van de sociale duurzaamheid een plek hebben gekregen. Deze deelstructuurvisie kan door zijn grotere concreetheid gebruikt worden als basis voor toekomstige bestemmingsplannen en initiatieven.

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

1.2 Van opgaven naar ontwerp

Deze deelstructuurvisie is de uitwerking van de 10 opgaven uit de Startnota *Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030*, die in mei 2009 door de gemeenteraad is vastgesteld als kader. 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.

Bij het opstellen van de deelstructuurvisie (het voorontwerp) zijn we uitgegaan van het door ons opgestelde beleid en de projecten, zoals het horecabeleid, detailhandelsbeleid of het Deltaplan Bereikbaarheid, maar ook de realisatie van het Cultuurgebouw, de wijk Floriande en de versterking van het centrum. Daarnaast hebben we rekening gehouden 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 verkeerslawaaï of veiligheid. Ook deze belemmeringen zijn voortdurend in beweging.

Ten slotte hebben we het voorontwerp voorgelegd aan andere overheden, instellingen en onze burgers. De resultaten van deze participatie en actualisaties hebben geleid tot een ontwerp dat in de periode van 25 januari tot en met 7 maart ter inzage heeft gelegen.

1.3 Plan-MER

Gelijk met het maken van de Structuurvisie Haarlemmermeer is een plan-MER opgesteld. Het doel van deze plan-MER is bij strategische keuzen zoals locaties voor woningbouw, locaties voor bedrijventerreinen en aanleg van nieuwe dan wel uitbreiding van bestaande infrastructuur het milieubelang volwaardig af te kunnen wegen op basis van goede informatie. Om de informatie uit de plan-MER zo goed mogelijk te kunnen benutten bij het opstellen van de Structuurvisie, is ervoor gekozen om de drie in het Voorontwerp geschetste scenario's (accent op binnenstedelijke verdichting in Hoofddorp, accent op uitleggebieden of een combinatie van beide) uit te werken in alternatieven en die te toetsen aan de door Commissie voor de Milieueffectrapportage aangereikte milieucriteria. Daarbij is niet alleen gekeken naar de gevolgen voor het milieu, maar ook naar de mate waarin de in de alternatieven geschetste

oplossingsrichtingen kunnen bijdragen aan de doelen en uitgangspunten op het gebied van duurzaamheid, leefmilieu en klimaatbestendigheid.

Uit de rapportage kunnen we concluderen dat het gecombineerde scenario (zowel Binnenstedelijk verdichten in Hoofddorp als aan de slag met de uitleggebieden) zeer positief scoort ten aanzien van de differentiatie in woon- en werkmilieus en de mogelijkheden voor recreatie, maar over het geheel het slechtst scoort: het leidt ertoe dat er geen flexibiliteit meer is voor het gebruik van de ruimte.

Met het alternatief met het accent op de binnenstedelijke verdichting in Hoofddorp worden daarentegen de meeste doelen behaald. Het realiseren van knooppunten op plekken waar vervoers- en plaatswaarde samenkomen, leidt ertoe dat zowel de gemeentelijke doelstelling duurzame mobiliteit als de doelstelling ontmoeten en verbinden behaald wordt.

Deze uitkomst heeft ons gesterkt in onze visie om de verstedelijkingsopgave binnen Hoofddorp voortvarend op te pakken.

1.4 Participatie

Op 17 januari 2012 hebben wij het voorontwerp vrijgegeven voor participatie, met als doel discussie te voeren over de uitgangspunten, de ontwerpprincipes, de opgaven en de te maken keuzes voor Hoofddorp. De participatie over het voorontwerp heeft plaatsgevonden op verschillende niveaus en in verschillende vormen. In het ontwerp zijn de resultaten van deze participatieronde verwerkt (zie 1.5). Het beoogde eindresultaat van de participatie is een integrale toekomstvisie voor Hoofddorp die gedragen wordt door inwoners en andere betrokkenen. Om bewoners, bedrijven en instellingen goed te laten participeren is het belangrijk dat men goed geïnformeerd is. Wij hebben daarvoor organisaties en instellingen schriftelijke uitgenodigd te reageren. Daarnaast hebben we op 25 april 2012 een open dag gehouden in het Polderhuis waar alle geïnteresseerden konden reageren op de plannen. Ten slotte hebben we sociale media (Facebook) ingezet om andere doelgroepen te bereiken (zie Facebookpagina: 'De Toekomst van Hoofddorp').

Hiermee verwachten we dat we op een effectieve wijze alle mensen en instanties bereikt hebben die we wilden betrekken bij het ontwikkelen van een toekomstvisie voor Hoofddorp. In aparte participatiebijlage is beschreven hoe gereageerd is op de visie en onze reactie daarbij.

1.5 Aanpassingen ten opzichte van het voorontwerp

Onze ambitie voor en visie op Hoofddorp is naar aanleiding van de participatie niet gewijzigd. Wel zijn door verschillende instanties en groepen bewoners vraagtekens gezet bij de haalbaarheid. Dat gaat met name om de aantallen woningen, de woonmilieus (hoogbouw en appartementen) en het bouwen in parken en nabij de geluidscontouren van Schiphol. De meeste groepen ondersteunen onze ambitie om van Hoofddorp een levendige, duurzame en goed bereikbare stad te maken.

De reacties op het voorontwerp hebben wel geleid tot een aantal aanpassingen in het ontwerp. Dat zijn:

1. Nieuw en actueel ruimtelijk beleid is meegenomen.
2. De noodzaak van (binnenstedelijk) bouwen is verder onderbouwd met recente onderzoeksrapporten van het Rijk en de Provincie.
3. De onderzoekstabellen en kaarten met aantallen woningen zijn naar aanleiding van recente ontwikkelingen geactualiseerd.
4. De locaties zijn verbonden aan een geschikt geacht en gewenst woonmilieu.
5. De fasering van de woningbouwplannen is gewijzigd.
6. Ten aanzien van bouwen in of in nabijheid van de 20 Ke gaan we uit van 'Bouwen met verstand' waarbij we bewust keuzes maken om op een beperkt aantal plekken in, of in de nabijheid van de geluidszones te bouwen. En we gaan dit ook duidelijk maken voor de toekomstige bewoners.
7. De teksten over bereikbaarheid zijn geactualiseerd op basis van het vastgestelde Deltaplan bereikbaarheid en de uitvoering daarvan.
8. Een van de belangrijkste uitwerkingsgebieden is het Stadspark. Dit gebied, dat bestaat uit Beukenhorst West, Fruittuinen, Wandelbos en het Raadhuisplein e.o. (centrum-station) is bepalend voor de verdere ontwikkeling van Hoofddorp tot stad. Naar aanleiding van de vele reacties zullen wij de omwonenden ervan betrekken bij de uitwerking.
9. De mogelijke woningbouw in Wijkpark Toolenburg is op basis van de reacties niet meer in de onderzoekstabel en -kaart opgenomen. We onderzoeken wel nog de mogelijkheid om in de directe nabijheid van de RegioNet-halte kleinschalige voorzieningen te realiseren. Uiteraard geldt hiervoor dat dit samen met de omwonenden nader uitgewerkt moet worden. Uitgangspunt blijft voor ons dat het park als een goed park moet kunnen blijven functioneren voor omwonenden als voor de scholen.

Op basis het bovenstaande zijn teksten en kaarten gewijzigd. De basis van het Ontwerp blijft gelijk aan het voorontwerp, met een indeling van Ambitie, Opgaven en Visie. Aan het Ontwerp zijn een uitwerkingsparagraaf met ontwikkelstrategie, een hoofdstuk over ruimtelijke beperkingen en een fotobijlage 'van dorp naar stad' toegevoegd.



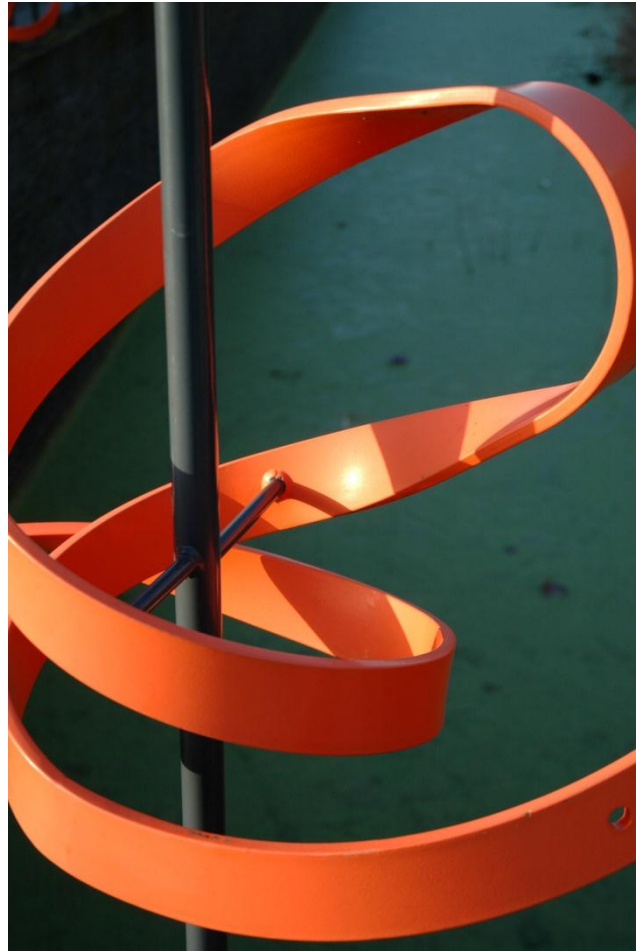
Open dag Toekomstplannen op 25 april 2012 in het Polderhuis

Leeswijzer

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

Deel A omvat, naast deze inleiding, 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 onze integrale en ruimtelijke visie op Hoofddorp en hoe wij denken deze ontwikkeling te realiseren (de uitvoeringsparagraaf).



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 groeistuij. 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

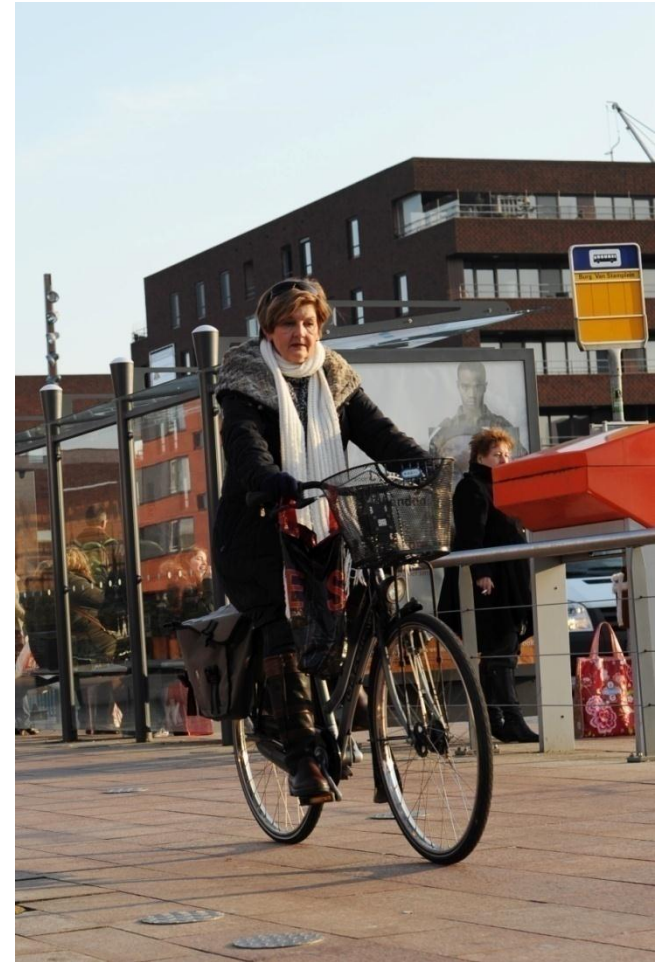
Ruimtelijke diversiteit

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 teloorgegane 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.

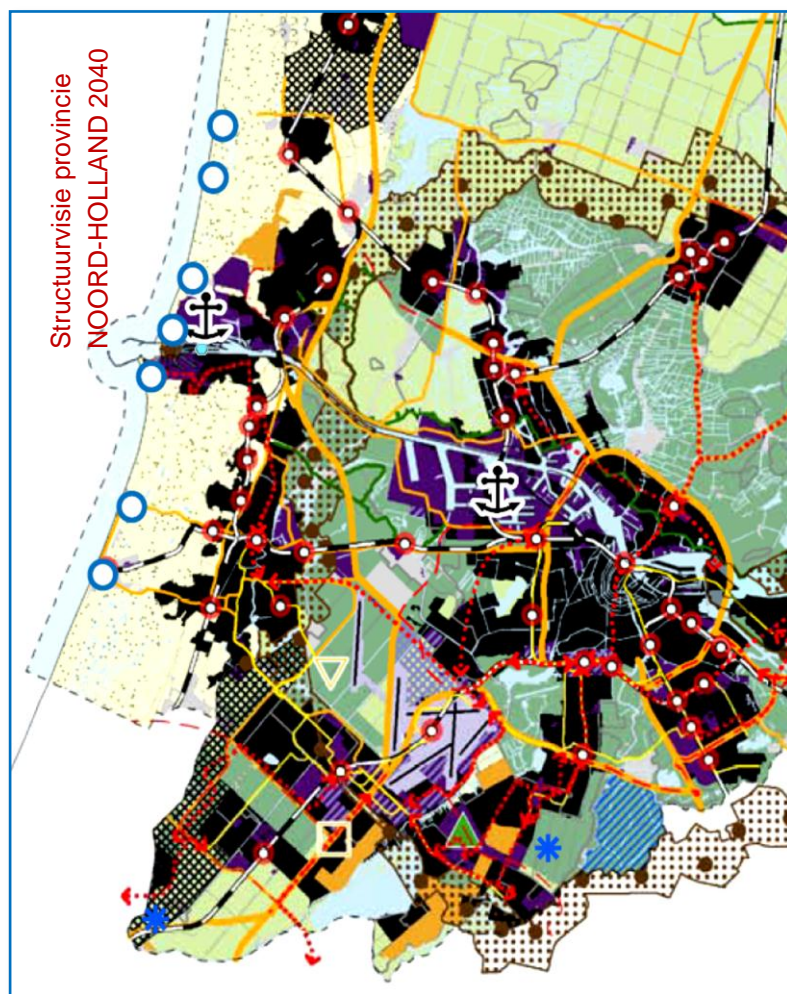
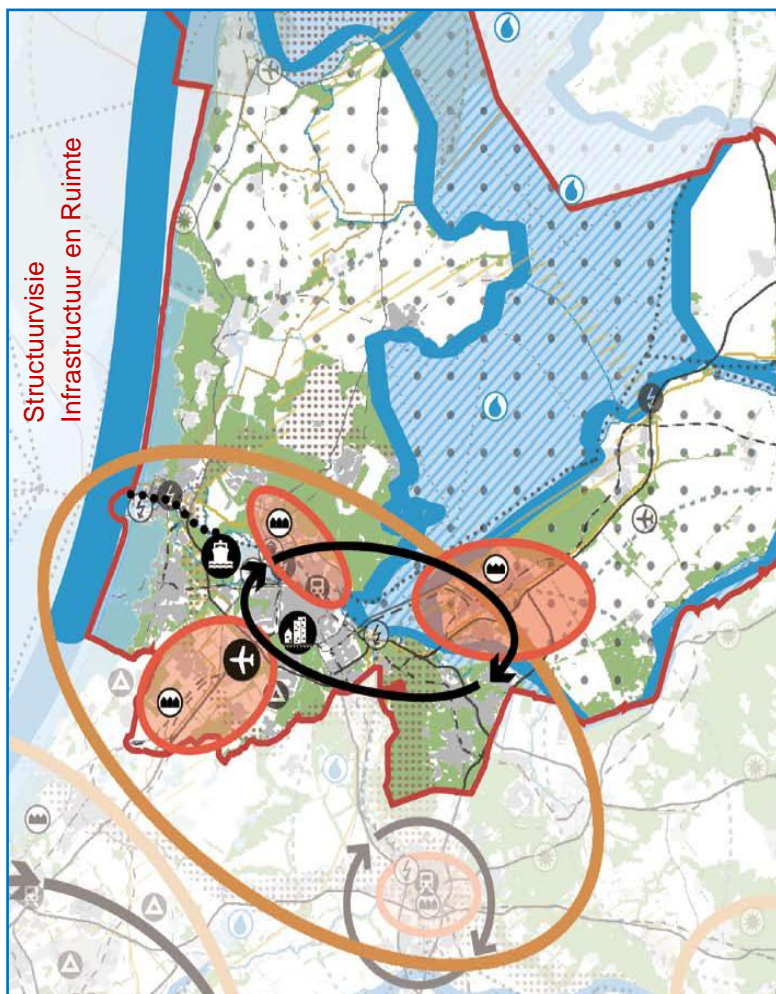
2.2 Sterke en zwakke punten

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 RegioNet (voormalige 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’.*

Daarbij zetten we tevens in 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.

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.

In het verlengde van de SVIR is voor het zuidwesten van deze regio het programma Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) gestart. SMASH is erop gericht mainport Schiphol en de MRA te versterken, en daarmee de concurrentiepositie van Nederland. Deze structuurvisie moet helderheid bieden over de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. De begrenzing van SMASH moet nog worden vastgesteld, maar overlapt in ieder geval het gebied van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

Ook vanuit SMASH wordt benadrukt dat Schiphol veel meer is dan alleen de luchthaven en het bijbehorende netwerk van luchtverbindingen. Om een (internationaal) aantrekkelijke regio te realiseren voor bewoners, bezoekers en ondernemers gaat de aandacht nadrukkelijk ook uit naar de wonen, werken, mobiliteit en de kwaliteit van het leven rond Schiphol.

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 (Duinpolderweg) 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

Met de op 18 oktober 2012 vastgestelde Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 geven wij aan wat we van belang achten voor de toekomstige ontwikkeling van de hele gemeente. De structuurvisie gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen. Ook over de wijze waarop wordt ontwikkeld en het centraal stellen van de mens in dit ontwikkelproces worden belangrijke uitspraken gedaan. Het accent ligt hierbij op Sociale Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit.

Sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit

In de Structuurvisie zijn de hoofdkeuzes voor Hoofddorp al gemaakt. 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 de Structuurvisie Haarlemmermeer 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 Hoofddorp. 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.

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.

Wonen

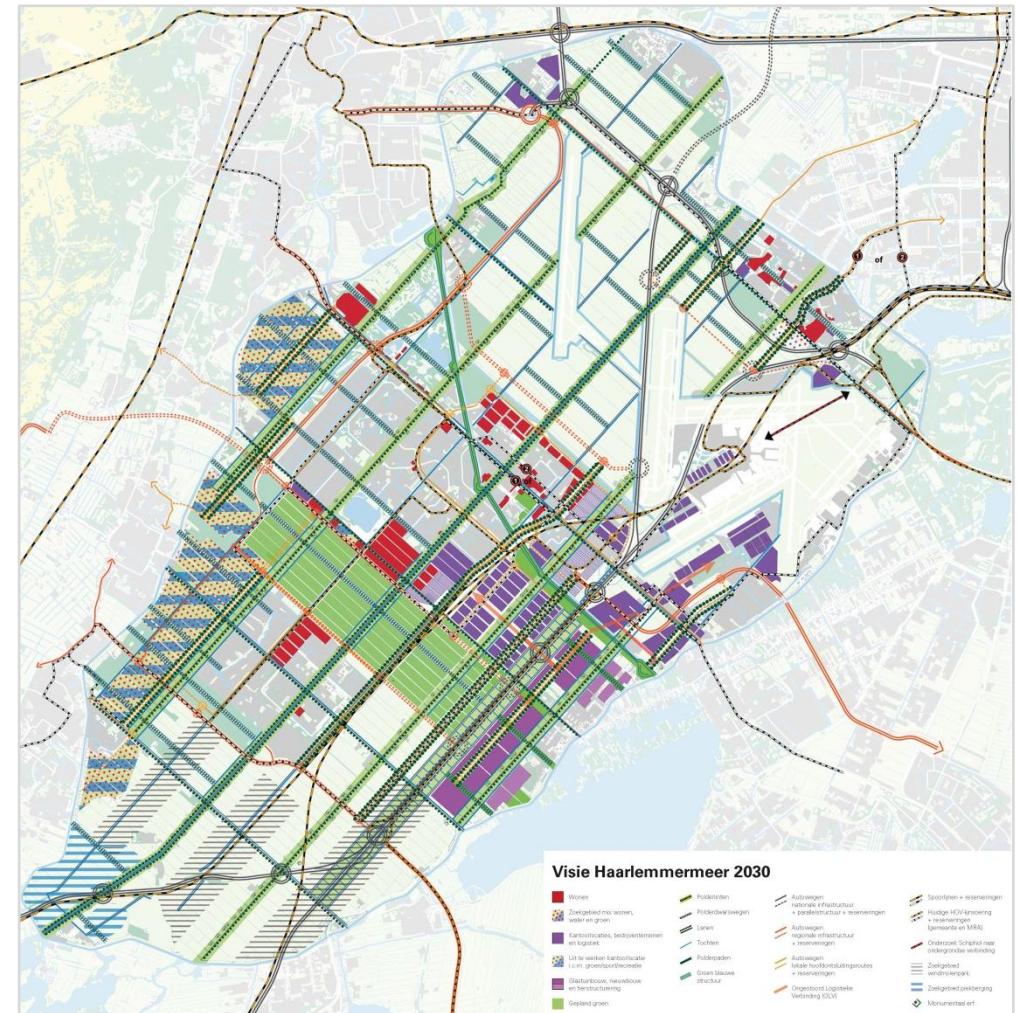
Op dit moment stagneert de woningproductie in heel Nederland en ook in onze gemeente. De verwachting is echter dat op de middellange en lange termijn wel weer vraag zal zijn naar nieuwe woningen om de zo belangrijke instroom in de regio te faciliteren. In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn naar verwachting tot 2030 nog minstens 150.000 nieuwe woningen nodig zijn en daarna nog eens 150.000.

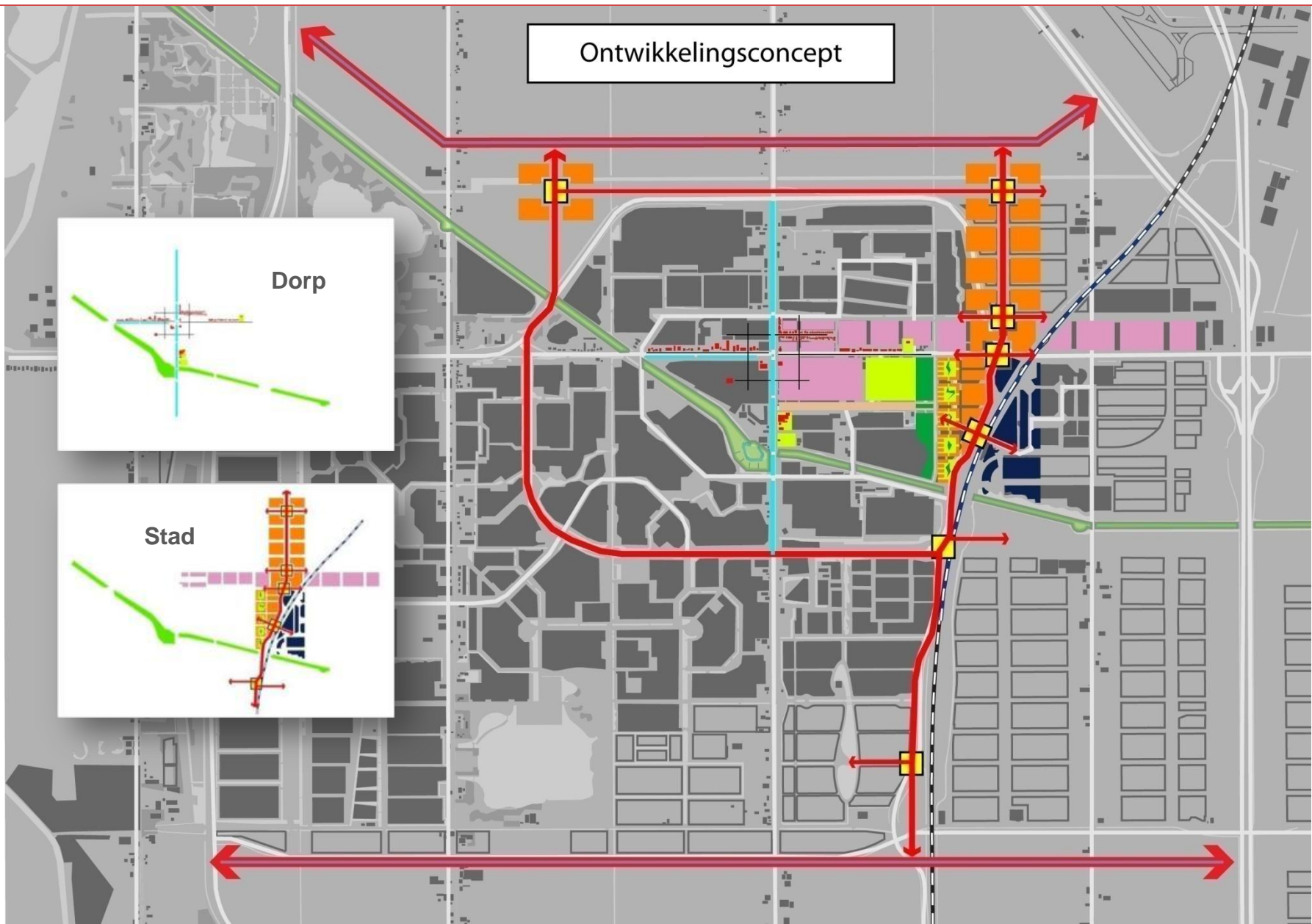
Om ongewenste concurrentie te voorkomen en een uitgebalanceerd regionaal woningbouwprogramma te realiseren moeten we de woningmarkt samen met onze partners in de MRA analyseren en vervolgens volgens het complementariteitsprincipe onze plannen op elkaar afstemmen. Samen kunnen we de juiste mix aan woonmilieus en woningtypen aanbieden en op die manier bijdragen aan een (inter) nationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat, terwijl we tegelijkertijd de lokale kwaliteiten van de woningmarkt versterken.

Daarbij is het van belang de behoefteontwikkeling op langere termijn nauwlettend in het oog te houden, om te voorkomen dat de potentie van een locatie onderbenut wordt of dat de woningvoorraad op een te eenzijdige manier wordt uitgebreid.

Ook grijpen we terug op een belangrijk planologisch principe, namelijk dat eventuele toekomstig gewenste ontwikkelingen niet onmogelijk worden gemaakt en maken we inzichtelijk welke publieke opgaven op het gebied van infrastructuur, groen en

water voorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van verschillende woningbouwlocaties, zowel in de westelijke Haarlemmermeer als binnenstedelijk, in Hoofddorp.





3.4 Ontwikkelingsconcept: Stad én Dorp

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, 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 39
Wonen in Noord:	Hoofddorp Noord	pagina 51
Schiphol in de stad:	Gekantelde Kavels	pagina 54
Medische knoop	Ziekenhuis	pagina 73
Sportpark knoop	Huis van de Sport	pagina 74
Landleven in de stad:	Fruittuinen	pagina 85
Historie in de stad:	Fort Hoofddorp	pagina 102
Knooppunt in de stad:	Halte Bornholm	pagina 151

En op de pagina's 122 tot en met 135 staat ter bezinning en inspiratie een fotoreportage van Theo Baart: **van dorp naar stad: Hoofddorp in transitie**

De 10 opgaven voor Hoofddorp 2030

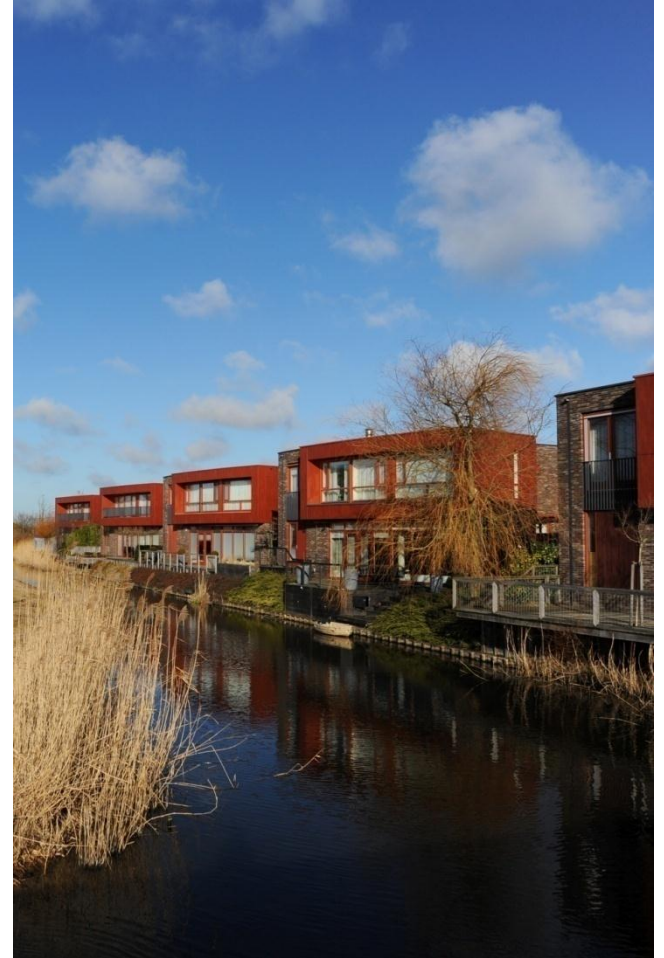
1. Bouwen van minimaal 3300 woningen voor starters, nieuwkomers en doorstromers.
2. Voorzieningen realiseren die passen bij de veranderende behoeften.
3. Herstructureren en transformeren van oudere bedrijven en sportgebieden.
4. Bereikbaarheid garanderen door scheiden lokaal van regionaal verkeer.
5. 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.

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 aanpakken 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

De woningbouwopgave voor Haarlemmermeer was tot voor kort gebaseerd op de afspraak met Rijk en regio om 15.000 woningen te bouwen, waarvan 10.000 in de Westflank, 1000 in Badhoevedorp, 700 in Nieuw-Vennep en 3300 in 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 teruggegeven aan het Rijk.
3. De economische crisis heeft grote invloed op de ontwikkelmogelijkheden van woningbouw, kantoren en bedrijven.
4. Woningbouwprognoses* tonen aan dat de behoefte aan woningen in dit deel van de Metropoolregio Amsterdam beduidend groot blijft.

De woningbouwbehoefte in Haarlemmermeer blijft onverminderd groot, het streven en beleid van Rijk en Provincie is erop gericht om vooral binnenstedelijk te ontwikkelen. Dat leidt ertoe dat de binnenstedelijke woningbouwopgave voor Hoofddorp groot is.

In Hoofddorp Zuid staan al woningen in de planning (Tudorpark). 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 in en aan Hoofddorp. Maar eerst een typering van de huidige Hoofddorpse woningvoorraad.

*) Prognose 'Primos 2011' van ABF Research, gemaakt in opdracht van de ministeries van I&M en BZK, geeft aan dat er in de Metropoolregio Amsterdam een uitbreidingsbehoefte is van 301.000 woningen tot 2040. Dat is beduidend meer dan de 150.000 die tot 2030 gepland staan

Typering van de huidige woningvoorraad

- Ruim driekwart van de woningen in Hoofddorp bestaat uit eengezinswoningen met tuin. In de uitbreidingswijken is dit gemiddeld 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)
- Het woonmilieu in Hoofddorp is te typeren als *stedelijk naorlogs grondgebonden*.

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, water, 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 herkenningpunten 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. Toolenburgerplas en Park21).

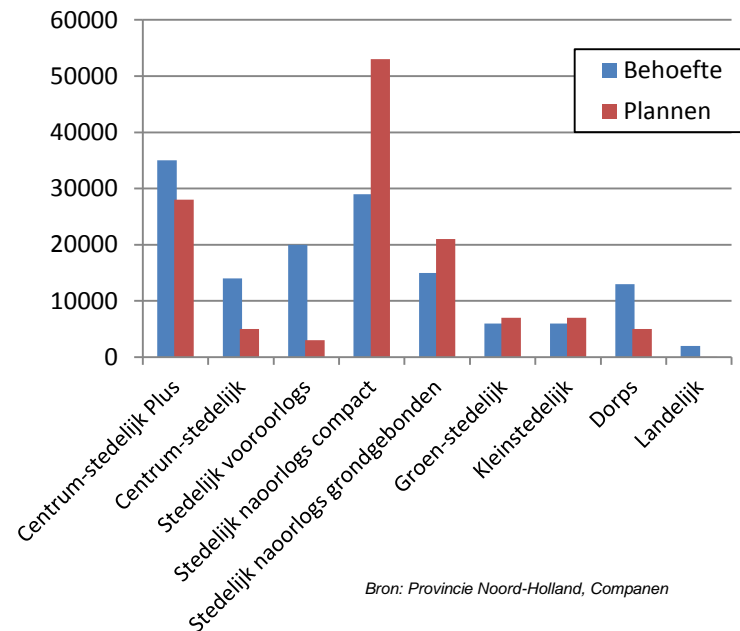
Uitgangspunt 6: Combineren van functies in één woongebouw.

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 vraaggestuurd bouwen en gewenste woonmilieus

Een van onze belangrijkste uitgangspunten is dat we woningen willen bouwen waar om gevraagd wordt. Naar dit zogenaamde vraaggestuurd bouwen heeft de provincie Noord-Holland in september 2012 onderzoek laten doen*. Uit dit onderzoek blijkt allereerst dat de vraag naar woningen groot blijft in het zuidelijk deel van de Stadsregio Amsterdam (Amsterdam, Haarlemmermeer). Hier is de bevolkingsdruk hoog en willen mensen graag wonen. De economische kracht van de regio en de aanwezigheid van veel werkgelegenheid zijn daarbij, naast de grote aantrekkingskracht van Amsterdam als woonplaats, belangrijke factoren. In het provinciaal onderzoek wordt geconcludeerd dat: 'met name in de regio Zuid-Kennemerland en de Stadsregio Amsterdam Zuid er onvoldoende plancapaciteit is om in de vraag volgens de prognose vraaggestuurd bouwen te voorzien'.

Behoefte en plannen (2040) in de regio Amsterdam Zuid



*) Onderzoek vraaggestuurd bouwen van Companen, 19 september 2012, in opdracht van de provincie Noord-Holland.

Vervolgens concludeert men dat in de regio Amsterdam Zuid (Amsterdam, Amstelveen, Haarlemmermeer) vooral behoefte is aan stedelijke woonmilieus. Men geeft aan dat er:

- Extra behoefte is aan het *centrum-stedelijk-plus* woonmilieu (Amsterdam, Haarlem), het *centrum-stedelijk* (Amsterdam, Amstelveen, Hoofddorp) en *stedelijk vooroorlogs* (Amsterdam).
- Nu al zijn er teveel plannen voor de lange termijnbehoefte aan *compacte stedelijk naoorlogse* woonmilieus in Amsterdam en Amstelveen en in *grondgebonden naoorlogse* woonmilieus (o.a. IJburg, Holendrecht, Amstelveen en Haarlemmermeer (Tudorpark)). Tevens is er reeds een teveel aan plannen in *groenstedelijke* woonmilieus.
- Wat de kleinstedelijke milieus betreft constateren de onderzoekers vooral een relatief grote overmaat aan plannen in het *groen-kleinstedelijke* milieu (Haarlemmermeer West), terwijl daaraan geen additionele behoefte meer is.
- Bij de dorpse woonmilieus zal het aantal plannen voor *centrum-dorps* wonen, onder andere in westelijk Haarlemmermeer opgevoerd moeten worden.

De provincie concludeert verder dat de vraag naar woningen in het stedelijk naoorlogs compacte en grondgebonden woonmilieu, de woonmilieus die in Hoofddorp veruit het meest voorkomt de behoefte nog altijd groot is. Maar het planaanbod is nog veel groter.

Uit het onderzoek blijkt dus dat er een grote behoefte is aan centraal stedelijk wonen, in of direct aan het centrum. De onderzoekers bevelen aan om bijvoorbeeld een slimme stedenbouwkundige verbinding te maken tussen naoorlogs compacte milieus met centrumgebieden, waarbij deze milieus gevoelsmatig bij het centrum worden betrokken. Ook aan stedelijk 'vooroorlogs' wonen is veel behoefte. Dat is nu moeilijk te realiseren. Wel kunnen we gebruik maken van de kenmerken van vooroorlogs wonen: namelijk functiemenging en compacte karakteristieke en kwalitatief hoogwaardige bouw met goede ontmoetingsplekken (pleinen en parken).

Conclusie

We kunnen concluderen dat Hoofddorp een rol kan vervullen in de toekomstige vraag aan stedelijk wonen in deze regio. Voor Hoofddorp liggen de grootste kansen bij het centrum-stedelijk en stedelijk 'vooroorlogs' woonmilieu. Het centrum stedelijk plus niveau is met name voor Amsterdam een opgave. De behoefte aan centrum-dorpse en landelijke woonmilieus kunnen we buiten Hoofddorp wellicht vervullen, bijvoorbeeld in de dorpen aan de westelijke ringvaart.

Woonmilieus in Hoofddorp

Woonmilieu indeling voor Hoofddorp (grotendeels volgens ABF-indeling)

	<i>typering</i>	<i>dichtheid*</i>	<i>typering</i>	<i>voorbeeld in Hoofddorp</i>
A	Centrum stedelijk Plus	80 +	stadscentrumgebied met veel voorzieningen	Hoofddorp-Centrum
B	Centrum stedelijk	45 - 80	vaak direct aan centrum of bij knooppunt, relatief veel voorzieningen	Verzetsheldenbuurt
C	Stedelijk vooroorlogs	50 - 70	niet aan het centrum, vooroorlogs, weinig groen en voorzieningen	'Jansoniusbuurt', 'Floriande eiland2'
D	Stedelijk compact	35 - 50	niet aan centrum, weinig voorzieningen, veel appartementen	Graan-voor Visch (deels)
E	Stedelijk grondgebonden	25 - 40	VINEX, naoorlogs, uitbreidingswijk niet aan centrum	Floriande
F	Groen stedelijk	20 - 30	suburbaan, groen, weinig voorzieningen, naoorlogs, niet aan centrum	Pax, Bornholm, Toolenburg

* dichtheid is het aantal woningen per hectare (bruto)

Voorbeelden in Hoofddorp

A Centrum stedelijk Plus



C Stedelijk vooroorlogs



E Stedelijk grondgebonden



B Centrum stedelijk



D Stedelijk naoorlogs compact



F Groen stedelijk



Onderzoek naar woningbouwlocaties

We hebben onderzocht op welke plekken in Hoofddorp woningen gebouwd kunnen worden. En welk woonmilieu hier het beste bij past. De afbeelding 'mogelijke woningbouwlocaties' op de volgende pagina laat de verschillende mogelijke locaties zien. Hierna zullen we nader op de locaties ingaan. We onderscheiden drie gebieden:



1. Zuid

Dit gebied bestaat uit de nieuwbouwgebieden Tudorpark, Zuidrand en het transformatiegebied Sportpark Toolenburg en De President. 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**. Over het algemeen vinden we hier een **(groen)stedelijk grondgebonden compact woonmilieu** het beste passen, waarbij bij knooppunten en langs de vaarten hoogteaccenten passen.

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**. Hier past een **stedelijk vooroorlogs woonmilieu**, met compacte bouw, menging van functies en karakteristieke bebouwing.

3. Stadscentrum en knooppunten

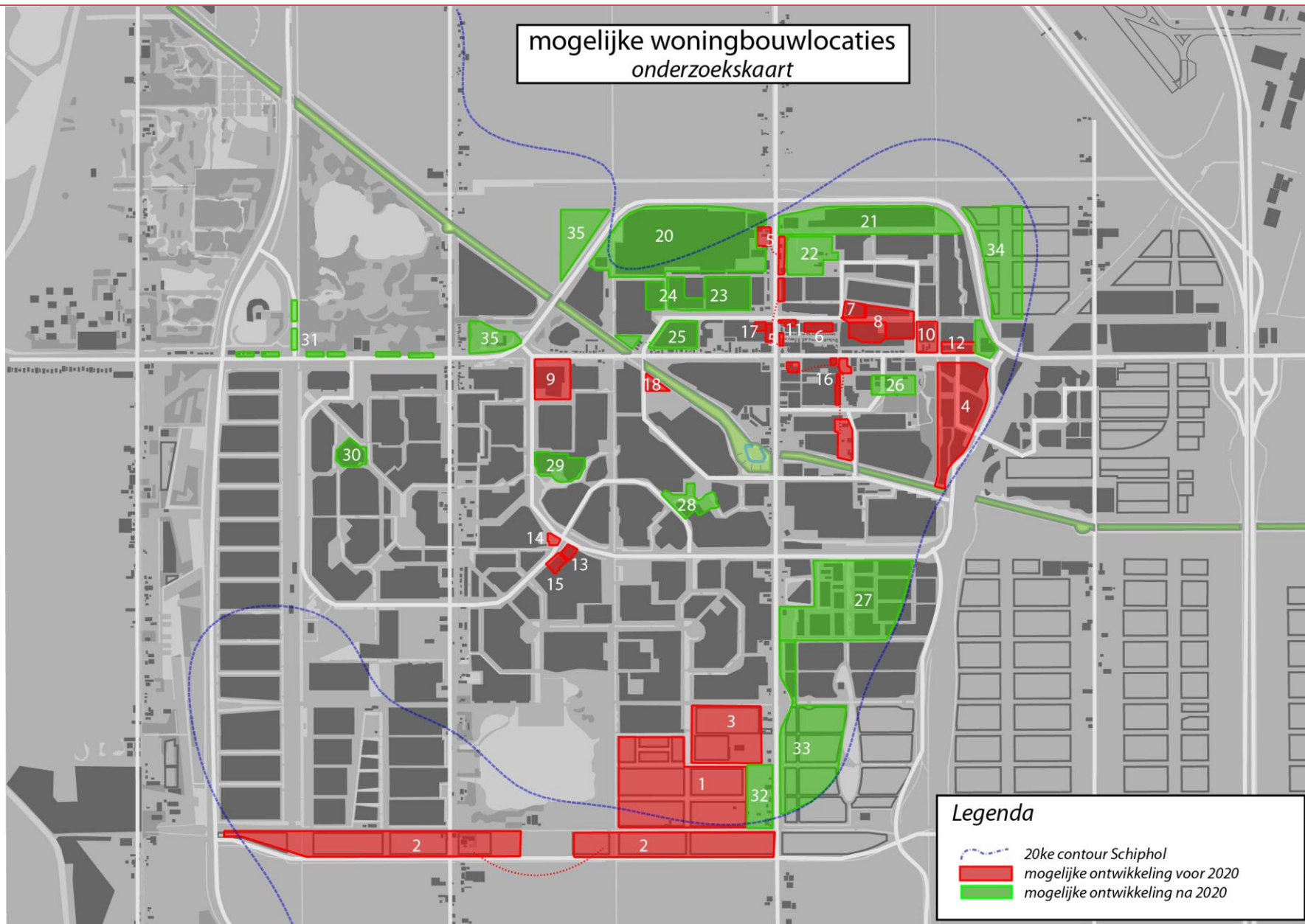
Dit zijn verspreid liggende kleinere gebieden in Hoofddorp, die gelegen zijn aan haltes van RegioNet en het station. Het zijn transformatiegebieden van kantoren en bedrijven, maar ook het centrum van Hoofddorp en de wijkcentra behoren hiertoe. Compact bouwen nabij het hoogwaardig openbaar vervoer leidt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

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 bestaande en te verwachte initiatieven met een relatief hoge realiseringspotentie, waarvan we verwachten dat de planontwikkeling nog voor het jaar 2020 start. 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.

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 ruim 5300 woningen. Daarmee verwachten we onze binnenstedelijke opgave van 3300 woningen te kunnen vervullen.

Voor de periode na 2020 (groen) 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)



Potentiële woningbouwlocaties Hoofddorp*

2020		Aant won. **	Woon milieu	Opmerkingen
Gebied				
1	Tudorpark	1250	E	Uitleglocatie
2	Zuidrand	1200	B	Uitleglocatie, parkrand
3	Sportpark Toolenburg	250	F	Transformatie honkbalvelden
4	Beukenhorst-West	900	B	<u>Driekwart</u> transformatie kantoorgebied
5	Hoofdvaart Noord	200	B	Transformatie solitaire kantoren
6	Nijverheidsstraat	90	B	Transformatie bedrijvengebied
7	Eijkenhoven	50	D	Wooneenheden voor ouderen
8	Leeghwaterstraat e.o.	250	B	Extra woningen herstruct. in 2 fasen
9	Verzorgingshuis Bornholm	200	D	Deconcentratie verzorgingshuis
10	Boslaan/Kruisweg	80	D	Transformatie bedrijvengebied
11	KwikFit/Benelite	50	B	Transformatie bedrijvengebied
12	Dura Vermeer/Telenor	120	B	Transformatie kantoorgebied
13	Toolenburg Lexpoint	80	B	Transformatie van garagebedrijf
14	Toolenburg Motorhuis	60	B	Transformatie van garagebedrijf
15	Zwembad Spectrum	50	B	Transformatie van zwembad
16	Centrum van Hoofddorp	400	A	Terazza, vd Zeeterrein, tijdelijke voorz.
17	Karwei	50	B	Transformatie van bouwmarkt
18	Paxlaan/Geniedijk	50	C	Transformatie garagebedrijf
Totaal		5330		

**) globaal aantal woningen, afgerond op tiental

* Aan deze tabel of kaart zijn geen verwachtingen, rechten of plichten te ontleiden

2030		Aantal won. **	Woon milieu	Opmerkingen
Gebied				
20	Hoofddorp Noord	1400	C	<u>Driekwart</u> transformatie van bedrijventerrein
21	Arnolduspark	700	C	Transformatie sportcomplexen en volkstuinen
22	Sportvelden Oost	350	C	Transformatie sportvelden
23	Beemster/Wormerstr. eo	100	C	Deels nieuwe won., deels herstructurering
24	Broekermeerstraat e.o.	50	C	Deels nieuwe won., deels herstructurering
25	Beatrixplantsoen	100	C	Herstructurering woningbouw
26	Hoofddorp-Centraal	200	B	gebied station-centrum (tennis, Emmaschool)
27	Graan-voor-Visch-Zuid	550	D	<u>Halve</u> transformatie deel van bedrijventerrein
28	Centrumgebied Pax	100	D	<u>Halve</u> herstructurering centrumgebied
29	Centrum Bornholm	200	D	<u>Halve</u> herstructurering centrumgebied
30	Centrumgebied Overbos	50	D	<u>Halve</u> herstructurering scholengebied
31	Rand H' meerse Bos	200	D	Langs N201 en bussenparkeerplaats
32	Toolenburg-Zuidoost	200	E	Invulling tussen Tool-Zuid en Hoofdvaart
33	De President-West	800	E	Woningbouw op zuidoost. deel bedrijventer.
34	Entreegebied oost	800	B	Stedelijke ontwikkeling nabij noordtak N201
35	Entreegebied west	300	E	Ontwikkeling rond brandweerkazerne e.o.
Totaal	ca.	6100		

**) globaal aantal woningen, afgerond op 501

Woonmilieu indeling voor Hoofddorp

(grotendeels volgens ABF-indeling, zie pagina 31)

	typering	dichtheid*
A	Centrum Stedelijk Plus	80 +
B	Centrum Stedelijk	45 - 80
C	Stedelijk vooroorlogs	50 - 70
D	Stedelijk Compact	35 - 50
E	Stedelijk Grondgebonden	25 - 35
F	Groen Stedelijk	20 - 30

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 onderzoeken en ontheffingen nodig zijn t.a.v. 20 Ke-contour, industrielaawai Schiphol, bodemvervuiling, 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 woningmarkt. Wel geven we hiermee aan dat er nog een grote potentie is voor compact bouwen in Hoofddorp. In totaal ruim 11.000 woningen.

Conclusie

Volgens deze berekening zullen in de eerste periode de meeste woningen kunnen worden gebouwd in het centrum stedelijk en (groen)stedelijk grondgebonden woonmilieu. Op lange termijn zien wij voor Hoofddorp Noord de meeste kansen voor het stedelijk vooroorlogs milieu (2700 woningen). Hiermee bouwen we grotendeels een ander woonmilieu dan het in Hoofddorp overheersende groen stedelijke (grondgebonden) milieu. Daar zijn we ons bewust van. We doen dit omdat er behoefte is aan dit soort woningen in de regio. Bij dit centrum stedelijk woonmilieu zal ook een bijbehorend voorzieningenniveau, functiemenging en stedenbouwkundig karakter gerealiseerd moeten worden.

De totale potentie voor binnenstedelijk bouwen in Hoofddorp is ruim 11.000 woningen, voornamelijk in een centrum stedelijk, stedelijk 'vooroorlogs' of grondgebonden woonmilieu.

1.3 Wat gaan we doen?

Voor de periode tot en met 2020

We gaan door met de woningbouwontwikkeling van Hoofddorp-Zuid. Hiertoe behoren Tudorpark (circa 1250 woningen), Zuidrand (1200) en sportpark Toolenburg (250). Van deze ontwikkelingen is de planvorming in een vergevorderd stadium. In Tudorpark zullen vanaf 2013 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 2700 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.

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

1 Burgemeester Pabstlaan – Kruisweg

Dit gebied omvat de integrale ontwikkeling aan de noordzijde van het centrum. Het is het gebied rond de Burgemeester Pabstlaan, die mogelijk in de toekomst doorgetrokken kan worden (zie Deltaplan Bereikbaarheid en hoofdstuk 4). Het betreft het gebied Nijverheidsstraat, waar inmiddels een woningbouwplan is voor 60 woningen op de plek van garagebedrijven. Ook bij KwikFit en Benelite kunnen op termijn woningen komen in een relatief intensieve vorm. Aan de oostzijde van de nieuweweg betreft het herstructurering van het gebied rond de Leeghwaterstraat (huurwoningen van Ymere) waar in 2013 mee gestart gaat worden en transformatie van het gebied Boslaan, Kruisweg en transformatie van oude kantoren aan de Kruisweg.

2 Centrum-Zuid

Dit is de locatie van de huidige tijdelijke voorzieningen (apotheek, bibliotheek, bioscoop) gekoppeld aan de Villa van Spaans en de kantoorgebouwen. Vooralsnog wordt dit gebied ingericht voor parkeren.

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. Inmiddels ligt er een plan voor de ontwikkeling van de Lexpoint garage met ca 70 appartementen en enkele grondgebonden woningen. Nadat duidelijk is geworden wat er met het zwembad van het Spectrum gaat gebeuren zal dit gebied mogelijk meegenomen worden in een integrale ontwikkeling.

4 Verpleeghuis Bornholm

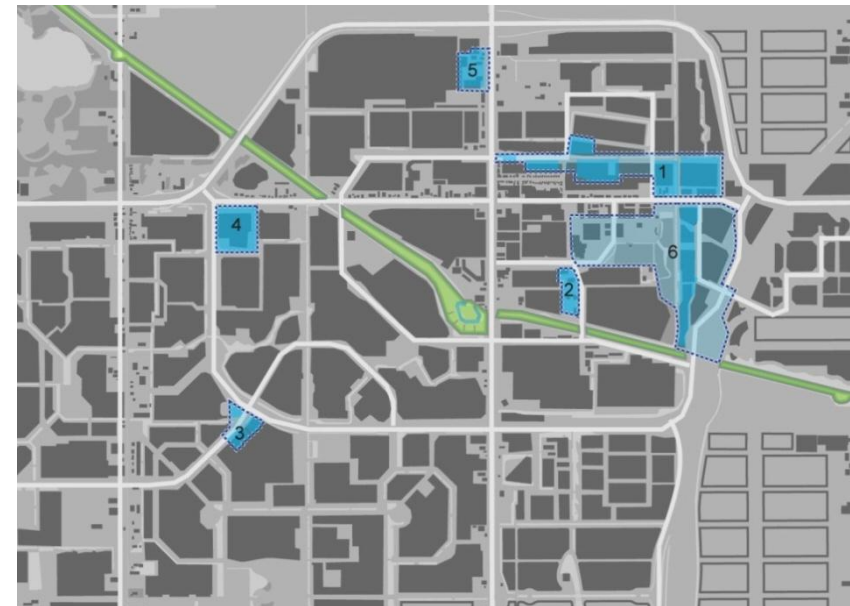
Herstructureren van het verpleeghuis Bornholm tot woningbouw: 200 woningen en zorgvoorzieningen.

5 Hoofdvaart Noord

De gebieden aan de oost- en westzijde van de Hoofdvaart. Deels is daar nu ingezet op de nieuwbouw van maatschappelijke opvang (oost) en hebben wij een principebesluit genomen over woningbouw voor een bedrijfslocatie aan de westzijde van de Hoofdvaart. Daarnaast zijn er initiatieven om verouderde en leegstaande kantoorpanden aan de Hoofdvaart om te vormen tot woningen.

6 Station – Beukenhorst - Stadspark

Omvormen van kantorengedrag tot woon-werkgebied met (onderwijs)voorzieningen. Daarbij wordt tevens gekeken naar de ontwikkeling van het station en naar de mogelijkheden voor ontwikkeling van een stadspark en verbinding tussen station en centrum. (zie ook paragraaf C2.4, pagina 150)



Voor de periode na 2020

De haalbaarheid van het bouwen van woningen op de bedrijventerreinen Hoofddorp Noord, het zuidelijk deel van De President en Graan-voor-Visch Zuid onderzoeken en uitwerken.

De woningbouwpotenties liggen er. Herstructurering van ouder woningbouwgebieden en transformatie van bedrijven en sportcomplexen is op langere termijn mogelijk, zie hoofdstuk B3 (Her- en transformeren). Maar bij transformatie van bestaande bedrijventerreinen zijn ook 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 eventuele 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)



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 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 wijken Hoofddorp-Oost en –Noord 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. In het Cultuurgebouw heeft Hoofddorp ook 2 theaterzalen, bibliotheek, een pop-centrum en een centrum voor kunst en cultuur. De nieuwe bioscoop in het centrum is eveneens een verrijking voor heel Haarlemmermeer. En ook het winkelcentrum van Hoofddorp ontwikkeld zich steeds meer tot een regionaal centrum. Naast deze voorzieningen kent Hoofddorp ook goede commerciële fitness- sport- en gezondheidsvoorzieningen.

Melis Spaans Plein

Flexibele openbare ruimte

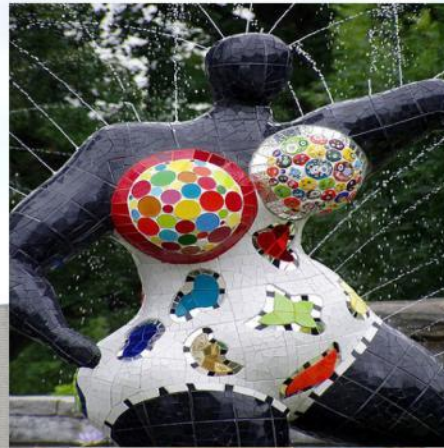
Verbinding tussen Hoofdvaart en winkelcentrum

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 en gemeentelijke ook een grote lokale functie. De laatste jaren is met name deze categorie voorzieningen sterk verbeterd. Denk daarbij aan het Claus Eventcenter, of 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 Tudorpark 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 en de bioscoop maakt Hoofddorp een inhaalslag, maar uitgaansgelegenheden als cafés en restaurants zijn nog steeds dun gezaaid en het zijn vooral de jonge inwoners die deze voorzieningen missen.



En 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.

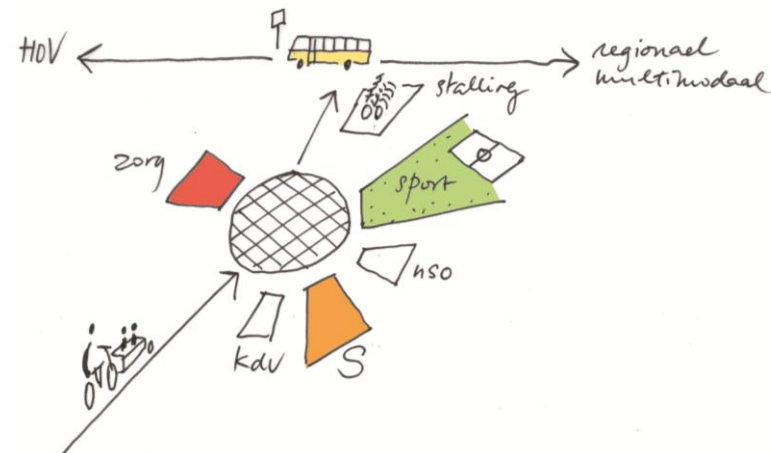
Uitgangspunt 2:

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 dorpse 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. De haltes en knooppunten betekenen veel voor wijkvoorzieningen: de combinatie met werken en voorzieningen is op deze plekken immers 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.

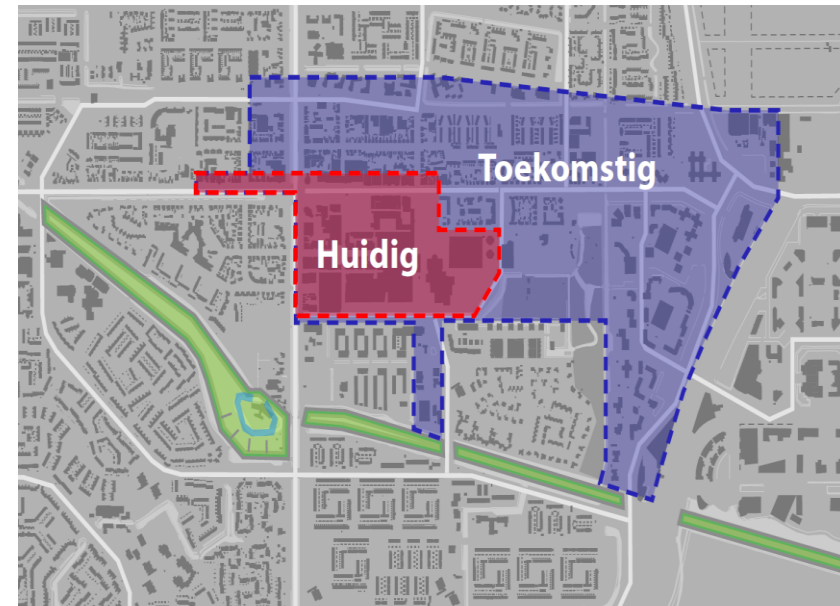
Op lange termijn kunnen mogelijk de grote sportcomplexen van Hoofddorp-oost en Arnolduspark verplaatst worden naar andere gebieden om woningbouw mogelijk te maken. Wij zullen dit - samen met de sportverenigingen - nader onderzoeken.

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 niet altijd meer eigen parkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein gerealiseerd te worden. Als locaties bijvoorbeeld te klein of niet met auto bereikbaar zijn vinden we het in het centrumgebied goed mogelijk om de benodigde parkeerplaatsen af te kopen. In de stadscentrumgebied is de woonfunctie gecombineerd met voorzieningen, detailhandel en horeca. We onderkennen dat met het inbrengen van meer levendigheid door verschillende functies in dit gebied dat dit mogelijk meer overlast voor huidige en toekomstige bewoners met zich meebrengt.



Afbeelding: Huidig en toekomstig centrumgebied

Uitgaansvoorzieningen

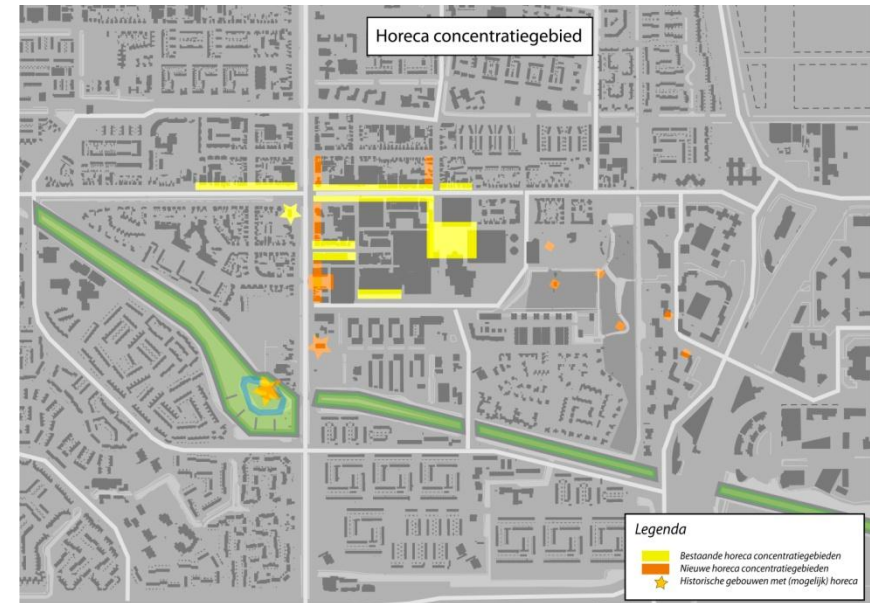
Voor uitgaansvoorzieningen zijn in het stadscentrumgebied enkele clusters aangewezen waar diverse soorten horeca gevestigd kunnen worden. Op deze locaties maken we in het bestemmingsplan horeca mogelijk. We onderzoeken tevens of er in de toekomst meer horecaconcentratiegebieden aan te wijzen zijn in 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. 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 (zoals bijvoorbeeld de nieuwe initiatieven voor 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 op langere termijn verdere uitbreidings- mogelijkheden voor concentratiegebieden in de aanloopstraten vanuit het noorden, langs de Hoofdvaart en de Nieuweweg. Tevens kan de route van het station naar het centrum een locatie worden voor horecapaviljoens.



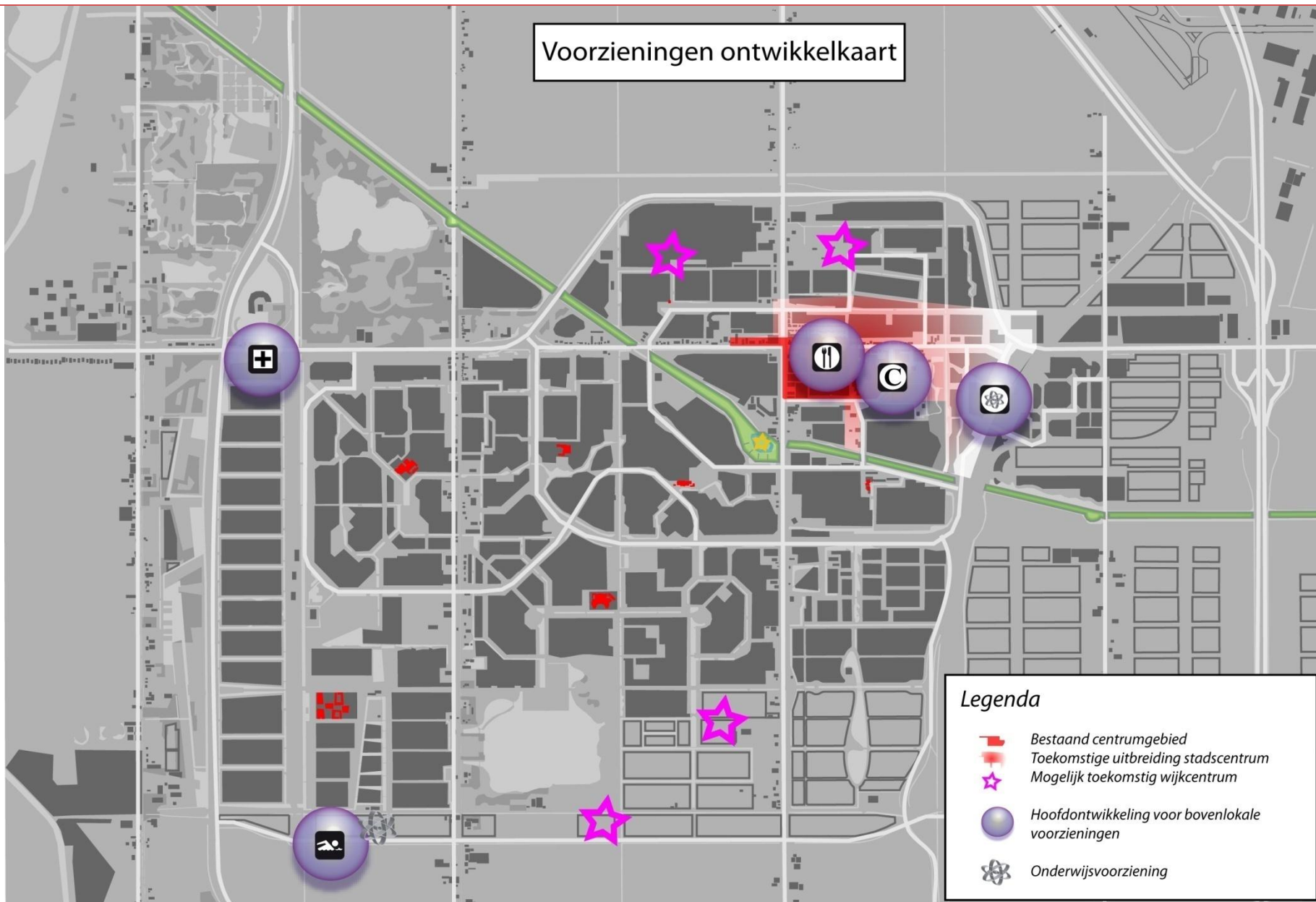
Bestaande en nieuwe horeca concentratiegebieden in het centrum van Hoofddorp

Evenementen voor bewoners en bedrijven

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

In het stadscentrum willen we daarom onderzoeken of er naast het Van Stamplein een locatie gevonden kan worden die goed in te richten is voor evenementen. Met name zoeken we in het gebied tussen station en het huidig winkelcentrum. Hiermee maken we niet alleen meer evenementen mogelijk, maar ze zijn ook beter te spreiden over het stadscentrum. Dit terrein zou gericht kunnen zijn op wat grotere evenementen zoals een muziekfestival (circa 5000 m2, 1000 tot max 5000 bezoekers). In ons recente evenementenbeleid (2011) hebben we ook al aangegeven dat het Haarlemmermeerse Bos en - in de toekomst - Park21 de locaties zijn voor zeer grote evenementen (meer dan 5000 bezoekers). Kleine evenementen (minder dan 500 bezoekers) en middelgrote evenementen (500-1000 bezoekers) stimuleren we ook door daarvoor ruimte te reserveren (o.a. in de wijkcentra, en in Park21).

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 driekwart van de bezoekers komt nu uit Hoofddorp. Na de laatste uitbreiding 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, zorg-, kraam- of bevallingshotel 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. In de nieuwe Cultuurnota 'Ruimte voor cultuur, kansen voor ondernemerschap' hebben wij het Cultuurgebouw aangewezen als centrum van de culturele infrastructuur in Haarlemmermeer en als som van de in het Cultuurgebouw gevestigde instellingen. Daarnaast zetten wij onder meer in op meer aandacht voor de cultuurhistorie van Haarlemmermeer. Die unieke geschiedenis is nog altijd terug te vinden in gebouwen en plekken in Hoofddorp.



Het nieuwe Cultuurgebouw als spil van de cultureel in Haarlemmermeer

Onderwijsvoorzieningen

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

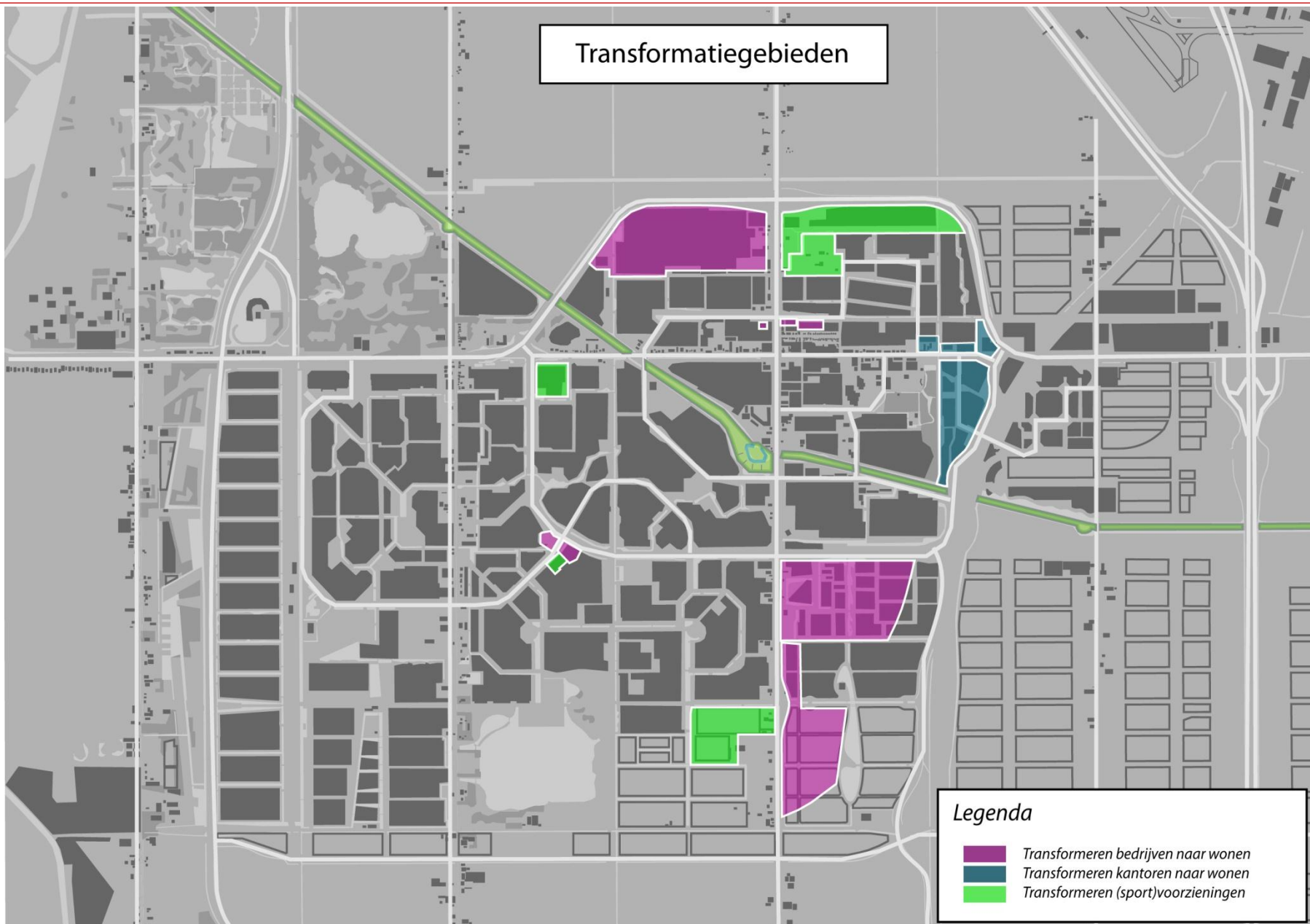
Na jaren van krapte aan het eind van de jaren negentig kampt de kantorenmarkt in Haarlemmermeer al enige jaren met overaanbod: veel leegstand en een omvangrijk planaanbod. Uit een inventarisatie voor de Kantoren- bedrijvenstrategie (2012) is gebleken dat de huidige plancapaciteit van kantoorruimte tot 2040 in Haarlemmermeer 1,1 miljoen m2 bedraagt. Tegelijkertijd kende de gemeente begin 2012 een leegstandspercentage van bijna 23%. Dit is zowel nationaal als internationaal gezien een hoog leegstandspercentage.

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 bijna een derde van de kantoorvoorraad leeg. En daarvan staat meer dan de helft 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.

Ook de markt van bedrijventerreinen wordt in de nabije toekomst geconfronteerd met maatschappelijke ontwikkelingen die leiden tot een veranderde vraag. De vraag verandert in zowel kwantitatief opzicht (op sommige plaatsen is sprake van krimp, of hooguit een vervangingsvraag en op andere juist uitbreiding) als kwalitatief opzicht (verandering in economische structuur). Onze gemeente heeft belang bij een bedrijventerreinenmarkt waar vraag en aanbod meer met elkaar in evenwicht zijn. In Hoofddorp hebben we te maken met 3 bedrijventerreinen: Hoofddorp Noord, Graanvoor- Visch Zuid en De President. Daarnaast zit er een verouderd en klein bedrijventerrein aan de Nijverheidsstraat. Ook voor de oudere bedrijventerreinen begint de leegstand nijpend te worden. Met name geldt dit voor de bedrijventerreinen Nijverheidsstraat en Hoofddorp-Noord.





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 altijd ontwikkelingen gaande

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

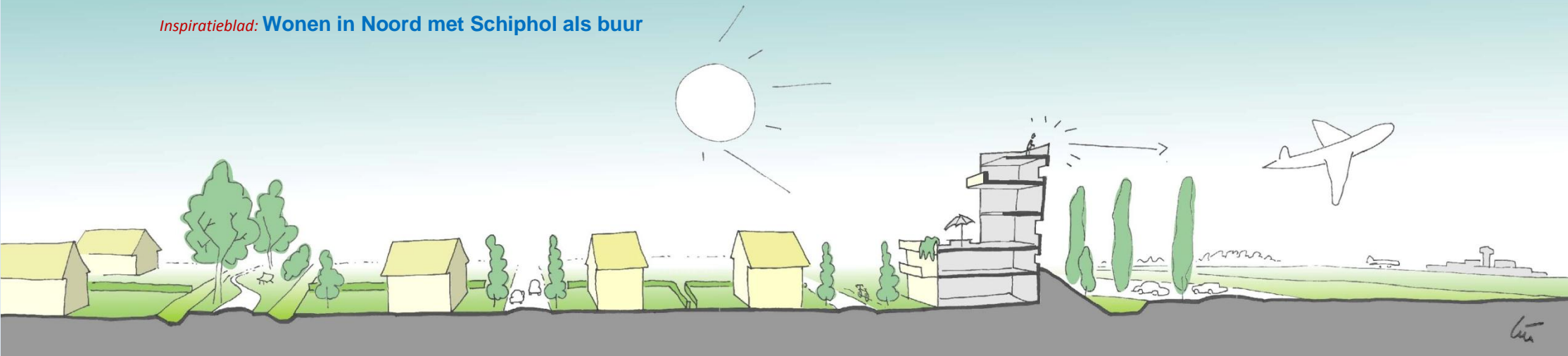
Het belangrijkste argument om het leegstandsprobleem aan te pakken is het tegengaan van verpaupering. We willen voorkomen dat er een negatieve spiraal ontstaat. Ook zijn wij als overheid verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening. Bij een situatie van structurele leegstand is geen sprake van 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 buurtsport-accommodaties willen we behouden of verder 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 de nieuwe bestemmingsplannen Hoofddorp-Noord en -Centrum zal door middel van een wijzigingsbevoegdheid andere functies mogelijk worden gemaakt. In overleg met beleggers en gebruikers onderzoeken we de mogelijkheden tot transformatie of sloop van de gebouwen in het gebied.

Bedrijven aan de Nijverheidsstraat op korte termijn transformeren tot centrumgebied met wonen. De uitstraling is die van een stedelijke boulevard. Parkeren dient bij voorkeur in het gebouw of in gebouwde parkeergelegenheden opgelost te worden. In het nieuwe bestemmingsplan maken we deze transformatie mogelijk.

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

In principe kunnen initiatieven die buiten de 20Ke-contour (vliegtuiglawaai) liggen nu al gerealiseerd worden, want behalve de geluidscontour van Schiphol liggen er geen A-zoneringen (industrielawaai) over het terrein. Maar de mensen die hier komen wonen moeten zich bewust zijn van de mogelijke geluidsoverlast. Voor bouwen binnen de 20 Ke-contour zullen we overleg voeren (in het kader van SMASH) met het Rijk. Tevens zal rekening moeten worden gehouden met grondlawaai van Schiphol en verkeerslawaai van 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 met een 'stedelijk vooroorlogs' woonmilieu. 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.

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 RegioNet, 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 wordt deels getransformeerd tot woongebied.

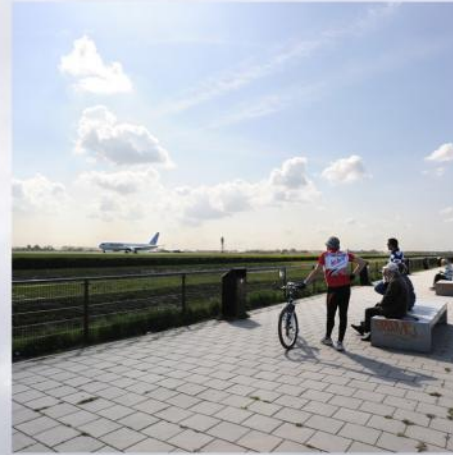
Vanwege de geluids- en lichtoverlast voor de toekomstige bewoners van Tudorpark en de ambities van de gemeente met de honk- en softbalvereniging Pioniers hebben we besloten om dit complex te verplaatsen naar Park21. Het huidige sportpark wordt ingericht als woongebied met veel laagbouw en groen.



Volkstuincomplex in Hoofddorp-Oost

Schiphol in de stad

Inspiratieblad



Gekantelde kavel

Beleving Schiphol

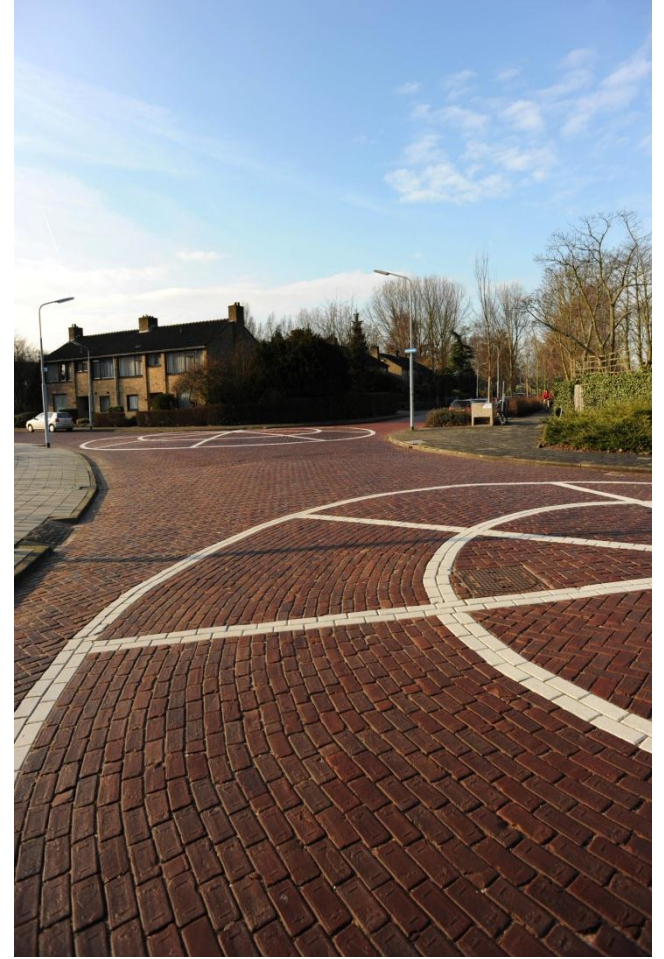
Multifunctioneel

Verbintenis
Hoofddorp - Schiphol

Spottersplek

Expositie ruimte

Recreatieve omgeving



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?

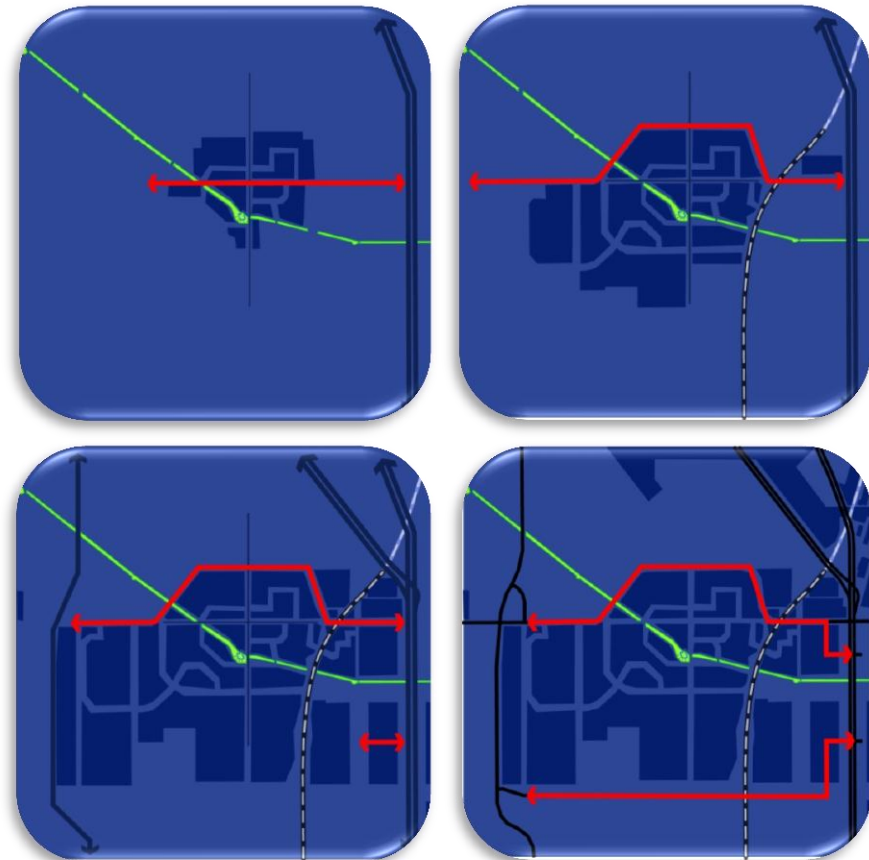
Ruimte geven voor automobilititeit is één van de belangrijkste doelstellingen uit ons Deltaplan Bereikbaarheid 'Vrijheid van bewegen', dat op 26 januari 2012 door de raad is vastgesteld. Daarvoor willen we het netwerk aan infrastructuur voor de (vracht)auto uitbreiden en verbeteren, de bestaande knelpunten in het autonetwerk oplossen en het netwerk voor de auto zo inpassen dat de lasten (ruimtelijke inpassing, barrièrewerking, aantasting leefomgevingskwaliteit) zo beperkt mogelijk zijn en de lusten (goede bereikbaarheid) toenemen.

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 die vergelijkbaar is 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 leefbaarheid en 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. Dat zijn onder andere:

- De ontsluiting van Hoofddorp Centrum (zie opgave 6),
- De IJweg tussen Leenderbos en Bennebroekerweg, die een belangrijke interne verbinding funktie 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, fietsers naar de rijbaan). Tellingen hebben uitgewezen dat deze maatregelen effectief zijn en de intensiteit een waarde heeft bereikt die beter past bij de woonfunctie van de IJweg.
- 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 bussluis in de Waddenweg staat deze verbinding in de weg. Op 1 oktober 2011 is met een proef gestart om de bussluis buiten de spitsperiode en in de weekenden open te stellen voor al het verkeer. Op basis van de evaluatie, uitgevoerd tussen 1 oktober 2011 en 1 oktober 2012, is vanaf 1 januari 2013 de proef ongewijzigd omgezet in een permanente situatie.
- De ontsluiting van de woningbouw in Hoofddorp-Zuid zal via de Nieuwe Bennebroekerweg gaan. Met de aansluiting van deze weg op de A4 in 2014 zal deze weg intensiever gebruikt gaan worden. Het gedeelte tussen de Spoorlaan en de aansluiting met de A4 gaan wij aanpassen 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' (januari 2012) hebben we onze ambitie voor een duurzaam en een 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 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 eerst 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:

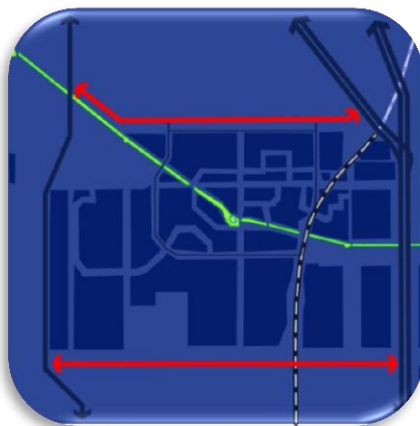
Aan de zuidzijde van Hoofddorp de Nieuwe Bennebroekerweg aanpassen voor regionaal verkeer.

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 zogenoemde Duinpolderweg Zwaanshoek en Lisserbroek van verkeer ontlasten. De Nieuwe Bennebroekerweg krijgt naast een regionale functie vooral op nationaal niveau betekenis als verbinding tussen de Greenport Bollenstreek en de Mainport Schiphol. 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 Duinpolderweg

De Duinpolderweg vormt de verbinding van de A4 naar de N206 bij De Zilk in de Bollenstreek. Deze weg is een belangrijke nog ontbrekende schakel in het regionale net (zie de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland), en is als verbinding tussen Greenport, Mainport en Greenport van groot economisch belang. De nu nog niet aanwezige verbinding van de N205 naar de N206 maakt hier deel van uit. Aanleg van deze Duinpolderweg 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 de Duinpolderweg 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 langetermijnvisie 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.

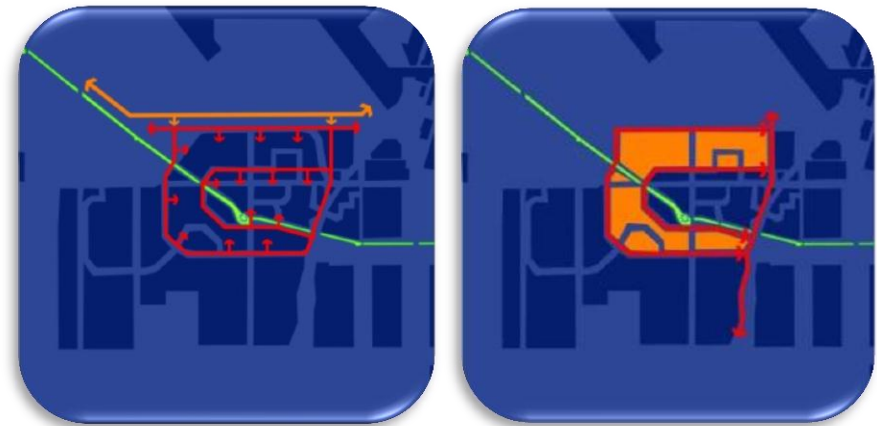
Het gebied binnen de binnenring kan als bestemming beschouwd worden, waar geen doorgaande routes meer in zitten. Vanaf de binnenring kunnen zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde parkeergarages van het centrum bereikt worden.

Doortrekken burgemeester Pabstlaan

De doortrekking van de burgemeester Pabstlaan, als deel van een binnenring, is in onze visie van belang om op lange termijn het centrum van Hoofddorp en Hoofddorp-Oost bereikbaar te houden. In het kader van het Deltaplan Bereikbaarheid hebben we nu al maatregelen genomen voor de verbetering van die bereikbaarheid. We willen met deze visie voorsorteren op mogelijke bereikbaarheidsproblemen op lange termijn, na 2020. Er is dus nu geen sprake van dat de doorgetrokken Burgemeester Pabstlaan op korte termijn daadwerkelijk aangelegd gaat worden.

Ook het in de Structuurvisie Haarlemmermeer en Deltaplan Bereikbaarheid reeds genoemde tracé van de HOV-lijn door het centrum is nog in studie (zie paragraaf 5.3). Wij moeten daarbij nog de keuze maken tussen een tracé over de Kruisweg of over de oude spoordijk (Burgemeester Pabstlaan en verder). Indien wij in de toekomst kiezen voor het tracé over de Kruisweg zal er op die weg minder ruimte zijn voor de auto. Een alternatief voor de auto is dan een doorgetrokken Pabstlaan.

Als de noodzaak van een doorgetrokken Pabstlaan aangetoond is volgt een uitgebreid onderzoek naar de inpassing van de weg. Daarbij zullen we nadrukkelijk rekening houden met de leefomgeving. Ook zullen we alternatieven onderzoeken. Er is echter momenteel nog geen aanleiding om dit onderzoek op te pakken. Wel willen we er nu alvast voor zorgen dat er ruimte blijft voor de mogelijke toekomstige aanleg van de binnenring.



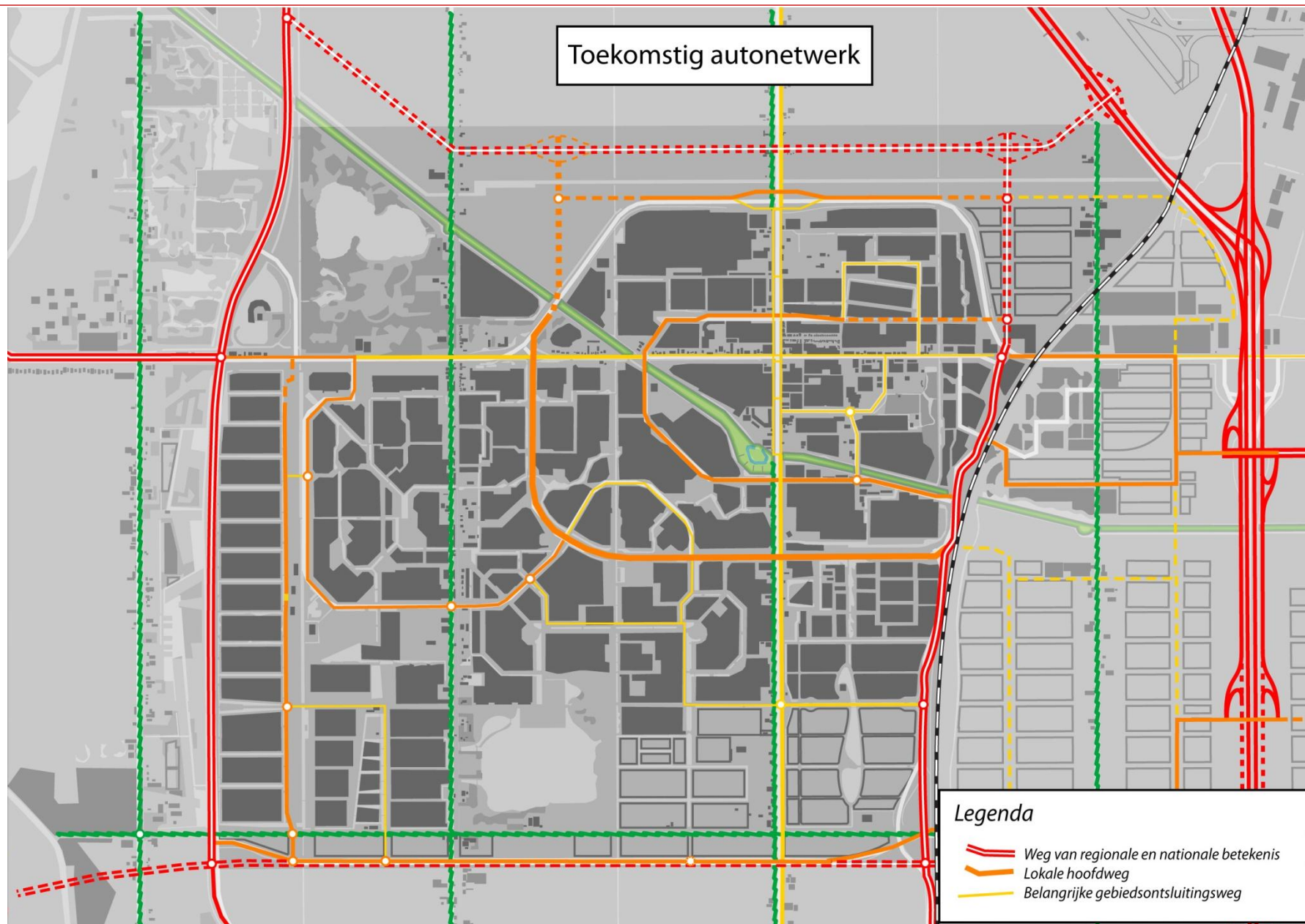
De buiten- en binnenring van Hoofddorp met ontsluitingsgebieden

Korte termijn (2011 – 2020)

De visie voor de toekomst ligt er niet van vandaag op morgen en is vooral verbonden 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 6 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), 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 eind 2013 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 gaat 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'). Deze verbinding wordt een belangrijke hoofdonsluiting voor en door het midden van Haarlemmermeer en heeft zeer hoge prioriteit. Knelpunt in deze verbinding is op termijn het bestaande spoorwegviaduct, waar alleen met passen en meten een 2x2 verbinding gerealiseerd kan worden in combinatie met langzaam en agrarisch verkeer. Bussen moeten met het verkeer meerijden. Op lange termijn stellen we een nieuwe onderdoorgang of viaduct voor. Dit is meer toekomst vast en zorgt voor een grotere ruimtelijke kwaliteit.

Voor de korte termijn starten we met het opwaarderen van de bestaande Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de nieuwe aansluiting op de A4. In een 2^e fase gaat dit gedeelte naar 2x2 rijstroken.

Uitbreiden capaciteit en doorstroombaan van de Nieuwe Bennebroekerweg.

Eind 2013 gaat de nieuwe zuidelijke knoop op de A4 open. Hiervoor wordt de wegcapaciteit tussen de Spoorlaan en de A4 vergroot. Voor de lange termijn (na 2020) is de ambitie om de Nieuwe Bennebroekerweg in het oosten rechtdoor te trekken en met een nieuwe aansluiting op de A4 aan te sluiten. Naar het westen toe hebben we de intentie uitgesproken om samen met de provincie Noord- en Zuid-Holland en de gemeenten in de Bollenstreek de Nieuwe Bennebroekerweg in het westen door te trekken naar de N206 en N208 (Bollenstreek). Deze verbinding heet de Duinpolderweg. Naast een belangrijke functie voor de Greenport Bollenstreek naar de Mainport Schiphol zal deze weg Zwaanshoek en Lisserbroek van verkeer ontlasten.

Voor de realisering van de benodigde capaciteit van tweemaal twee rijstroken (tussen Spoorlaan en Ringvaart) 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 een nog sterkere regionale functie. Tot het moment van aanleg van deze weg kan volstaan worden met een ruimtereservering en behoudt de Nieuwe Bennebroekerweg, in 2013 aangesloten op de A4, een lokale en regionale functie.

Verbeteren van de bereikbaarheid van Floriande en Overbos

A: Proef met de busluis

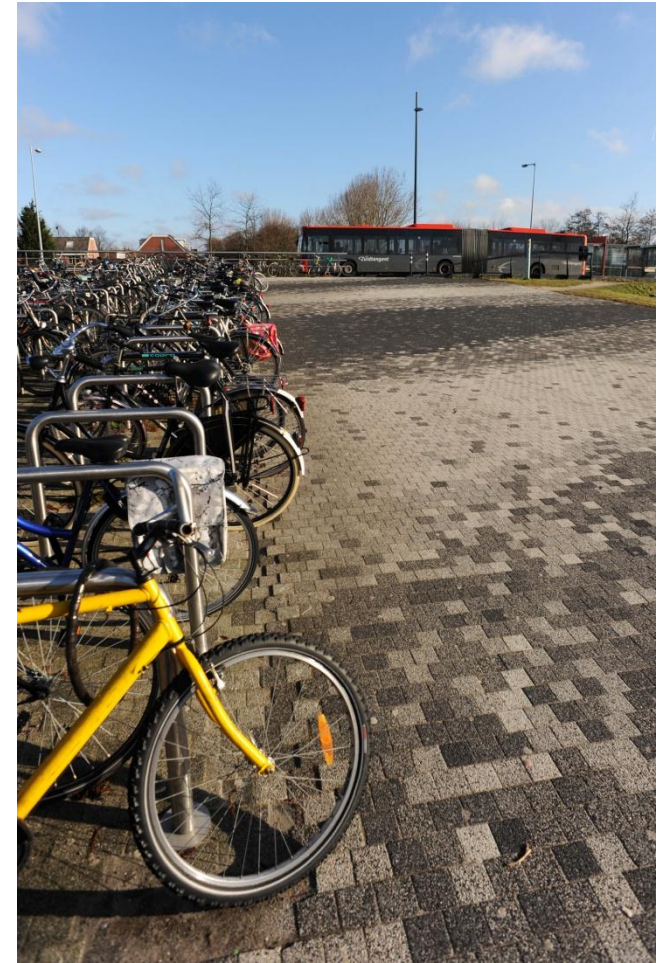
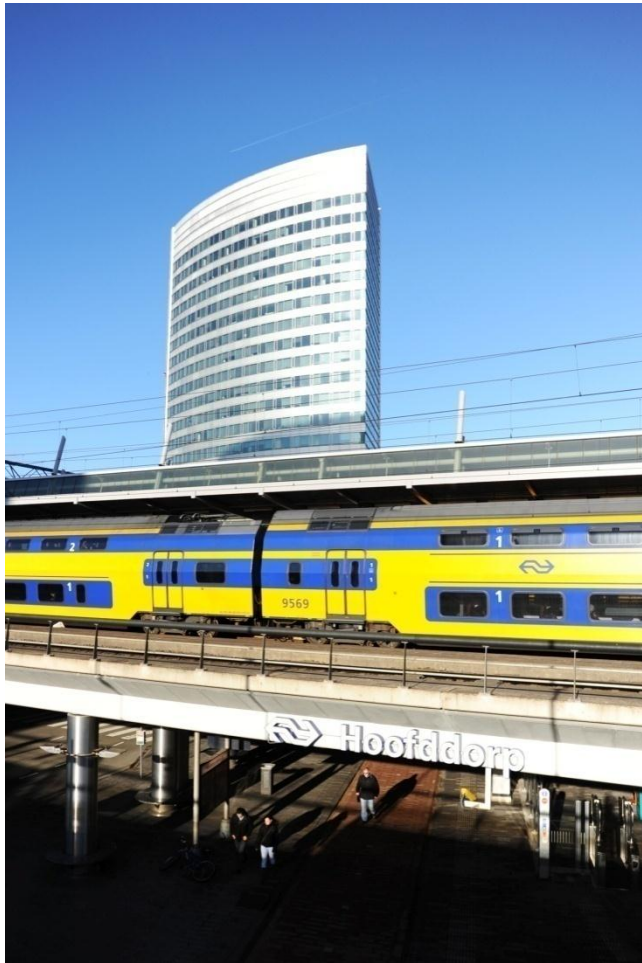
De proef met het gedeeltelijk openstellen van de busluis in de Waddenweg/Deltaweg, zoals deze is gehouden tussen 1 oktober 2011 en 1 oktober 2012, maakt dat buiten de spitsen en tijdens de weekenden de busluis voor al het verkeer open is. De openstelling moet bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Floriande door het vergroten van de keuzemogelijkheden in de route, vervoerswijze en voorzieningen-gebruik, zonder dat dit onevenredige overlast voor bewoners of een verslechtering van de verkeersveiligheid tot gevolg heeft. Op basis van een evaluatie uit oktober 2012 heeft de proef in gewijzigde vorm vanaf 1 januari 2013 een definitief vervolg gekregen.

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 busluis 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.

Afwaarderen en herinrichten van de (oude) Bennebroekerweg

De bestaande Bennebroekerweg wordt afgewaardeerd en heringericht als erftoegangsweg. Daarbij rekening houdend met landbouwverkeer.



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* 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 R-net (voorheen 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. Er is inmiddels gestart

met de R-net Oosttak, 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 voor 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 R-net in Hoofddorp levert ook enkele knelpunten op voor de autobereikbaarheid. 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 kan dat op termijn een probleem worden, maar ook de kruisingen aan de Van Heuven Goedhartlaan kunnen in de toekomst verstopt raken. Vertrammings 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:

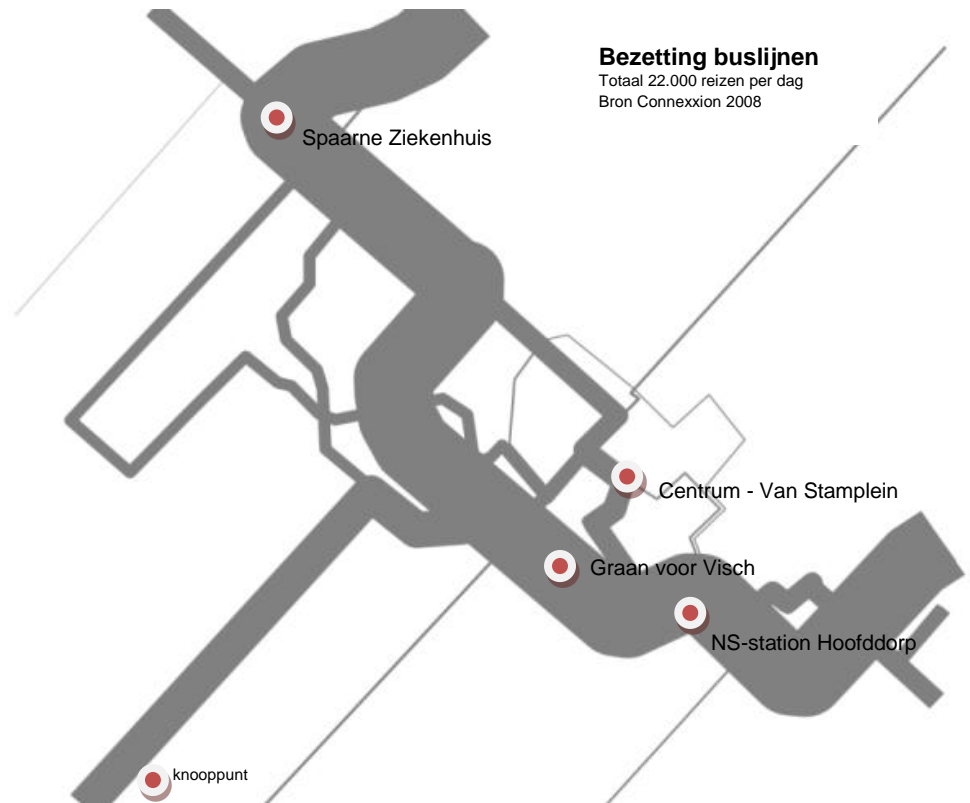
- het **NS-station**, met overstap van R-net, reguliere buslijnen en trein, met, behalve een bewaakte fietsenstalling nauwelijks voorzieningen ;
- **Burgemeester Van Stamplein**: overstap op verschillende reguliere buslijnen, midden in het centrum van Hoofddorp, met parkeergelegenheid en fietsenstalling;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

- **Graan voor Visch**: overstap van twee R-netlijnen 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 een bus van R-net om naar de werkplek te gaan. De andere haltes van de R-net 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 vervoersnetwerk 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.

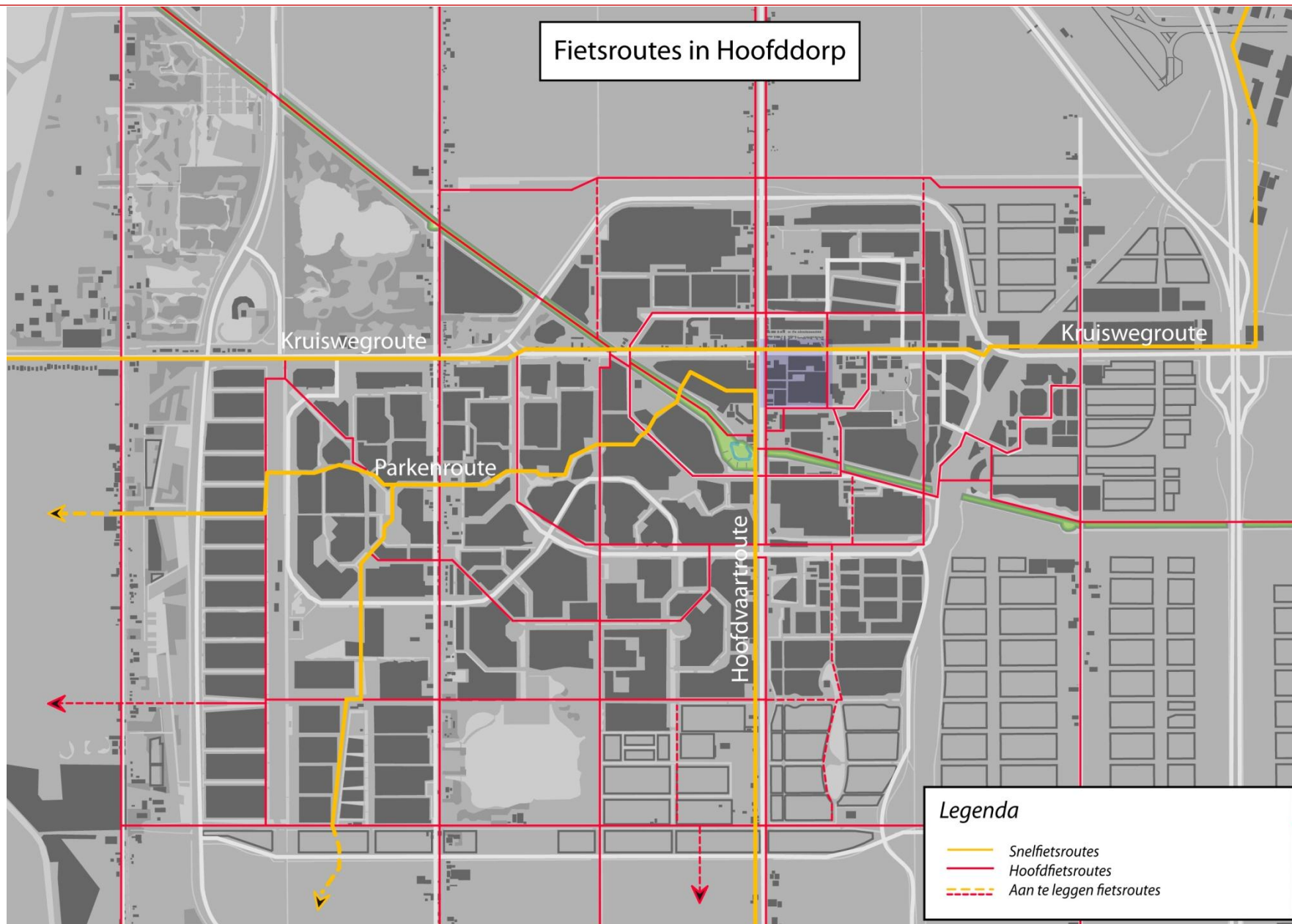
Verschillen in leefstijlen van mensen bepalen wat bij de verschillende knooppunten aan voorzieningen aangeboden moeten worden. Dat hangt af van het woonmilieu in de directe omgeving van de knoop en het type vervoer. Naar een knooppunt aan de rand komt men met de auto. Dan ligt een parkeerplaats met servicestation voor de hand. Een meer binnenstedelijke knoop die op de fiets gericht is, heeft dan bijvoorbeeld meer baat bij een bewaakte fietsenstalling 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 verbinden 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.



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 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.

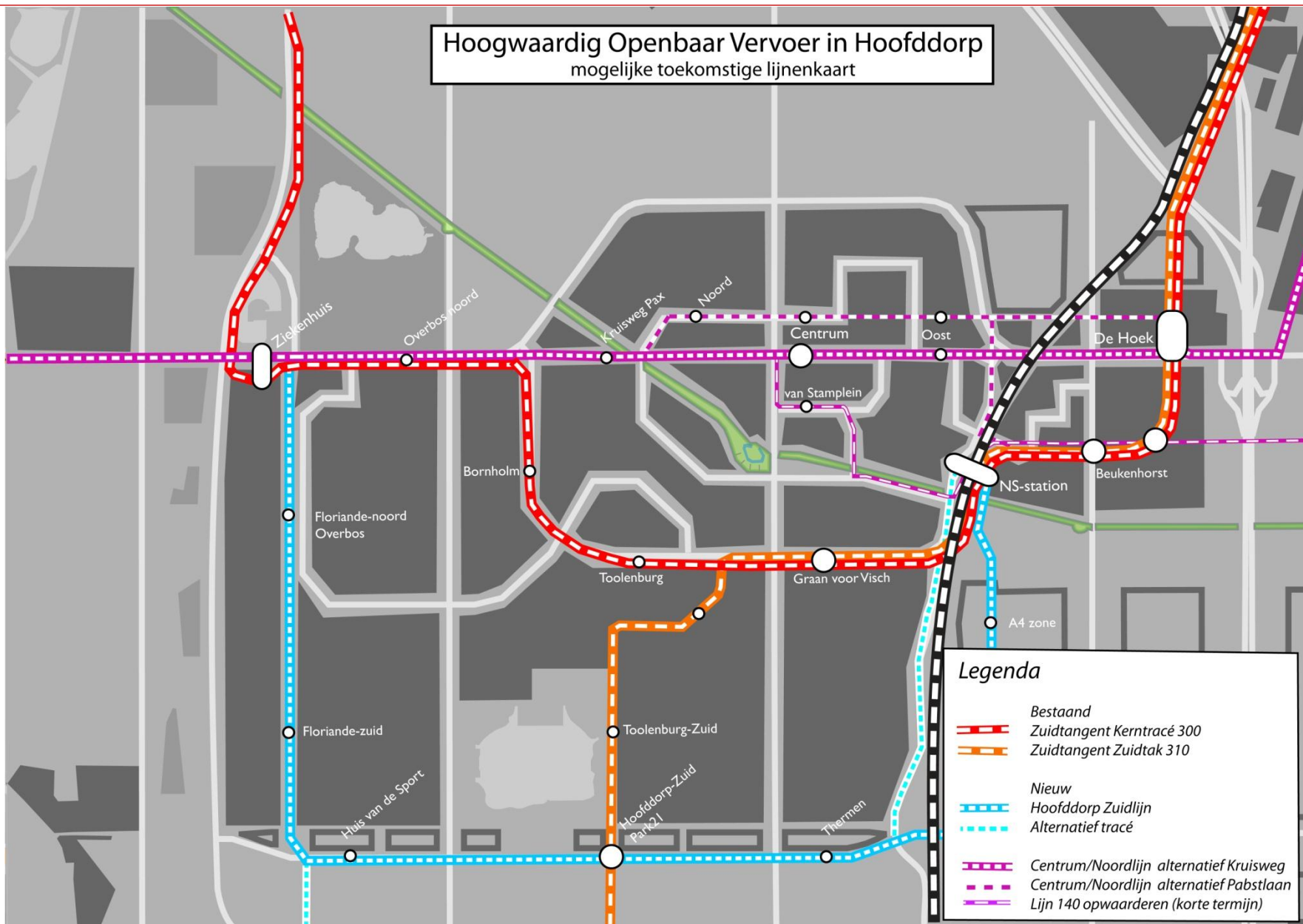
Verzamelroutes bestaan uit het fijnmazige onderliggende fietsnetwerk (buurt-, wijk- en kernenniveau) die verbonden zijn met het hoofdnet. Dit zijn alle wegen en paden waar gefietst mag worden en die geen onderdeel zijn van het hoofdnet fiets of recreatieve fietsroutes. Via verzamelroutes kan men vanuit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



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 Hoofd fietsroutes

Doordat grote delen van het fietsnetwerk niet het autonetwerk volgen, is het op deze routes lastig oriënteren voor 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 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 gaan we afwaarderen voor autogebruik, zodat ze 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). Deze lijnen zijn daarvoor in onderzoek:

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 R-net hoofdtracé (lijn 300) 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 een eerste 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 lijn 300 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 (overstappen kan uiteraard ook bij het ziekenhuis of het station). De verbinding naar Schiphol is snel en hoogwaardig te maken, waardoor regioreizigers deze lijn als alternatief kunnen kiezen voor de huidige R-net lijn 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. 2700 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 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 Tudorpark. Daarbij gaat onze voorkeur uit voor een tracé langs de Nieuwe Bennebroekerweg. In eerste instantie zal er gebruik worden gemaakt van de bestaande Nieuwe Bennebroekerweg. Zodra 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 langs de Nieuwe Bennebroekerweg te realiseren. Daarvoor is 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 de nieuwe werkgebieden ten oosten van het spoor (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 (lijn 300) van Regionet 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 Tudorpark worden 1250 woningen en enkele voorzieningen gebouwd. Daarnaast worden er mogelijk 1200 woningen in Hoofddorp Zuidrand ontwikkeld, waarvan een groot deel ter hoogte van Tudorpark. Op de kruising van de bestaande Zuidtak RegioNet 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 ziekenhuis. Deze plek is de westelijke entree van Hoofddorp en een overstapplek van auto, fiets en (hoogwaardig) openbaar vervoer is daarmee een van de grotere knooppunten in Hoofddorp.

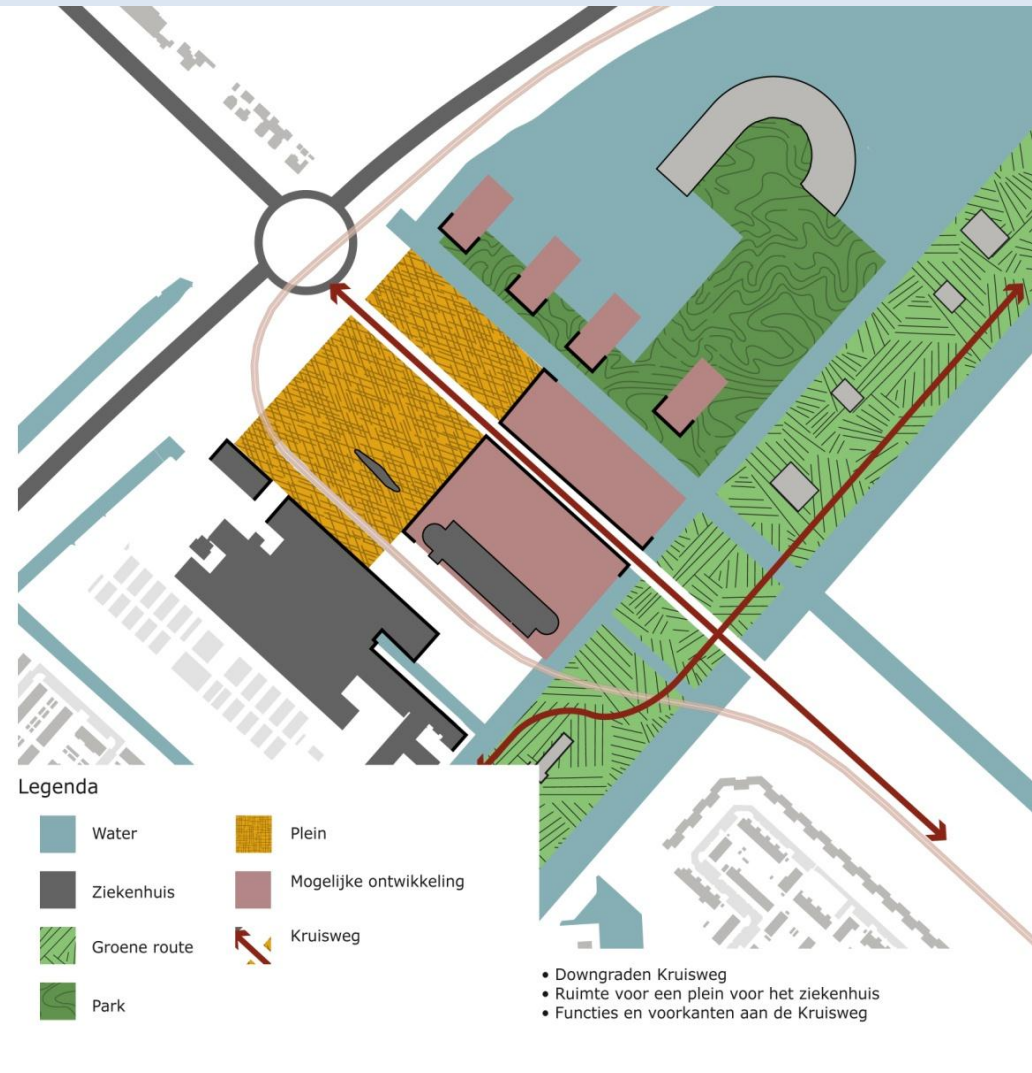
Naast het ziekenhuis zijn steeds meer medische en semi-medische functies aan toegevoegd. Waaronder een oncologisch centrum, de GGD, een huisartsen-centrale, apotheek, medische winkels en huisvesting voor personeel.

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) en de verbindingsweg N201-N205 (parkeerplaats) mogelijk 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, een kraamhotel en appartementen voor tijdelijk verblijf (zorghotel e.d.).

De Kruisweg/N201 vormt 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.



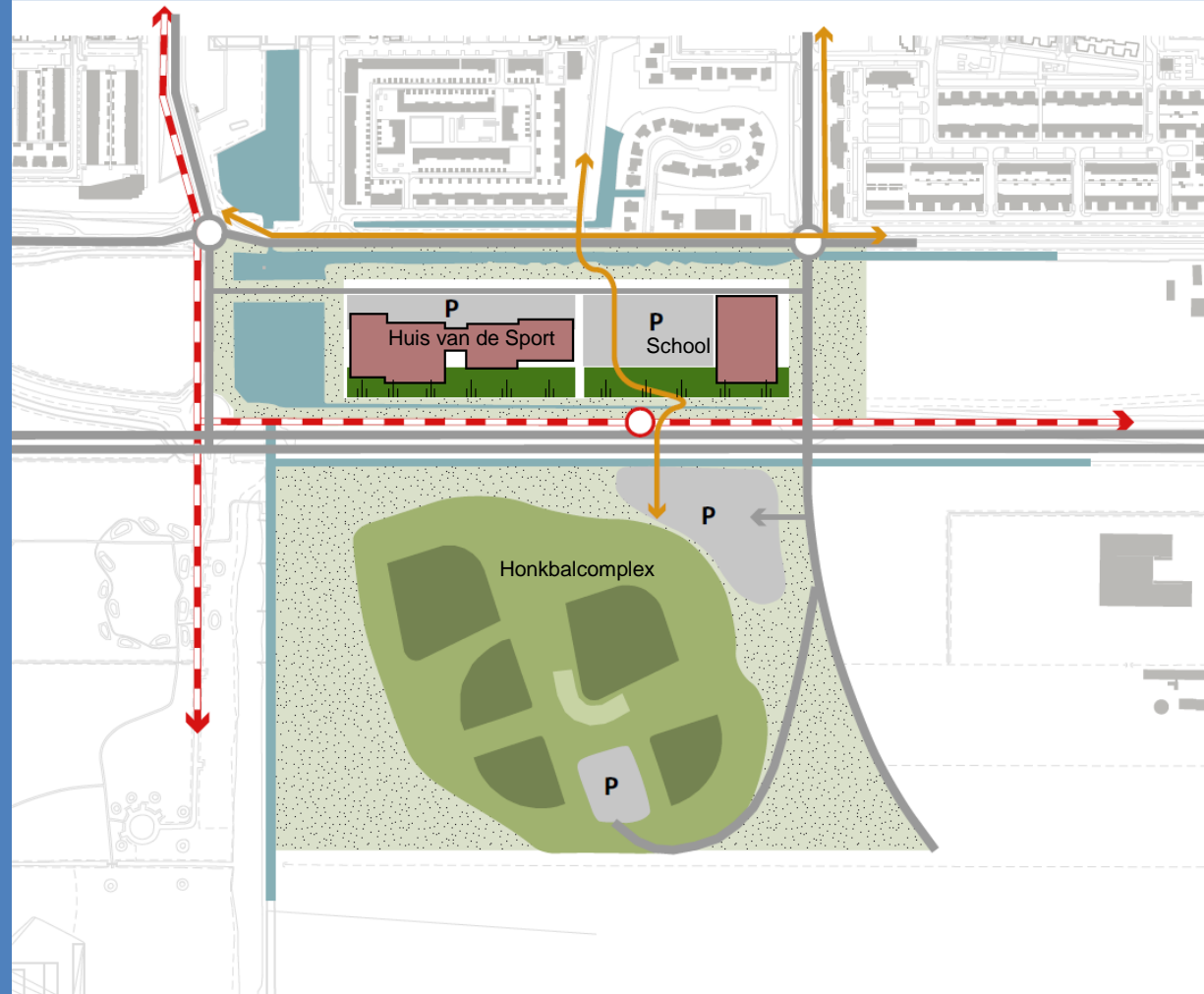
Sportpark knoop

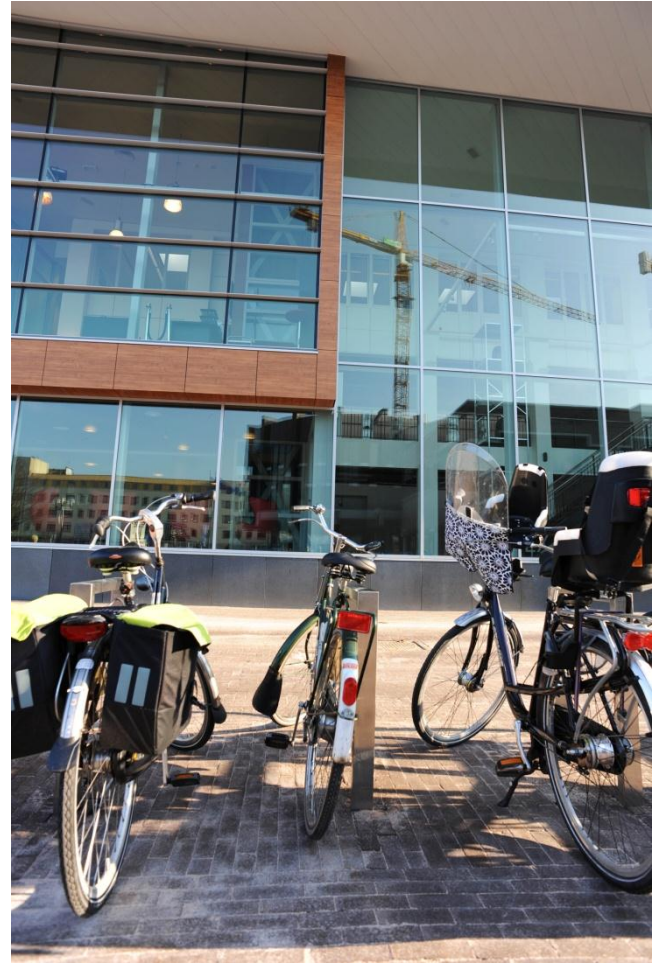
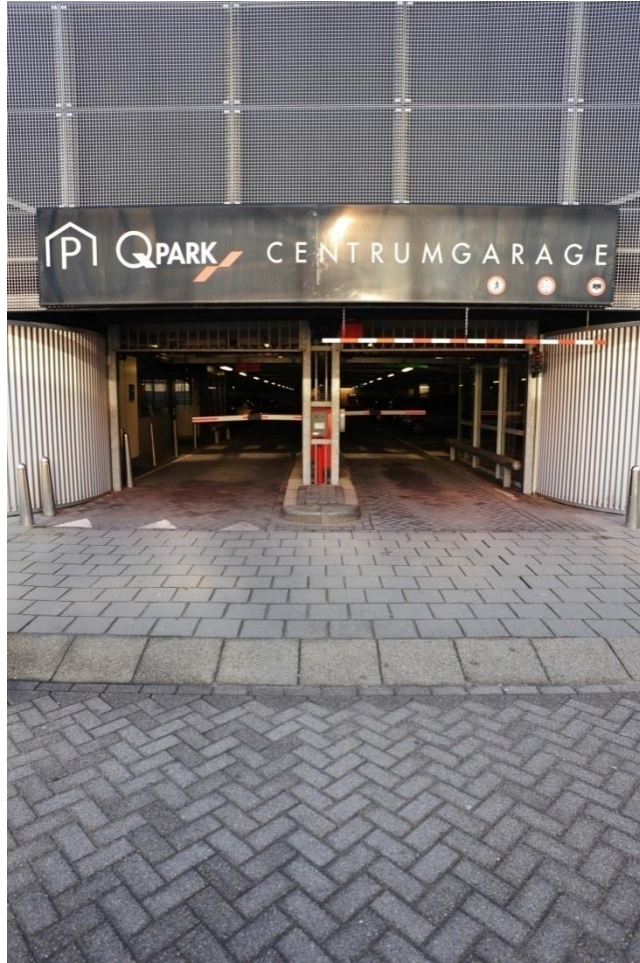
Met de komst van het Huis van de Sport, met een zwembad, sporthal en turncentrum voor breedtesport én topsport krijgt de zuidwestzijde van Hoofddorp een duidelijke en nieuwe entree. Het Huis van de sport zal zichtbaar en herkenbaar zijn aan de Nieuwe Bennebroekerweg. Op deze kavel komt ook onderwijshuisvesting voor voortgezet onderwijs. Dit is ook sport georiënteerd onderwijs (LOOT-school). 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 Duinpolderweg en 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.





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 is in 2012 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 toekomst vaste visie op de ontsluitingsstructuur van Hoofddorp nodig, en met name voor het gebied rondom het centrum. Dit geldt voor de auto, fiets en het openbaar vervoer.

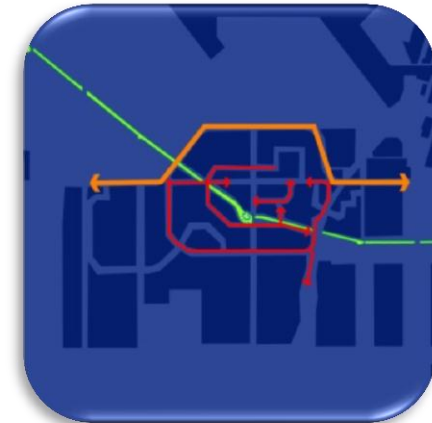
Waarom is het centrum van Hoofddorp op sommige momenten zo slecht bereikbaar? Dat komt vooral door de historische ontwikkeling van het centrum.

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

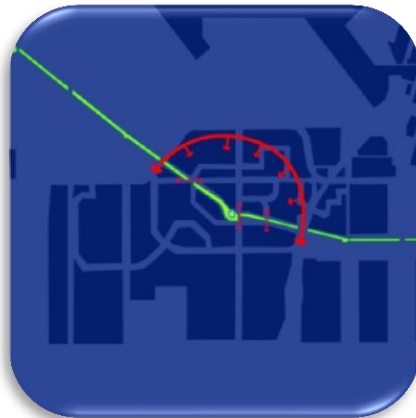
Voor Hoofddorp is de Weg om de Noord (N201) geen ringweg, maar een provinciale randweg. Weliswaar worden een aantal aanliggende wijken (Overbos/Floriande) hierop ontsloten, maar de randweg beperkt hiervoor wel de mogelijkheden. De randweg geeft naast het Leenderbos en de Rijnlanderweg alleen aansluiting 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.



Beperkt 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, (horeca)voorzieningen en het vergroten van het centrum, maar ook door het centrum beter bereikbaar te maken voor alle vervoermiddelen, maar met name voor de auto.

In onze 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 welke ook in het Deltaplan Bereikbaarheid zijn 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 bijvoorbeeld een speciale parkeerkaart, gratis of tegen een speciaal tarief, kan men vervolgens met de bus naar het centrum reizen. Voor bewoners in het centrum zijn er parkeervergunningen of ontheffingen als 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 omliggende 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

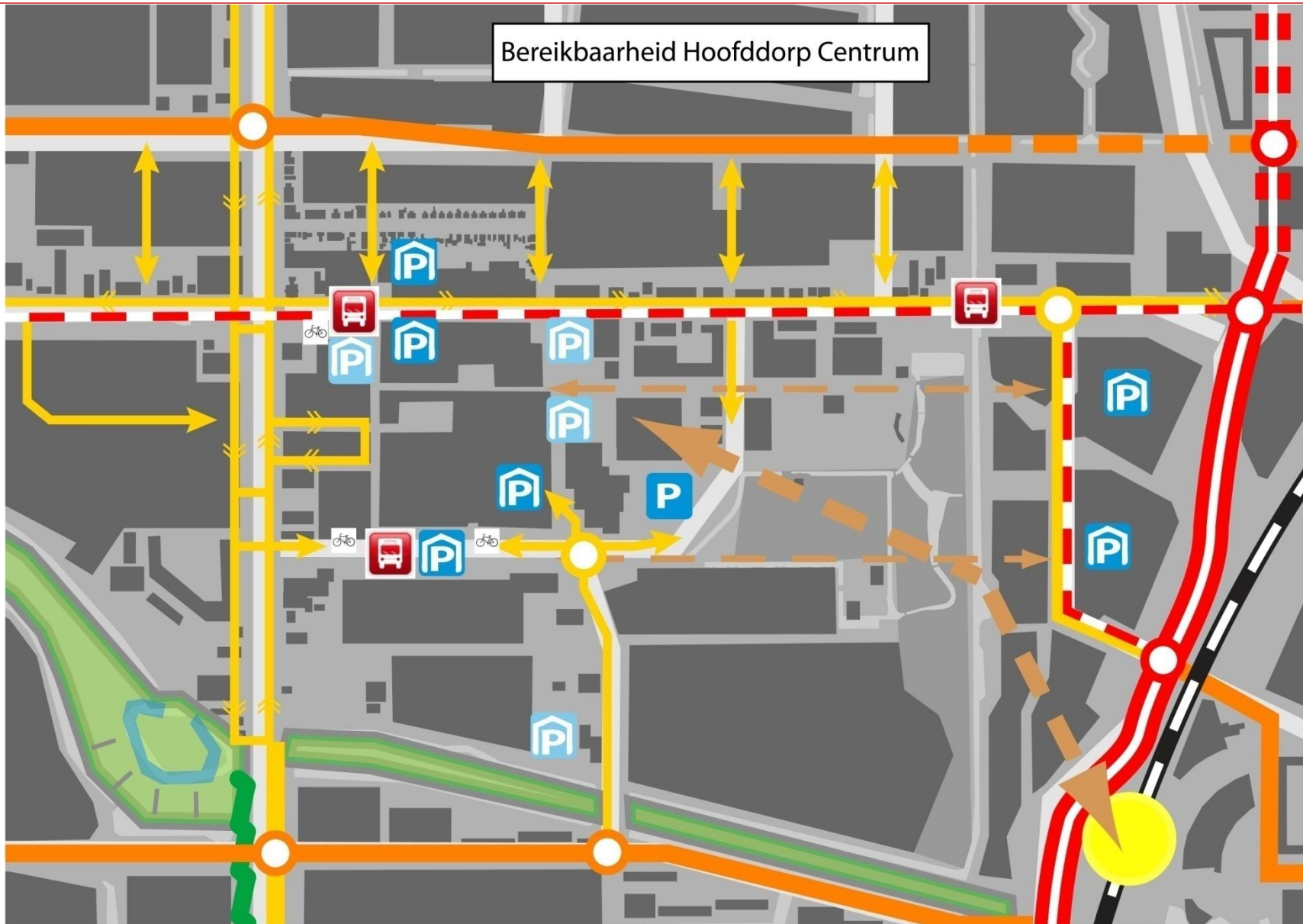
Binnen het centrum ontstaat vervolgens ruimte op de Kruisweg voor hoogwaardig openbaar vervoer (zie opgave 5). Een halte op het Marktplaatsplein zal het centrum voor bezoekers ontsluiten. Parkeren en autoverkeer zal in het stuk Kruisweg tussen Markthof en Nieuweweg in principe niet, of nog maar beperkt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

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 veel meer dan nu een prominente rol kunnen gaan spelen. Het centrum houdt nu bij de Hoofdvaart op. Er is geen echte relatie met de westkant. De westzijde als éénrichtingsweg zou een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid van het centrum, 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 het Dr. 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.



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 van éénrichtings-verkeer, aanpassen van het kruispunt Hoofdweg-Oostzijde – Burgemeester van Stamplein.

Parkeren

Het parkeren op maaiveld beperkt zicht tot parkeerplaatsen langs de Concourslaan, Tuinweg en de Kruisweg. Grotere parkeerplaatsen op maaiveld zijn er alleen nog ten oosten van het Raadhuis en het Dik Tromplein. In de loop van de periode tot 2020 zal, zo is de intentie althans, de tijdelijk ingerichte parkeerplaats aan de Nieuweweg (Van der Zeeterrein) verdwijnen. Hier komt dan een aan de nieuwbouw gekoppelde parkeervoorziening voor terug. Tot die tijd blijft het terrein zijn functie als parkeerplaats voor bezoekers aan het centrum behouden. Voor langparkeerders komt een tijdelijk parkeerterrein aan de Binnenweg.

Realiseren van een nieuwe gemeentelijke parkeergarage onder het Raadhuisplein.

Volgens planning zou die parkeergarage met circa 450 plaatsen richting het eind van het decennium in gebruik genomen moeten worden. De tijdelijke parkeergarage achter het Raadhuis zal dan waarschijnlijk worden afgebroken.

Een dynamisch parkeerverwijzingsstelsel

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. De komst van een dynamisch systeem zal in samenwerking met de exploitanten tot stand moeten komen. 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 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 ingericht 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 Marktplaats kunnen mensen van de ene halte naar de andere lopen. Dit is ook gunstig voor de winkels aan de Marktplaats 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.** Ter hoogte van de bioscoop is deze inmiddels gerealiseerd. Het fietsnetwerk maakt het centrum dan vanuit alle richtingen goed bereikbaar en de inrikkers 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 een loop (en fiets)route ontwikkelen vanaf en naar het station** (zie opgave 7), en op termijn 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 kantoreengebied Beukenhorst-West en alle grote woongebieden. Aan de oostzijde van de spoorlijn ligt vooral een werkgebied. Dit komt onder meer door de aantrekkingskracht van Schiphol op bedrijven, doch die harde scheiding tussen wonen en werken komt door de bouwbeperkingen rondom de luchthaven. Aan de oostkant van het spoor mogen geen woningen gebouwd worden vanwege geluidsoverlast van Schiphol 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 kantoreengebied. 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* op de volgende pagina's)

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 verkeersoverlast 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 kunnen 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.

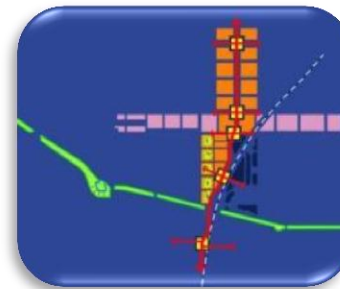
Voor de uitgangspunten ten aanzien van transformatie: zie Opgave 3

7.3 Wat gaan we doen?

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

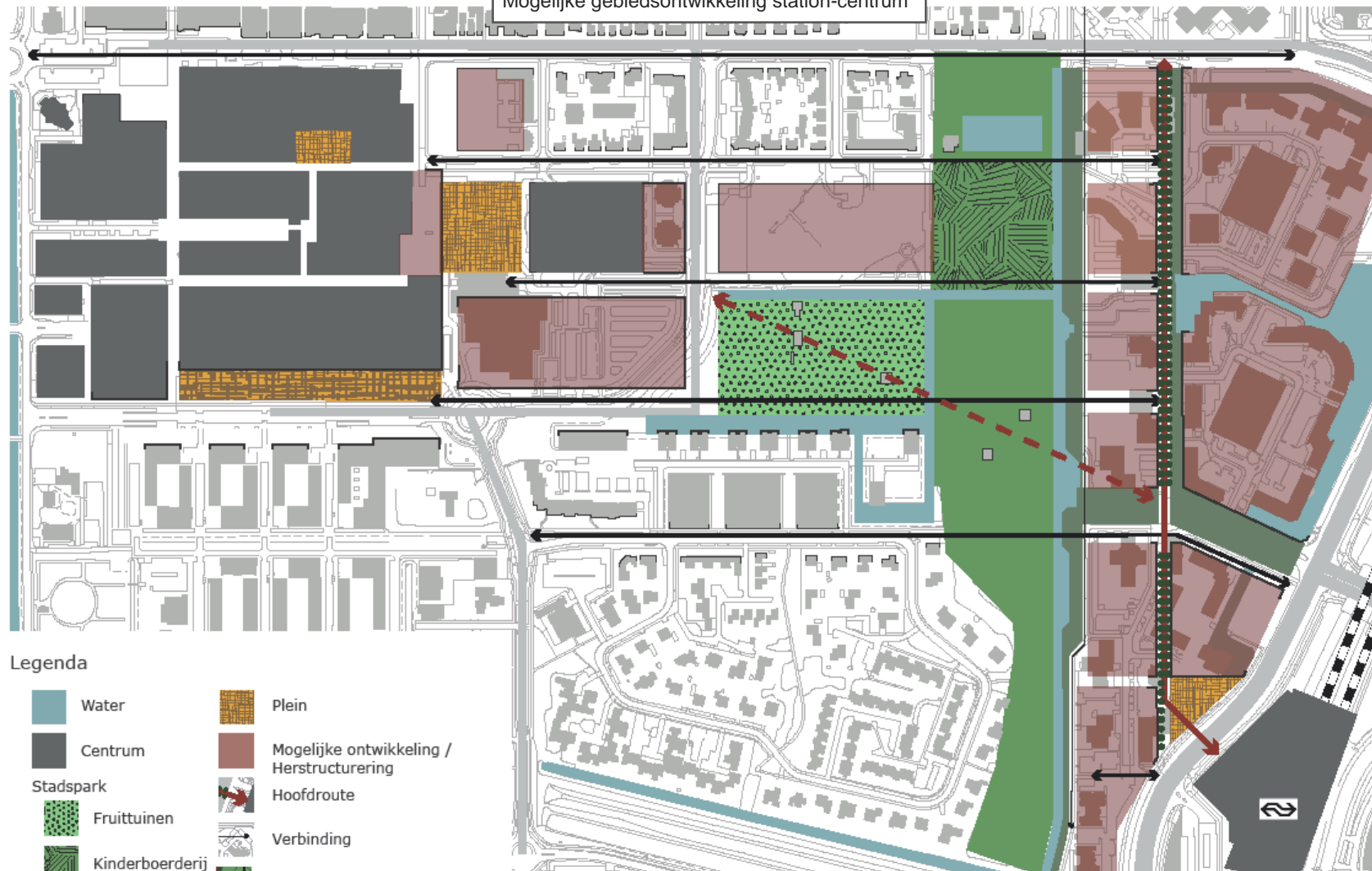
Ontwikkelen van een stadsgebied op de grens van het werkgebied en het woongebied en centrum.

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.

Mogelijke gebiedsontwikkeling station-centrum



Legenda

- | | | | |
|---|-----------------|---|---|
|  | Water |  | Plein |
|  | Centrum |  | Mogelijke ontwikkeling / Herstructurering |
| Stadspark | | | |
|  | Fruittuinen |  | Hoofdroute |
|  | Kinderboerderij |  | Verbinding |
|  | Wandelbos |  | Kleinschalige ontwikkeling als bijvoorbeeld een theehuis in stadspark |

- Herstructureren van Beukenhorst-West, waardoor er een duidelijkere structuur ontstaat
- Lange lijnen vanuit het centrum doortrekken naar Beukenhorst-West (en station)
- Functies en voorkanten/entrees langs deze routes

Verbinding Station – centrum

We gaan het gebied tussen het NS-station en het winkelcentrum van Hoofddorp nader uitwerken. Tot het gebied behoren naast het station, Wandelbos en de Fruittuinen ook Beukenhorst-West, de tennisbanen, voormalige Emmaschool, het Raadhuis, met parkeerplaats en het Raadhuisplein. Dit is een essentieel gebied om van Hoofddorp een stad te maken. We gaan deze uitwerking in een open planproces doen met betrokkenen, zonder vooraf opgelegde eisen. Wel zullen we rekening houden met de kaders die de gemeenteraad ons in 2008 al heeft meegegeven (zie kader Hoofddorp Centraal) en de ambitie en uitgangspunten in deze toekomstvisie.

De opgaven voor deze gebiedsuitwerking:

- 1. Hoe kunnen we het station van Hoofddorp ontwikkelen tot knooppunt van wonen en werken?** Daarvoor zullen we een plan moeten 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 centrum 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.
- 2. Op welke wijze kunnen we een duidelijke langzaam verkeersverbinding maken tussen het station en het centrum?** Centraal in de verbinding zou een groene loper of boulevard kunnen zijn, een route voor fietsers en voetgangers waarmee het station verbonden wordt met het winkel- en cultuurcentrum van Hoofddorp. Of die route er komt, en of het een nieuwe route wordt of het opwaarderen van bestaande routes is een opgave in de uitwerking. Tevens onderzoeken we dan welke functies deze route kan gaan ontsluiten. Het moet wel een aantrekkelijke route worden, die als ‘vanzelf’ gekozen wordt als verbindingroute. Voor de korte

Kadernota Hoofddorp Centraal *Raadsbesluit van 6 maart 2008*

Doel van de kadernota is:

Het station van Hoofddorp te verbinden met het centrum van Hoofddorp. Waarbij een levendig gebied gerealiseerd wordt tussen centrum en station van Hoofddorp waarin de recreatieve functie van het gebied wordt vergroot, de woonfunctie wordt toegevoegd, ruimte wordt gemaakt voor (commerciële) voorzieningen en een duidelijke verbinding tussen de werkgebieden rondom het station en het centrum van Hoofddorp tot stand komt. Hierbij wordt een duidelijke samenhang en versterking van de meerwaarde van de verschillende onderdelen nagestreefd.

Uitgangspunten:

De verbinding is een herkenbare fiets- en wandelroute; Het is een logische verbinding die de relatie tussen centrum en station weergeeft.

Een goede ruimtelijke inpassing van de recreatieve functies is belangrijker dan behoud

op de bestaande locatie, daarbij wordt niet op voorhand uitgesloten dat tennishal en tennisvelden verplaatst worden naar een locatie buiten het plangebied en zal de functie "kinderboerderij" voor het gebied behouden blijven;

Een verandering in het gebruik en in de inrichting van het Wandelbos naar meer stedelijk parkgebied is aan de orde;

De Fruittuinen moeten een onderdeel worden van het nieuwe park, benaderd vanuit de cultuurhistorische waarde. De toegankelijkheid van de Fruittuinen wordt vergroot en de Fruittuinen moeten een rustplek blijven.

Een substantieel volume aan woningbouw neerzetten inclusief commerciële functies;

Het gebied moet ook 's-avonds een (enigszins) levendig karakter hebben;

Een programmaverhouding van tenminste 65/35 (middel)duur – sociaal

Voor het hele gebied een energiescan te laten uitvoeren met als doel te zoeken naar alle mogelijke vormen van duurzaam energie en warmtegebruik en de resultaten daarvan, waarbij expliciet aandacht is voor de positie van het raadhuis, integraal uit te werken in de kadernota.

termijn zien wij al mogelijkheden om in dit gebied met duidelijke bewegwijzering en inrichting van de openbare ruimte deze route tijdelijk vorm te geven.

- 3. Hoe kunnen we van het Wandelbos en de fruittuinen een echt stadspark van Hoofddorp maken?** Het Wandelbos en de Fruittuinen hebben een groot potentieel om de kwaliteit van het centrum te vergroten. Op dit moment wordt dit potentieel nog weinig benut. Met name het gebruik is zeer beperkt. We willen de recreatieve functie van het Wandelbos en een deel van de fruittuinen verbeteren en daarvoor nieuwe, meer kleinschalige functies mogelijk maken. Welke het beste daarbij passen maakt deel uit van de uitwerking.

Een stadspark heeft ook herkenbare en duidelijk zichtbare randen nodig om intimiteit te creëren. Wij denken dat representatieve appartementen en andere representatieve bebouwing deze stedelijke karakteristiek 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.

- 4. Onderzoek naar de behoefte en ruimte voor een middelgrote evenementenlocatie**

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 daarom de mogelijkheden voor een extra evenementenlocatie in het gebied van station tot en met winkelcentrum. De bereikbaarheid met openbaar vervoer en auto is in dit gebied goed voor zowel de Hoofddorpers als voor mensen buiten Hoofddorp.

Raadhuis

Het Raadhuis is eind jaren 70 van de vorige eeuw ontworpen en in 1980 opgeleverd. 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 twee 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.



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' (2010) 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

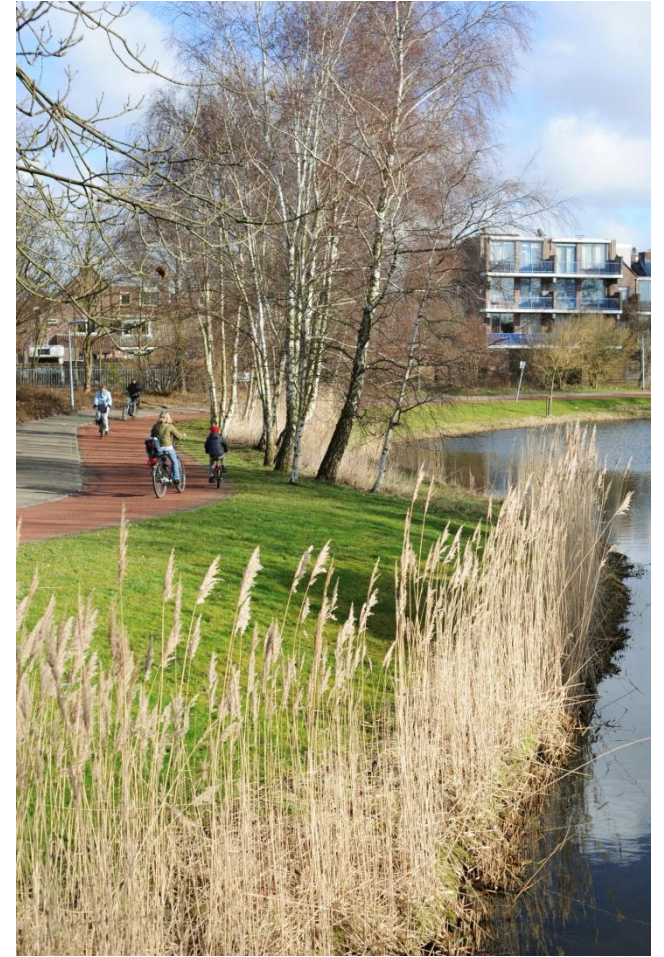
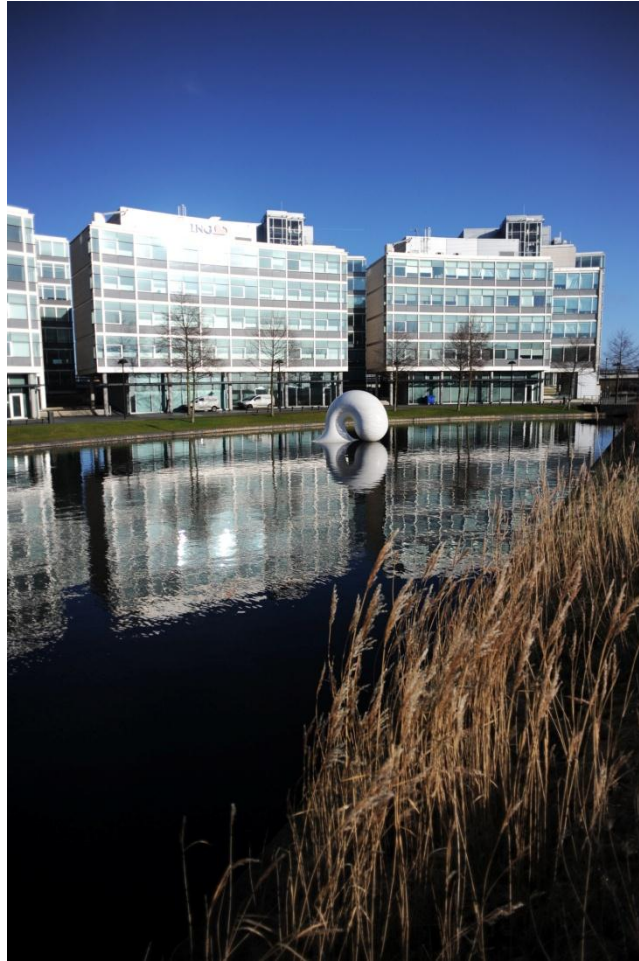
klanten op een representatieve wijze te kunnen ontmoeten, te netwerken of zaken te bespreken. Dat kan in een café of bibliotheek. Maar er zijn ook al bedrijven op deze ontwikkeling van deze 'derde werkplekken' ingesprongen (Igluu, The Hub, Seats2Meet, e.d.). Daarbij worden uiteenlopende diensten geboden, 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)





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.



Groene gebieden



Verbindingen

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 Nieuwerkerktocht 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.



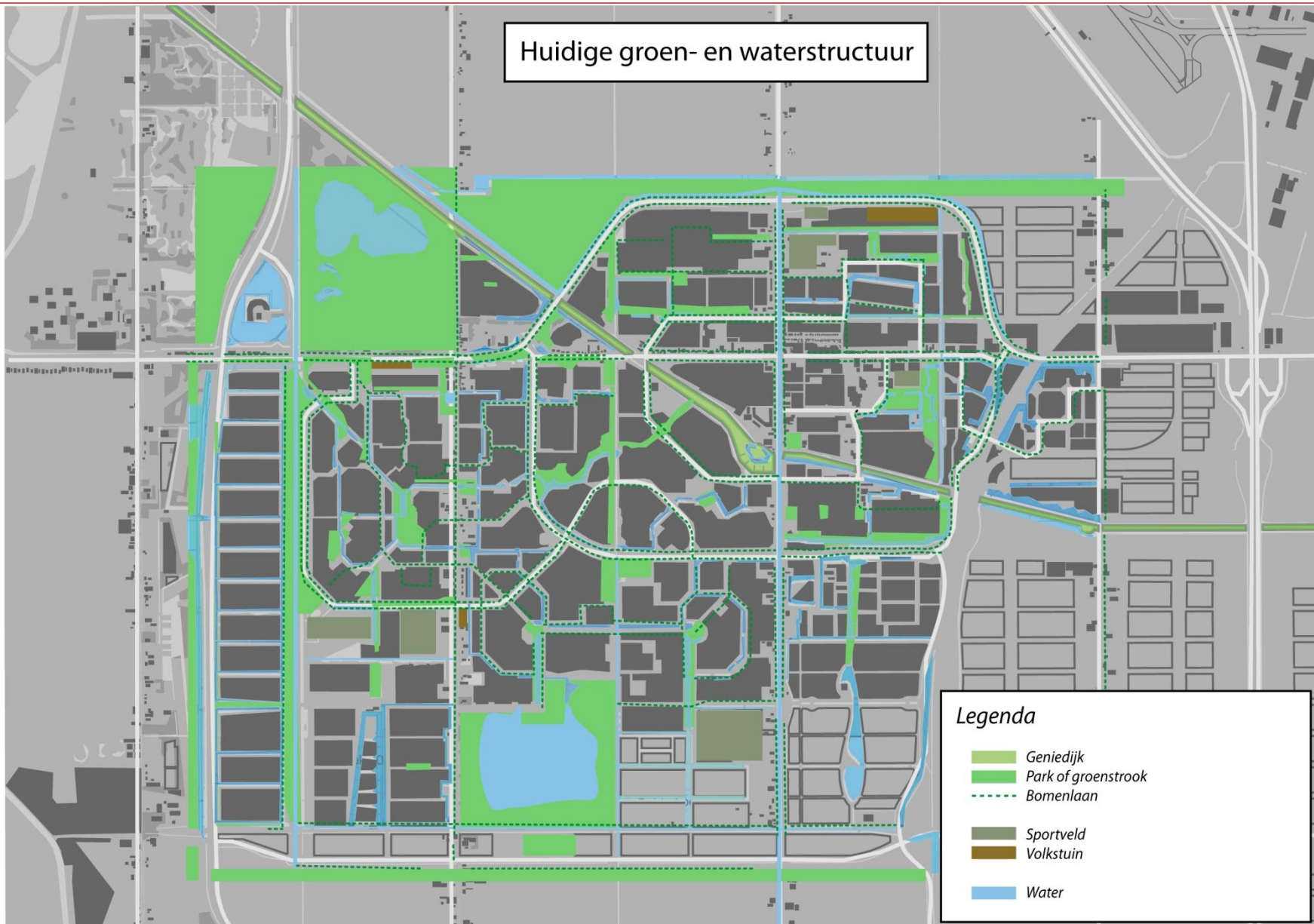
Lanen



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, volkstuinen, nat en droog natuurlijk terrein en begraafplaatsen. In totaal is er 272 ha openbaar groen in Hoofddorp (exclusief het Haarlemmermeerse Bos). In Hoofddorp is 37,3 m² groen per inwoner.



In het Algemeen 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, recreatief 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. In 2012 is bijvoorbeeld gestart met de aanleg van het gebied Buitenschot. Het gebied is ingericht met ribbels, waar we van verwachten dat die een gunstig effect hebben op het grondgeluid van de Polderbaan.

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 Haarlemmermeerse 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 men maakt er minder gebruik van. Daarom hebben we in 2012 het aantal speelplekken in deze nieuwe wijk uitgebreid. Ook voor de oudere jeugd zijn er te weinig plekken. We bekijken nu of er voor deze groep extra speelplekken te realiseren zijn in Boseilanden.

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 groeispurt 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, maai-beheer van oevers en weiden enzovoort.

Waterstructuur

De totale wateroppervlakte binnen de plangrenzen bedraagt ongeveer 120 ha. Dat is 5% van het totaal stedelijke gebied van Hoofddorp. De norm voor een robuust watersysteem binnen een nieuw 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 Haarlemmermeerse Bos, Meerbos en de Groene Weelde. Binnen Hoofddorp liggen vervolgens een aantal ecologische belangrijke plekken, zoals bijvoorbeeld de orchideeën in Beukenhorst.

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 kleiner worden dan nu. Bovendien zal er bij meer verharding meer open water gemaakt moeten worden ter compensatie.

Omdat de kwaliteit van de woonomgeving grotendeels bepaald wordt door het groen hebben we de ambitie om, ondanks de verdichtingopgave, 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 van binnen naar buiten. 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 ± 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 uitloop- gebieden 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 veengebied achter de duinen. Het beheersbaar maken en houden van zowel de waterkwantiteitsvraag als de waterkwaliteitsvraag vinden wij een belangrijk ordenend principe. Op macroniveau spelen er effecten die bewust omgaan met water noodzakelijk maken (klimaatsverandering, verzilting, zeespiegelstijging). Maar ook op mesoniveau (bijvoorbeeld grotere en meer piekberging en juist langere droge periodes) 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.**
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.

Begrippen:

Een **ecologische hotspot** is een plek waar een duidelijk grotere biodiversiteit aanwezig is dan in de omgeving, verdeeld over planten, vogels, zoogdieren, amfibieën/reptielen, vissen en insecten. Daarbij spelen de volgende criteria: zeldzaamheid van de soort op landelijk of lokaal gebied, aantallen exemplaren en hoeveel soorten. Een apart vrij compleet biotoop met bijbehorende soorten telt relatief zwaar. Voorbeelden zijn te vinden in het Wandelbos, maar ook in het Haarlemmermeerse Bos.

Een **ecologisch knelpunt** is een plek waar een trekroute voor dieren, zoals een ecologische verbindingzone maar ook kleinere routes door de wijken heen, door infrastructuur of andere door de mens aangebrachte zaken is geblokkeerd. Voorbeelden: het stationsgebied waar de Geniedijk zodanig is geblokkeerd door een verhoogde weg, een busbaan en een verhoogde spoorlijn dat er vrijwel geen soort (behalve dan de hoogst vliegende) de overkant haalt.

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. Parkenroute als geheel ontwerpen en inrichten en beheren.
6. Verbeteren van de 'parkenroute' door Pax naar de Geniedijk
7. Doortrekken van de fietsverbinding van het Haarlemmermeerse Bos naar de parkenroute bij Mastbos.
8. Doortrekken van het Weberbuurtpad naar Mastbos.
9. Fietsroute realiseren langs de waterpartij Graan voor Visch en President.
10. Verbeteren aansluiting in Graan voor Visch voor de route naar halte R-net.

Middellange termijn, groen meeliften

11. Verbinding station-Geniepark met bedrijventerrein A4-zone west
12. Verbindingen van toekomstige woongebieden Tudorpark en President met Park21.
13. Doortrekken routes langs Kagertocht en Nieuwerkerkertocht 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 langwerpig buurtpark gecreëerd, langs de Bennebroekerweg. In Sportpark Toolenburg gaan we na de verhuizing van het sport-complex bij de voorzieningen een nieuw 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 grondwateroverlast wordt verkleind. Vanwege het hoge opbarst-risico in de polder moet hoofdzakelijk worden ingezet op ondiepe en niet al te 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)

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



- Bestaande watergangen in Overbos verbreden, oevers verlagen en beter bruikbaar maken.
- Nieuwe watergangen en verbindingen maken ter hoogte van verzorgingstehuis Bornholm.
- Betere doorstroming bewerkstelligen door middel van grotere duikers. Met name onder de IJweg.

Middellange termijn (na 2020)

- Meer open water in Hoofddorp-Noord maken, meeliftend met de herstructurering van het gebied.
- 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 en is het water en de oever veel beter te zien. Tevens dragen ze bij aan de groenbeleving van Hoofddorp door de waterstructuur te combineren met een fietsroute. Op geschikte locaties kan het maaiveld verlaagd worden aangelegd. Indien de waterstanden stijgen dan kunnen deze zones gecontroleerd overstroomd worden.

Korte termijn ecologie

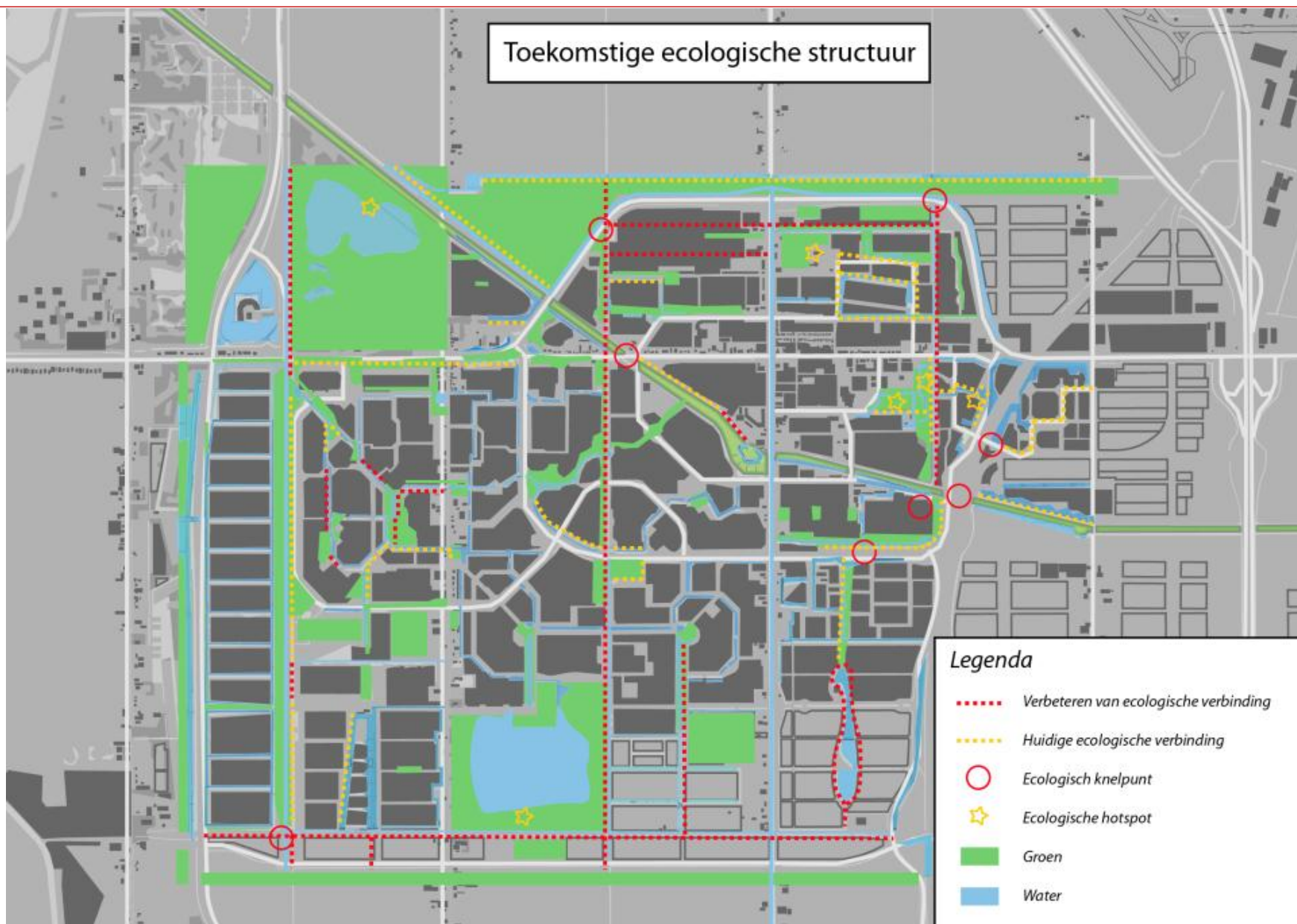
- Aanleggen van natuurvriendelijke oevers langs waterpartijen in Overbos.
- Aanleggen van natuurvriendelijke oevers langs de Nieuwerkerktocht, langs de Kagertocht, langs de IJtocht, langs de Bennebroekertocht, meeliftend met de ontwikkeling van de Zuidrand.

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)

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



Historie in de stad

Inspiratieblad



Fort Hoofddorp

Duidelijke entree

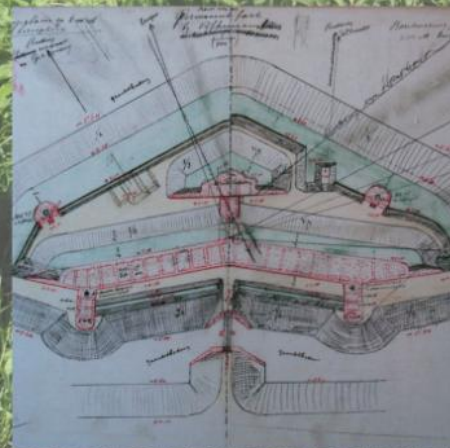
Educatief programma

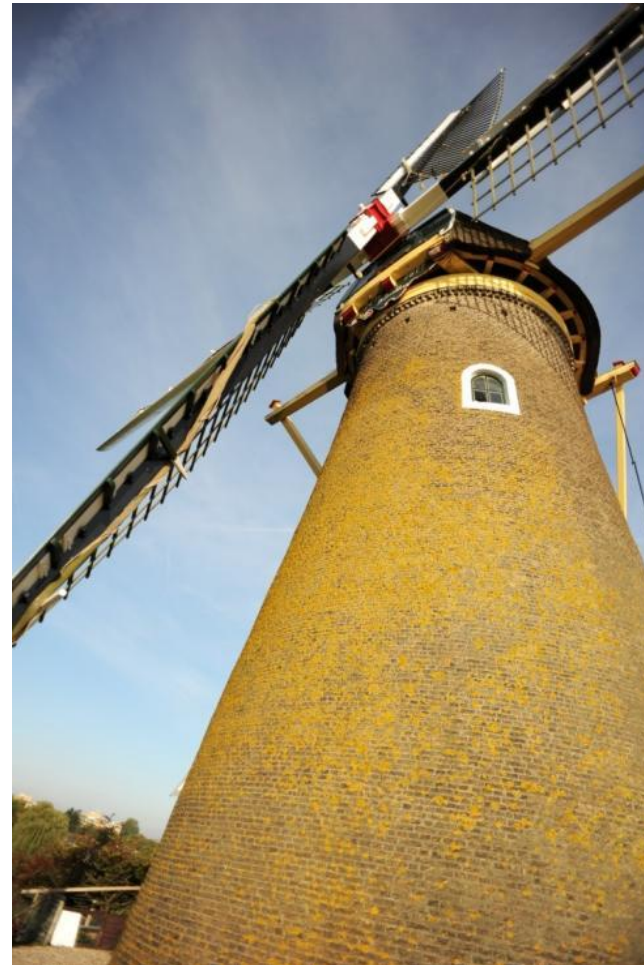
Avontuurlijk spelen

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?

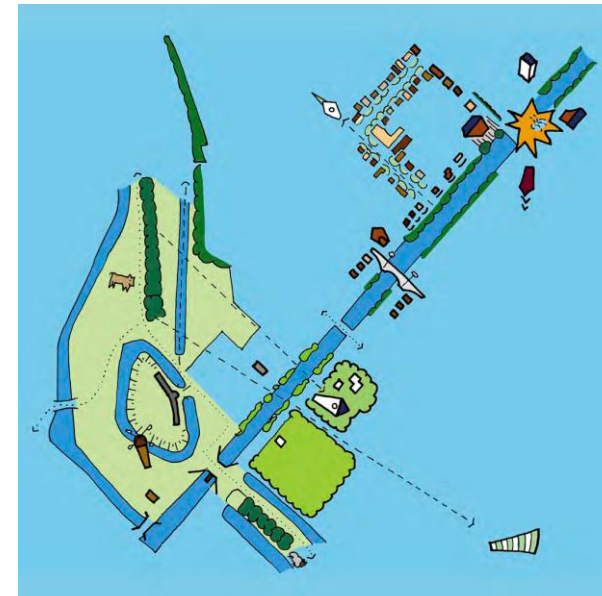
Aangezien de meeste Hoofddorpers relatief nieuw zijn identificeren zij zich nauwelijks met hun woonplaats. Op dit moment wordt Hoofddorp voornamelijk geassocieerd met een plaats waar het goed wonen is, en waar de bereikbaarheid relatief gunstig is. De omvang is met ruim 73.000 inwoners vergelijkbaar 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.

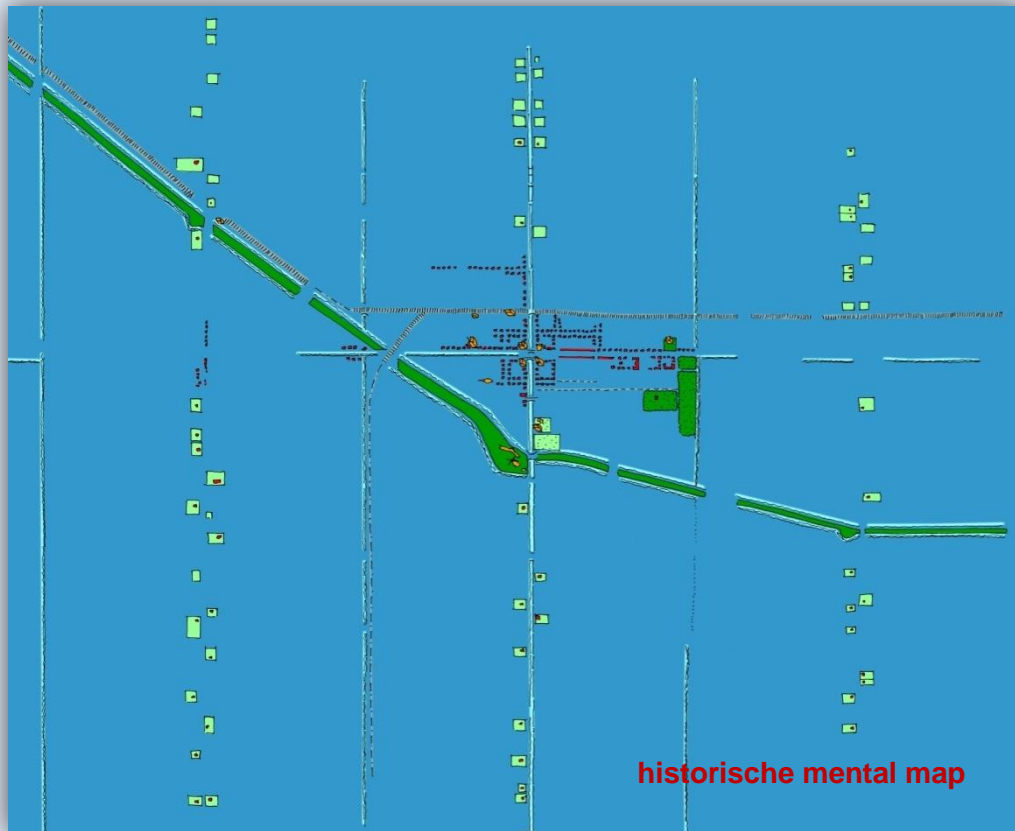
Uit: Beeldvisie Oude kern Hoofddorp, Twan Jutte, 2008

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 herkenningspunten 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. Omdat het relatief weinig historische elementen zijn, en ze geen coherent geheel vormen staan ze echter 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 dorpse 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).



Nieuwe uitbreidingen

Hoofddorp staat wel bekend als een groeikern met veel nieuwe gebouwen. De nieuwe gebouwen zijn echter - wellicht op de Calatravabruggen en de kantoortorens 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 vooralsnog. 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.

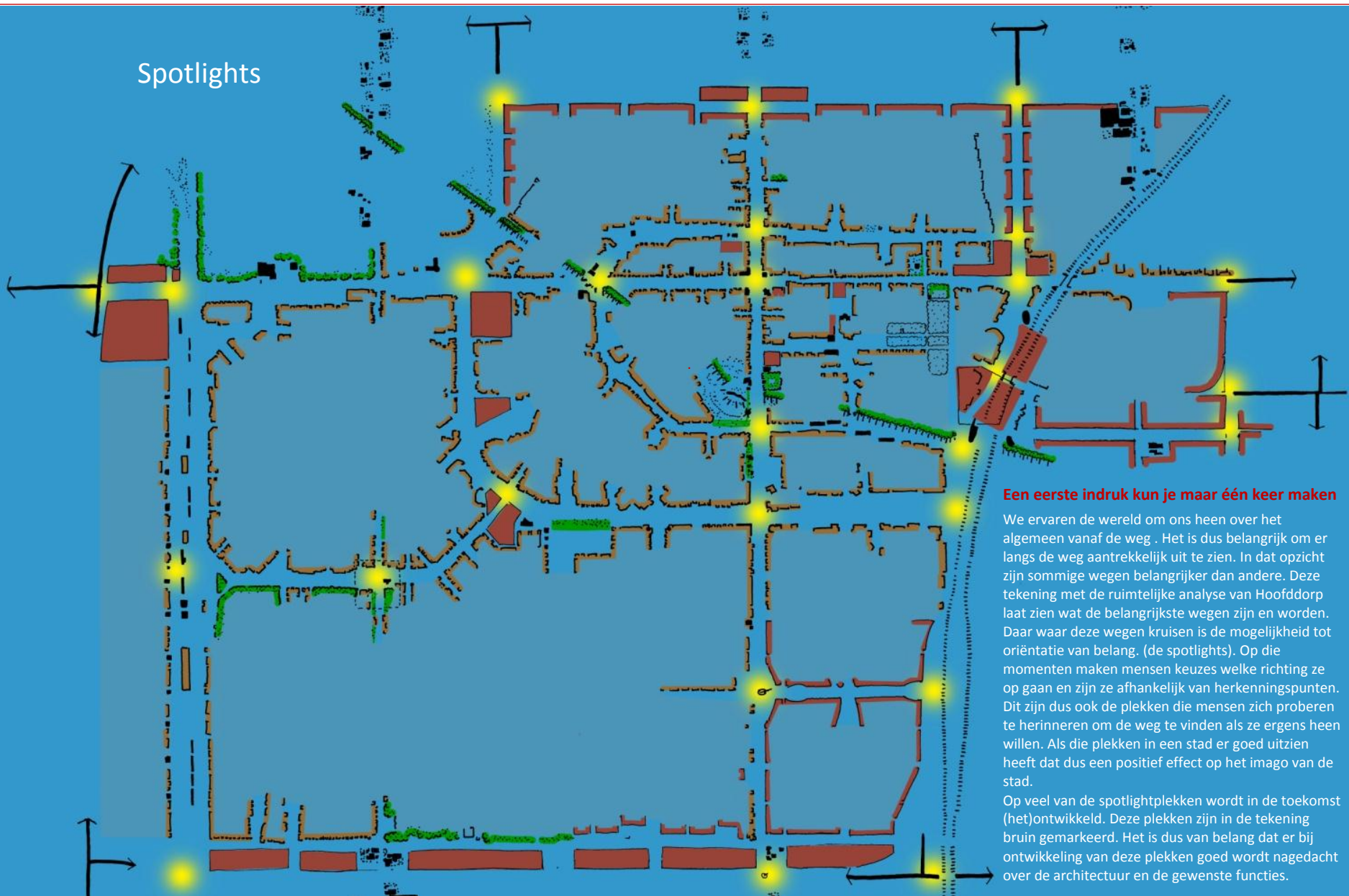
9.3 Wat gaan we doen?

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.



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 voorzieningenclusters 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. In de uitwerking van het gebied Station-Beukenhorst-Stadspark wordt ook de (on)mogelijkheid van een nieuwe evenementenlocatie onderzocht.

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, de 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 nieuwe duurzame leidraad inrichting openbare ruimte (2013) 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

Door bijvoorbeeld beter isoleren van de woningvoorraad en het uitwisselen van warmte en van elektra kan de CO₂ uitstoot verlaagd worden.

4. Meer gebruik van duurzame energie

Door gebruik te maken van zonne-energie, windenergie en het opslaan van opgewekte warmte en elektra kan het gebruik van duurzame energie in Hoofddorp vergroot worden.

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.

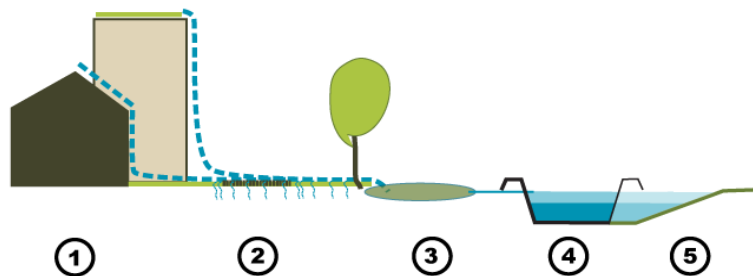
Klimaatbestendig: Voorkomen van waterproblemen

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 wordt 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 soms 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 en grondwateroverlast.
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 ons programma Ruimte voor Duurzaamheid (2011) hebben we aangegeven dat in 2020 de CO₂ uitstoot met 30% verminderd moet 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 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.

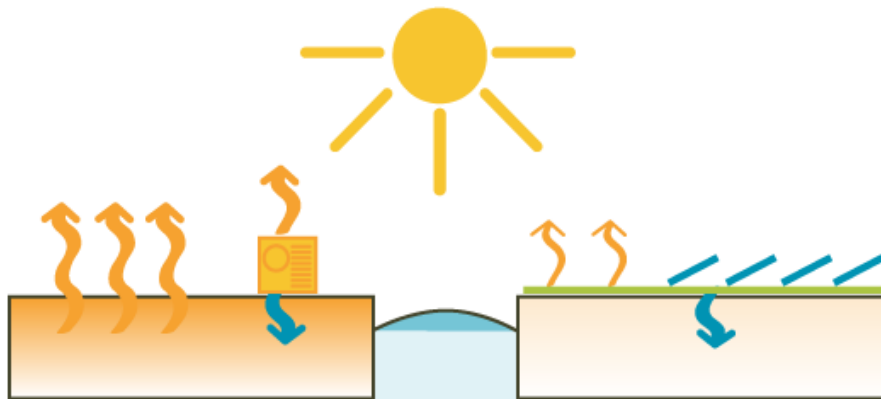
Klimaatneutraal: Meer gebruik van duurzame energie

In Ruimte voor Duurzaamheid hebben we tevens onze ambitie geformuleerd van 20% duurzaam energiegebruik in 2020 in Haarlemmermeer. Dat willen we ook voor Hoofddorp bereiken. Probleem is dat we te maken hebben met een grote 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 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 hectare op. Een schatting voor 2020, waarbij op 25% van de woningen 4 panelen staan levert 5 hectare 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.



Energiebesparing bij winkels door dakisolatie en zonnecellen

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.

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 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.

10.2 Onze ambitie en uitgangspunten

In het programma 'Ruimte voor Duurzaamheid' (2011) hebben we onze ambities voor de periode tot 2020 en 2030 geformuleerd.

1. Haarlemmermeer is een pionier in verduurzaming van de woon-, werk-, leer en leefomgeving in 2030;
2. Duurzaamheid is één van de economische pijlers in 2030;
3. Haarlemmermeer is een internationaal kenniscentrum van logistiek en duurzaamheid in 2030;
4. 20% van de energie wordt op een duurzame manier opgewekt in 2020;
5. De uitstoot van CO₂ wordt met 30% gereduceerd in 2020 t.o.v. 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.

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 ± 45° ten opzichte van het zuiden georiënteerd. Een berekening van het benutten van zonne-energie:

1. Vooruitzicht 2030

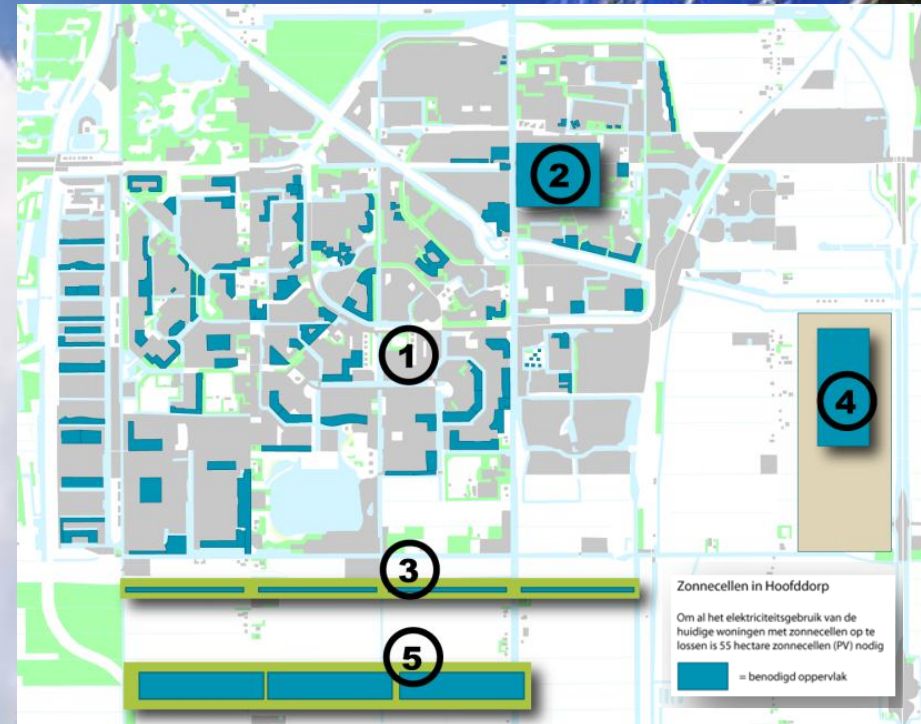
Uitgaande van het maximaal benutten van alle geschikte woningdaken van Hoofddorp is het volgende te bereiken: Van de 32.000 woningen is ongeveer 50% geschikt voor zonnepanelen. Bij bedekking van die daken met 6 panelen, kan met 19 hectare panelen in 50% van het elektragebruik worden voorzien.

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.



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

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

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. Een aantal acties zijn gemeentebreed en hebben we al vastgelegd in ons uitvoeringsprogramma Ruimte voor Duurzaamheid 2012-2014 (2012). 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.

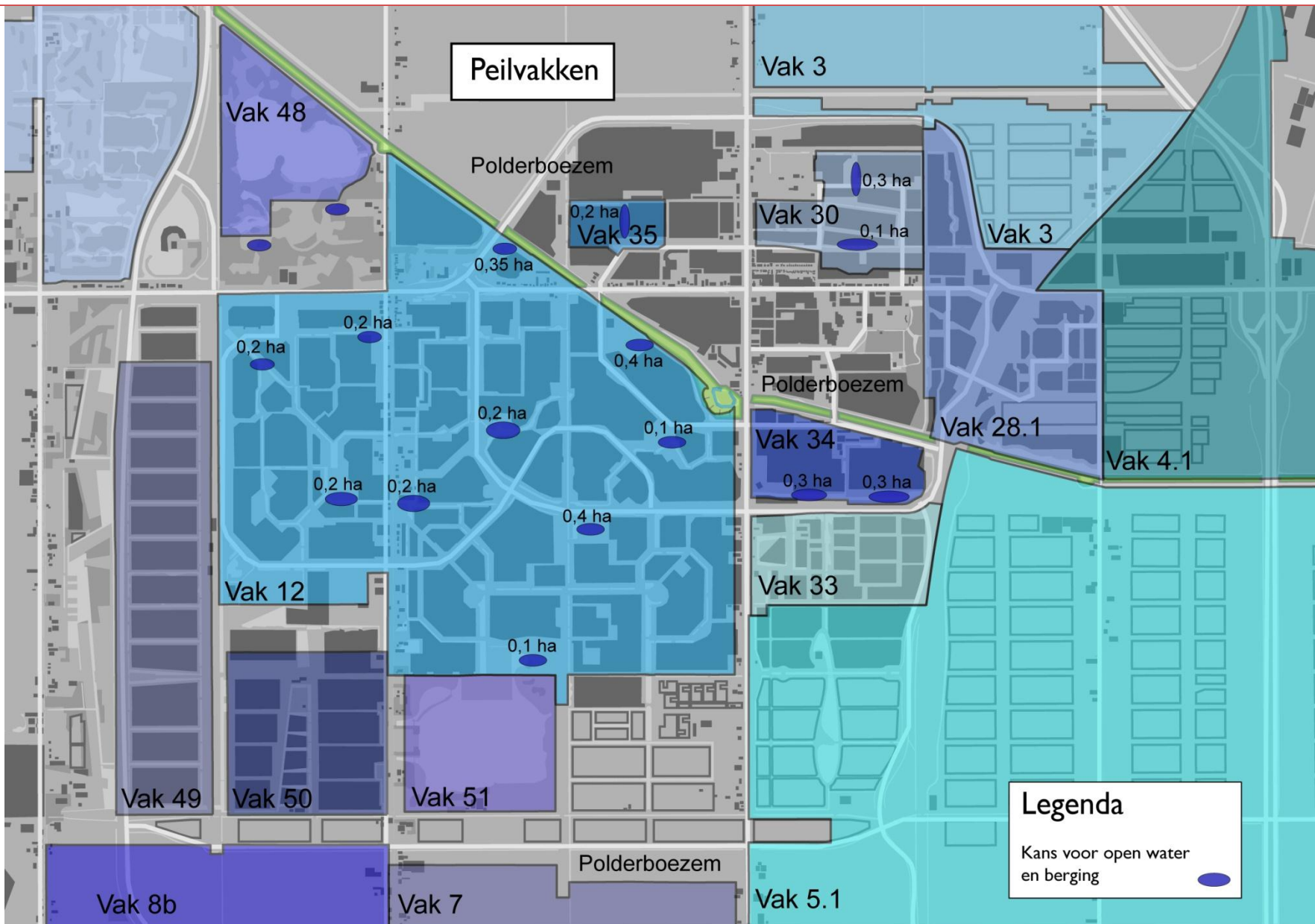
De kaart op pagina 119 geeft de mogelijke extra waterbergingslocaties aan. Voor verschillende locaties geldt dat het een verbreding van een huidige watergang betreft. Dit kan het beste gerealiseerd worden op het moment dat de oeverbeschoeiing vervangen wordt. In plaats van vervangen van de bestaande 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	
Tudorpark	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.

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 in de toekomst (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 waterresevoirs 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.



Fotobijlage

van dorp naar stad

De fotografie van Theo Baart is gebaseerd op zijn ideeën over de toekomst van zijn eigen woonplaats Hoofddorp. Een plaats in transitie van dorp naar stad.

‘Allereerst is er de beeldvorming. Het beeld van Hoofddorp wordt voor passanten grotendeels bepaald door wat waar te nemen is vanuit de auto op de A4 of in de trein. Vandaar dat de skyline een icoon is geworden: het staat voor de verstedelijking van het gebied en de ambitie voor de aansluiting met Schiphol en de Zuidas. De groei van de regionale functie van Hoofddorp (winkelcentrum en ziekenhuis) is recent en kan een interessant alternatief voor de traditionele stad vormen.

Transitie is het sleutelbegrip: behouden wat goed is en subtiel veranderen wat verbetering behoeft. Er zijn nog sterke historische elementen aanwezig om te benutten in de overgang naar een meer stedelijk gebruik van de ruimte. Mij lijkt de grote opgave om een hoogwaardig gebied te maken tussen het station en het winkelcentrum met behoud van het blok met fraaie bebouwing (Emmalaan, Prins Hendriklaan, Kruisweg): een fraai park waarin de fruittuinen is opgenomen, het oude wandelpark ingrijpend op de schop gaat, en een of twee sneue lege kantoorkolossen slopen in Beukenhorst – allemaal in gebruik bij de firma Te Huur - om vrij baan te maken voor een prachtig wandelgebied met horeca met terrassen. Nu worden de fruittuinen en het park nauwelijks gebruikt als publieke ruimte en doet het zicht op de stalen parkeergarage denken aan Coney Island op een winterse dag: een typische Hoofddorpse oplossing voor een probleem (parkeren) waarmee een ander probleem is gecreëerd. Het werkgebied en het winkelgebied zouden zich op een natuurlijke manier moeten verbinden. De bewoners van Hoofddorp, de werkers op Beukenhorst zullen zich dan mengen zoals dat gebeurt in iedere grote stad met een levendig centrum.

Aan de noordrand van het dorp bevinden zich de gebieden die nog onontdekt lijken en die een potentie zouden kunnen hebben als de pioniersgeest die hier altijd heeft gegolden de ruimte weer zou krijgen (menging wonen en werken net als in Amsterdam Noord) en zich zou richten op die werkers die regionaal en internationaal opereren.’

Theo Baart

























Colofon

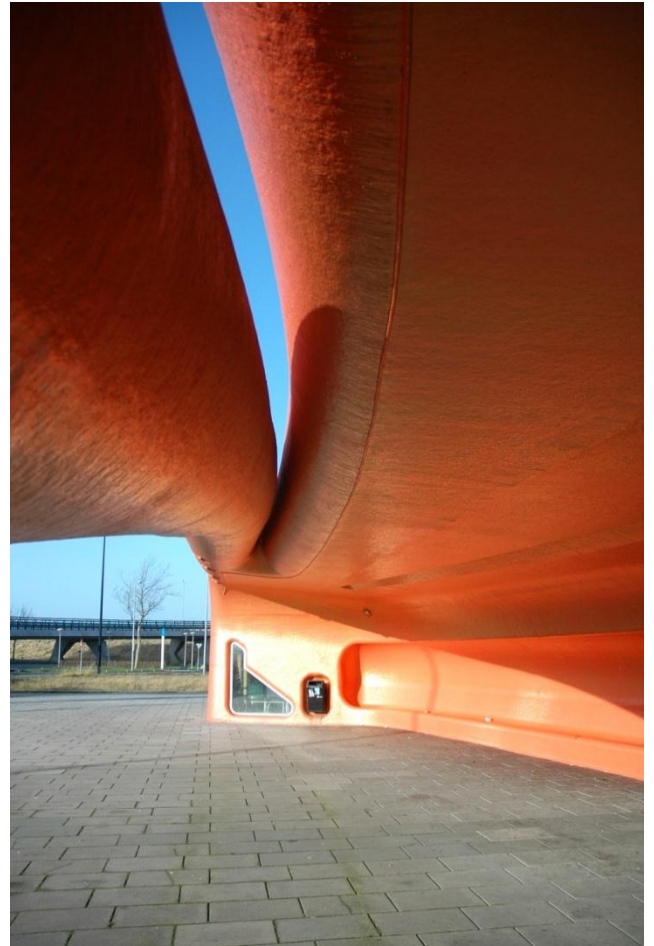
Dit fotoproject is tot stand gekomen in opdracht van en in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer in het kader van Hoofddorp 3.0. Theo Baart maakte de foto's in april 2012.

Hoofddorp, 4 december 2012

C

Visie en Uitvoering

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. Vervolgens geven we aan hoe we onze ambitie denken te verwezenlijken.



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 fase in de ontwikkeling van Hoofddorp: van dorp via groeikern naar stad: vandaar de naam voor onze visie: 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 kruispunt 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.

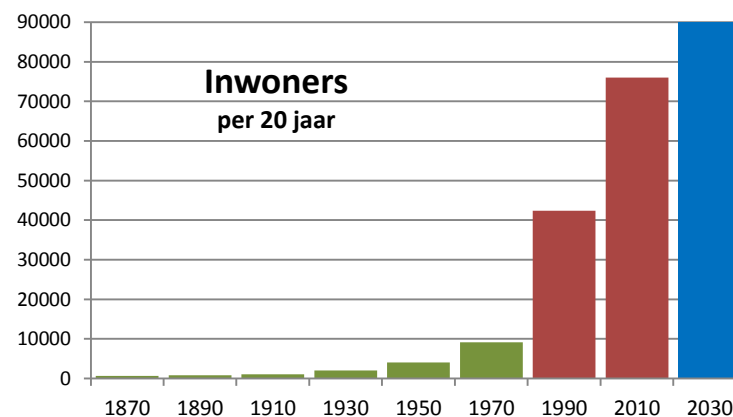
2.0 Groeikern (van 1970 tot ca. 2010, ca. 40 jaar)

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 Hoofddorpers 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 met goed gepositioneerde knooppunten en ontmoetingsplaatsen met een eigen karakter.



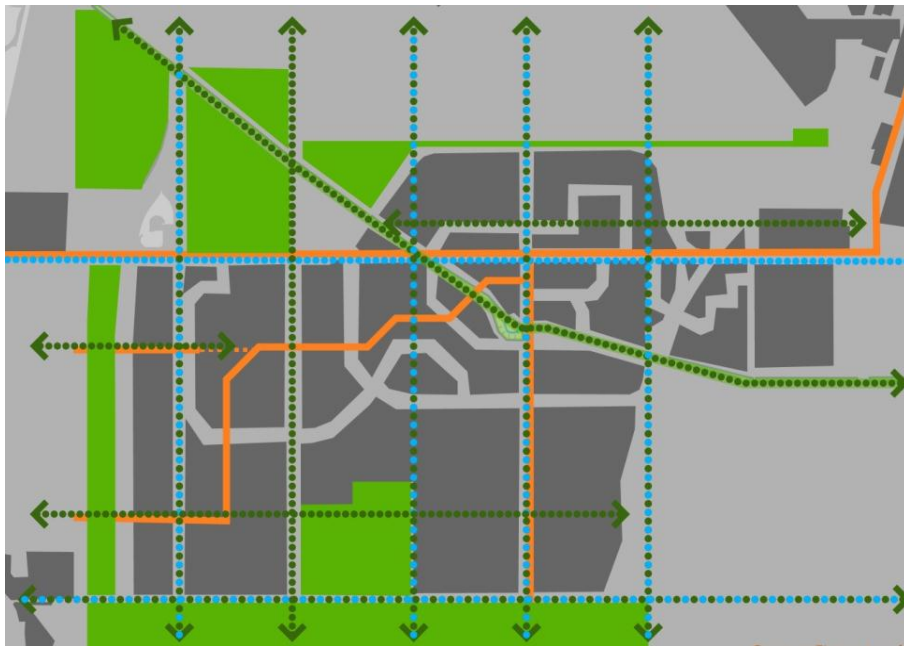
Die eigen identiteit is gebaseerd op historie, bereikbaarheid, groen en duurzaamheid. De nieuwe 'stad' is daarbij het belangrijkste knooppunt van Hoofddorp, en ontwikkelt zich met name bij het stationsgebied en Beukenhorst.

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 hoofdfietspaden

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:

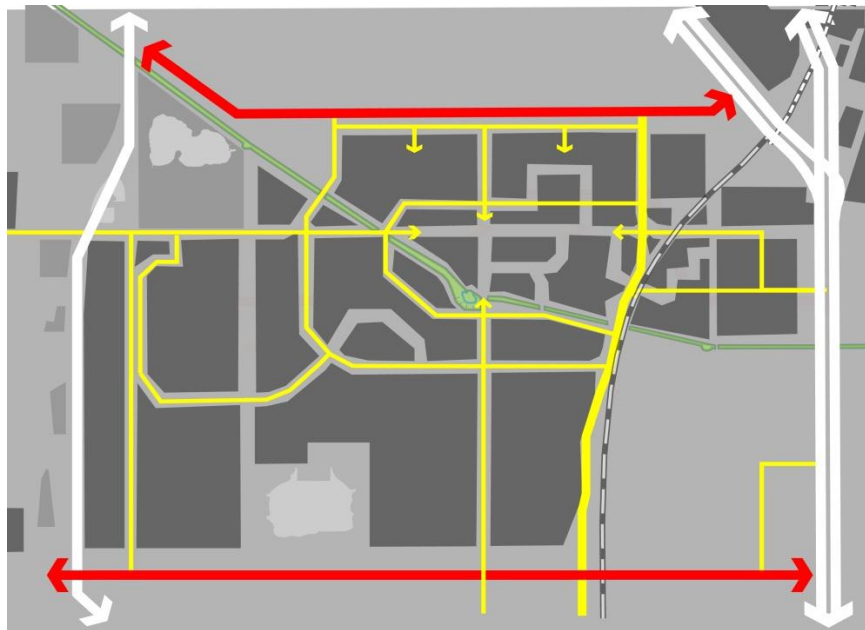
- IJweg en Bennebroekerweg, die als oude linten de laatste jaren een te grote functie hebben gekregen voor bovenlokaal autoverkeer en juist meer het domein voor langzaam verkeer zouden moeten zijn.
- De IJtocht, Kagertocht en Nieuwerkerktocht die deels als basis worden gebruikt voor fiets, groen en ecologie, 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:

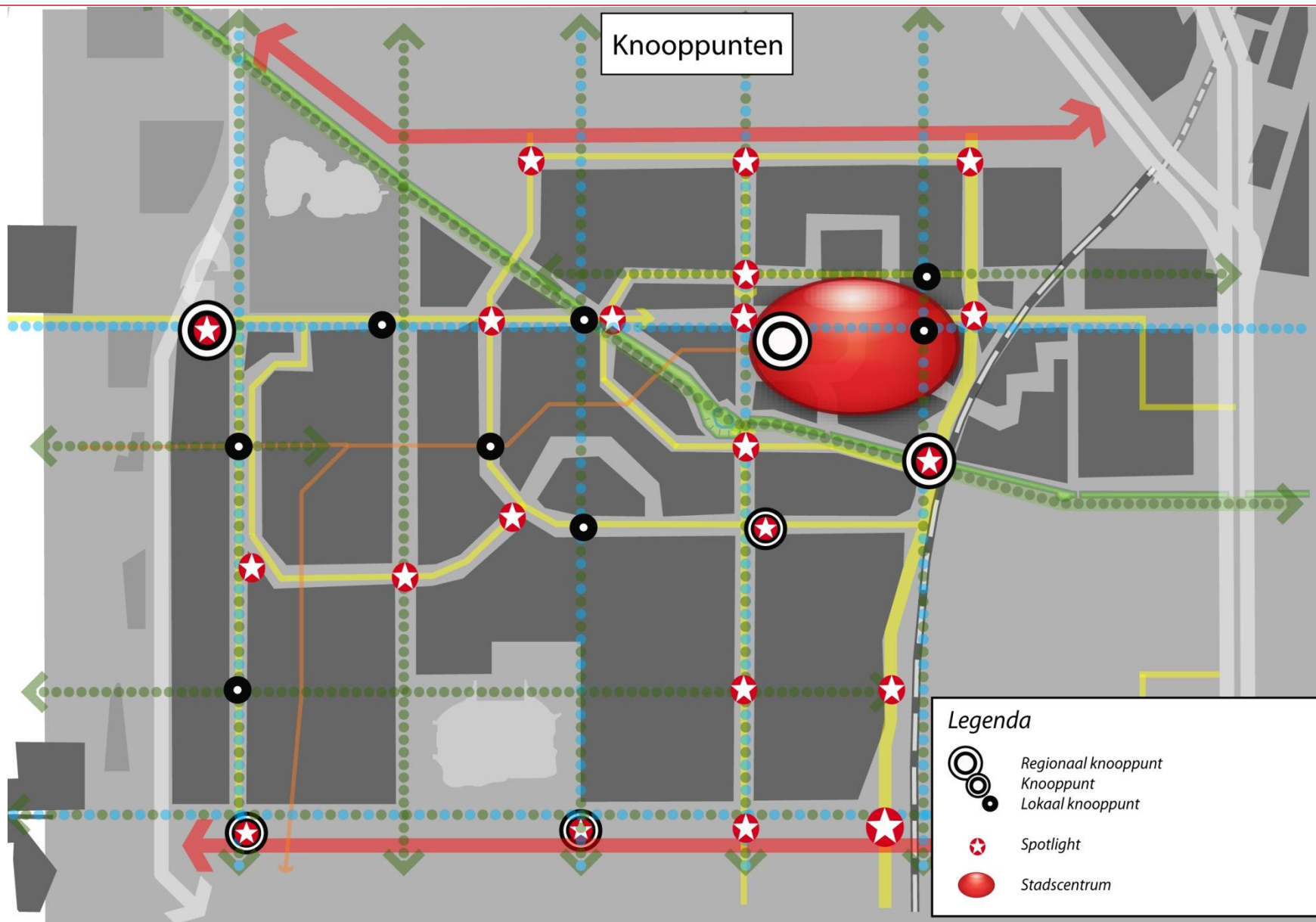
- Een ring/vierkant van hoofdwegen om het doorgaand verkeer te scheiden van lokaal verkeer, bestaande uit de A4, Nieuwe Bennebroekerweg, Driemerenweg en de (verlegde) Weg om de Noord.
- Aansluiting op de A5.
- Een lokale hoofdas van noord naar zuid, bestaande uit de Van Heuven Goedhartlaan en Spoorlaan.
- 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 stadshart van Hoofddorp worden met een stadspark. 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.

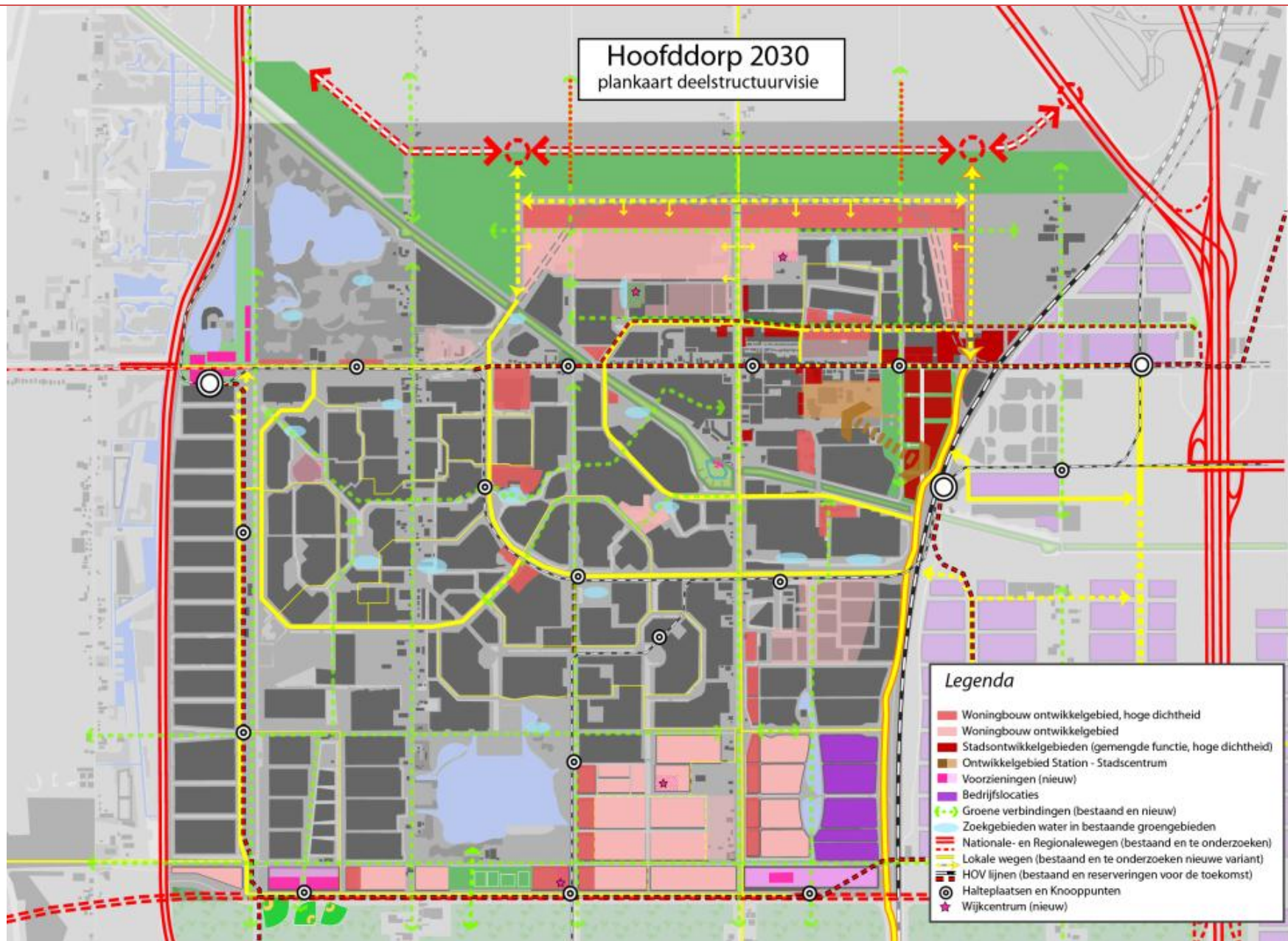
Wij maken Hoofddorp ook sociaal duurzaam. Onder meer door de voorzieningen aan te laten sluiten op de behoefte van de huidige en toekomstige bewoners. We lokaliseren deze voorzieningen op logische ontmoetingsplekken: nabij knooppunten, in het stadscentrum of bij wijkcentra. Ook willen we de buurten meer 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.

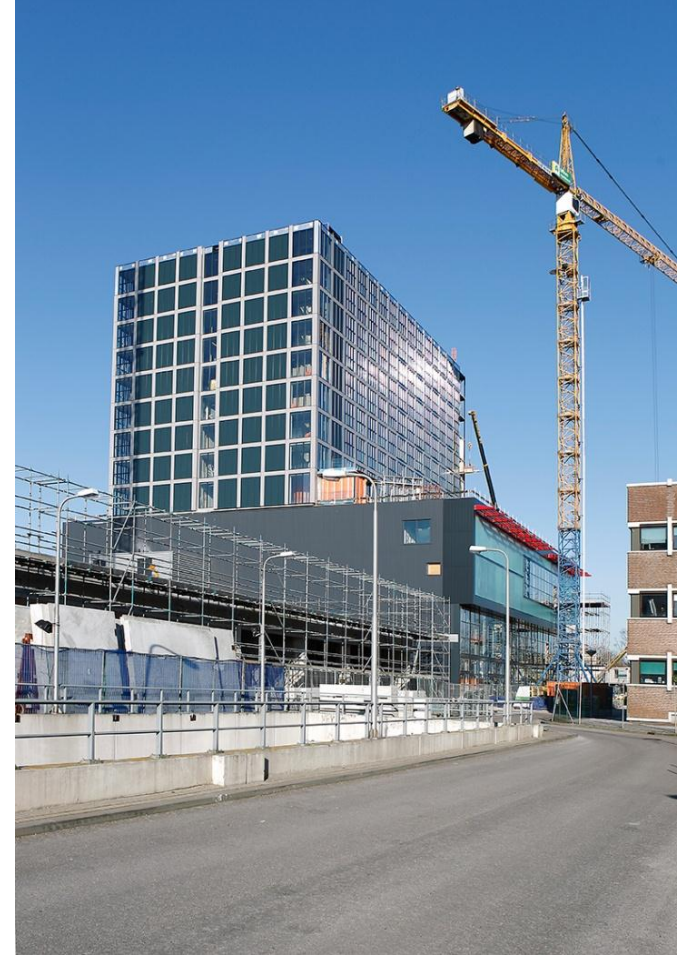
Het transformeren van verouderde bedrijventerreinen heeft ook een groot duurzaam effect. De oude bedrijfshallen kunnen vervangen worden door energie-neutrale woningen. Hierbij kan de bestaande infrastructuur gebruikt worden.

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 kan 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 mogelijk op termijn de Burgemeester Pabstlaan doorgetrokken moeten worden naar de Weg om de Noord. Deze doortrekking is eventueel 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. Tevens wordt het centrum daarmee zeer goed bereikbaar vanuit de hele regio. De bereikbaarheid van Hoofddorp-Zuid, waar zo'n 2700 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 te onderzoeken verbindingsweg 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.





Bioscoop in aanbouw. Foto's MAT afbouw

2 Uitvoering

2.1 Inleiding

De Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 vormt het ruimtelijk kader voor de periode tot en met 2030, waarin het ruimtelijk programma voor de korte (tot 2020) en lange termijn in kwantitatieve en kwalitatieve zin is opgenomen. Dit ruimtelijk programma met onze daarbij behorende ambities van een levendige, duurzame en bereikbare stad krijgt concreet gestalte in voorgestelde ontwikkelingen. Maar deze kunnen niet allemaal tegelijkertijd worden uitgewerkt. Hiervoor is een planning nodig. Deze visie kan in dit verband worden gezien als een stedelijk planningsinstrument; wat kunnen wij in Hoofddorp realiseren de komende jaren, op welke locaties, met welk programma en onder welke voorwaarden?

Juist nu zijn dergelijke vragen van cruciaal belang. Ruimtelijke projecten vormen de fysieke uitvoering van gemeentelijke ambities en beleidsuitgangspunten. Bezuinigingen op het beleid en de gemeentefinanciën zullen onherroepelijk doorwerken in ruimtelijke projecten. Ook de aangekondigde rijksbezuinigingen zullen hun weerslag hebben. Een veel grotere impact op projecten ligt echter in de verslechtering van de vastgoedmarkt. De vastgoedcrisis lijkt geen conjuncturele, maar een structurele te zijn. Dat de woning- en kantorenmarkt weer eenzelfde dynamiek gaan vertonen als de laatste decennia, is zeer onwaarschijnlijk. De tijd van blauwdruk planologie en grootse gebaren is voorbij. Het is nu zaak om slim te combineren.

Mede daarom hebben wij in de Structuurvisie Haarlemmermeer al een voorzet gegeven voor een nieuwe ontwikkelingsstrategie.

In de volgende paragraaf geven we de met elkaar samenhangende ontwikkelingen weer en de ruimtelijke voorwaarden voor die ontwikkeling. In paragraaf 2.3 geven we aan welke ontwikkelingen we verwachten voor de korte termijn, tot 2020. En in paragraaf 2.4 geven we een globaal programma van de ruimtelijke keuzes die de gemeente nog moet onderzoeken en uitwerken om tot uitvoering te komen. In paragraaf 2.5 geven we

ten slotte aan hoe we dat financieel verwachten te realiseren. Samen vormen deze paragrafen de zogenaamde 'Uitvoeringsparagraaf' van de Deelstructuurvisie.

2.2 Samenhangende ontwikkelingen en voorwaarden

Deze deelstructuurvisie brengt samenhang in beeld en geeft op hoofdlijnen kaders voor sturing van de ruimtelijke ontwikkeling van Hoofddorp. Het geschetste raamwerk biedt ruimte voor alle denkbare ontwikkelingen in de tijd. Zoals het er nu naar uitziet zal de uitvoering van alle geschetste ontwikkelingen langer duren dan de twintig jaar waar deze visie over uitkijkt. Welke keuzes er ook worden gemaakt, er zullen altijd onzekerheden blijven, zelfs op korte termijn. Op dit moment is het moeilijk een voorspelling te doen over de ontwikkeling van de markt voor woningen, kantoren of bedrijfsruimte? De deelstructuurvisie geeft daarom de mogelijkheid om flexibel in te spelen op toekomstige ontwikkelingen op basis van de vraag uit de markt.

Om adequaat te kunnen sturen in dit proces is het van belang inzicht te hebben in de samenhang tussen ontwikkelingen en de publieke opgave die daar mee samen hangt. Als in een bepaald gebied woningen gebouwd worden, of getransformeerd wordt, welke wegen, fietspaden, voorzieningen e.d. dienen daarvoor dan gerealiseerd te worden? Om vervolgens te kunnen bepalen welke publieke middelen daarvoor moeten worden aangesproken en wat in het kostenverhaal moet worden ondergebracht.

Aangezien niet overal tegelijk geïnvesteerd kan worden, vraagt dit om het maken van duidelijke keuzes.

Deze paragraaf vormt de basis voor het maken van die keuzes in de tijd. De in deze paragraaf aangegeven afhankelijkheden en samenhang vormen de basis voor de ontwikkelstrategie voor Hoofddorp.

In de tabellen en afbeeldingen op pagina 147 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 nieuwe ontwikkelingen. Denk bijvoorbeeld aan een goed fietspadenstelsel of uitbreiding van water voor klimaatbestendigheid.

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

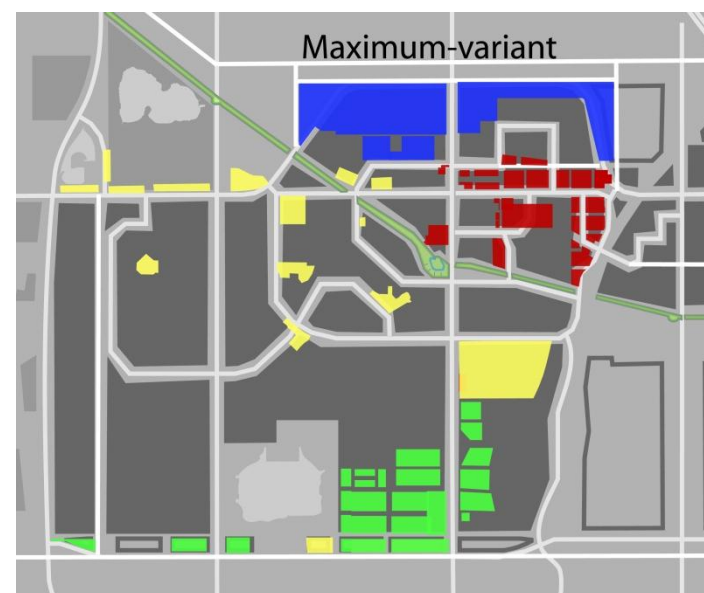
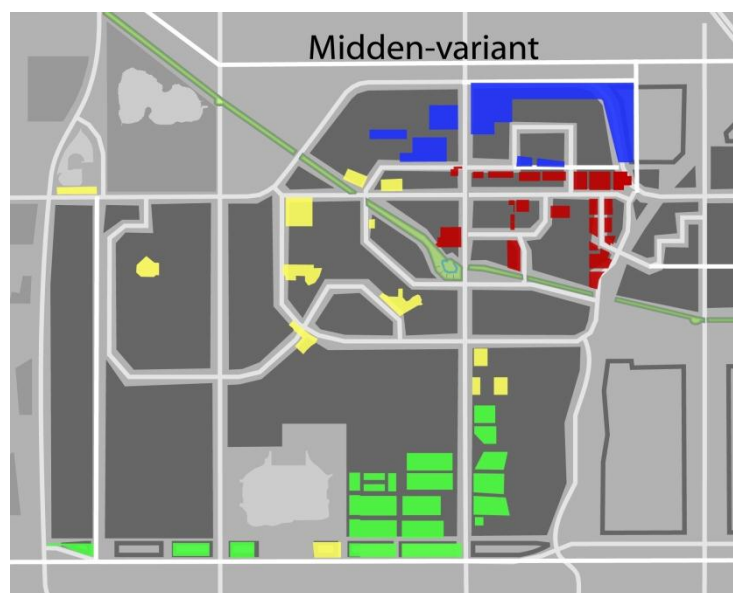
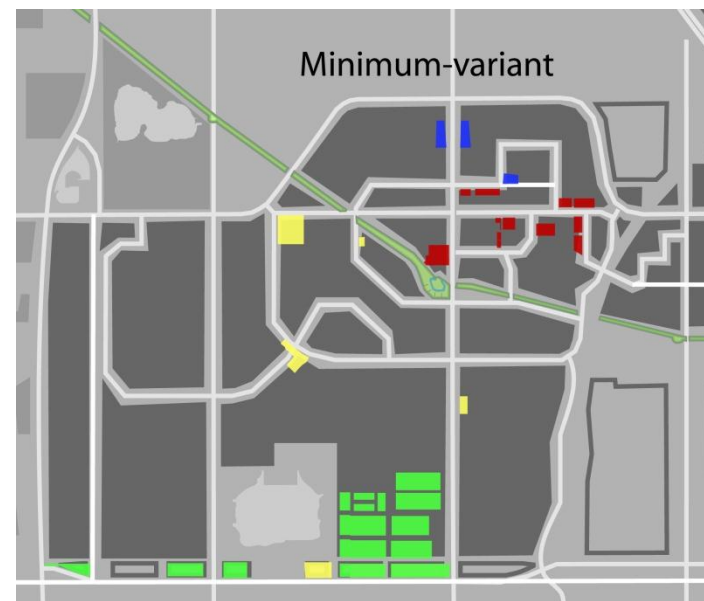
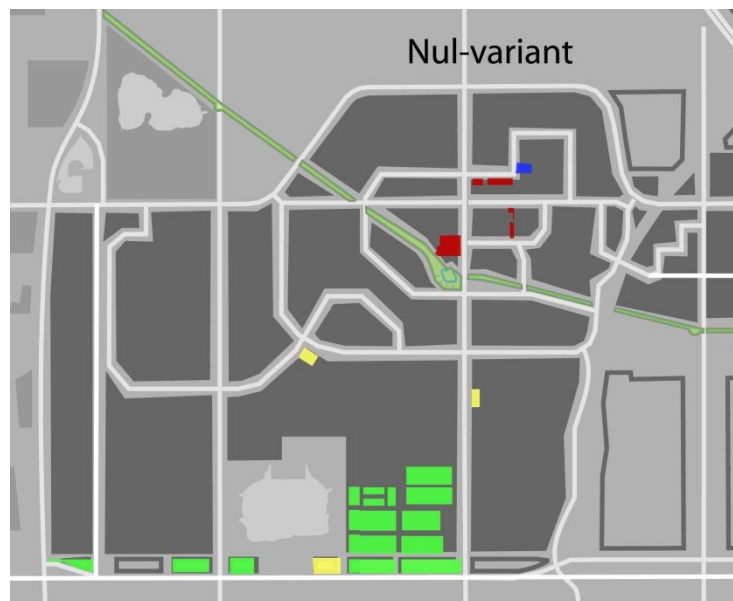
Hoofddorp Zuid	3300
Stadscentrum	2000
Hoofddorp Noord	1800
Knooppunten	800
Overig	100
Totaal	8.000

Maximum-variant

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

Legenda

Hoofddorp Zuid	
Stadscentrum	
Hoofddorp Noord	
Knooppunten	



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

1 Hoofddorp Zuid:

Afronding van Hoofddorp aan de zuidzijde, laatste grote uitbreiding van Hoofddorp op agrarisch gebied, met een grondgebonden en compact stedelijk en groen stedelijk woonmilieu. De oriëntatie en identiteit van de ruim 3500 woningen in Hoofddorp Zuid is gericht op de groengebieden Park21 en Toolenburger Plas.

Voorwaarde voor de ontwikkeling in dit gebied is de ontsluiting van dit gebied met auto, openbaar vervoer en fiets en de ontwikkeling van Park21. Specifiek:

- Verdubbeling van de nieuwe Bennebroekerweg, met aansluiting op A4.
- Verbreden Spoorlaan
- Langzaam verkeersroutes om stedelijk gebied te verbinden met Park21 en Toolenburgerplas.
- Aanleg van nieuwe HOV-lijn, de Hoofddorp-Zuidlijn.
- Realisatie van Park21, om een aantrekkelijk woonmilieu te creëren.
- Aangezien het te ontwikkelen woongebied in en aan de 20 Ke ligt is geluidsoverlast van vliegtuigen te verwachten. Toekomstige bewoners moeten zich daarvan bewust zijn en op de hoogte gesteld worden.
- In Hoofddorp-Zuid moet minimaal één integrale wijkvoorziening komen.

2 Hoofddorp Noord:

Intensivering en transformatie van bestaand stedelijk gebied, bedrijven en sportclusters in het noorden van Hoofddorp tot gemengd woon-werkgebied, met een overwegend stedelijk compact woonmilieu. De oriëntatie en identiteit van de ruim 3500 woningen is gericht op Schiphol.

Voorwaarde voor de ontwikkeling van dit gebied is naast de ontsluiting met auto, openbaar vervoer en fiets met name de ontheffing van de 20 Ke en maatregelen tegen overmatig geluid. Specifiek:

- Verleggen van de bestaande N201 naar het noorden, met aansluiting op A5. Bestaande Weg om de Noord wordt wijksluitingsweg.
- Doortrekken Burgemeester Pabstlaan naar de Weg om de Noord.
- Langzaam verkeersverbindingen naar centrum en recreatiegebieden aan noordzijde van Hoofddorp

- Aanleg van nieuwe HOV-lijn, de Hoofddorp-Centrum/Noordlijn. Noordelijke rand van het gebied zodanig inrichten dat overlast van Schiphol beperkt wordt en er een goed woonklimaat gerealiseerd kan worden.
- Bij transformatie de noodzakelijke aanleg van stedelijk water realiseren
- Aangezien het te ontwikkelen woongebied in en aan de 20 Ke ligt is geluidsoverlast van vliegtuigen te verwachten. Ontheffing van de 20 Ke is noodzakelijk om transformatie mogelijk te maken. Toekomstige bewoners moeten daarnaast op de hoogte gesteld worden van mogelijke overlast door Schiphol.
- Realiseren van minimaal twee integrale wijkvoorzieningen, één in de wijk Hoofddorp-Oost en één in Hoofddorp-Noord.

3 Stadscentrum:

Dit gebied ligt tussen het spoor en Hoofdvaart, Burgemeester Pabstlaan en Geniedijk. Het vormt de kern voor onze doelstelling om van Hoofddorp een levendige stad te maken. Dit gebied willen we daarom graag ontwikkelen en transformeren tot stadsgebied met een stadspark, horeca, dienstverlening en winkels en maximaal 2000 woningen in een centrum stedelijk woonmilieu.

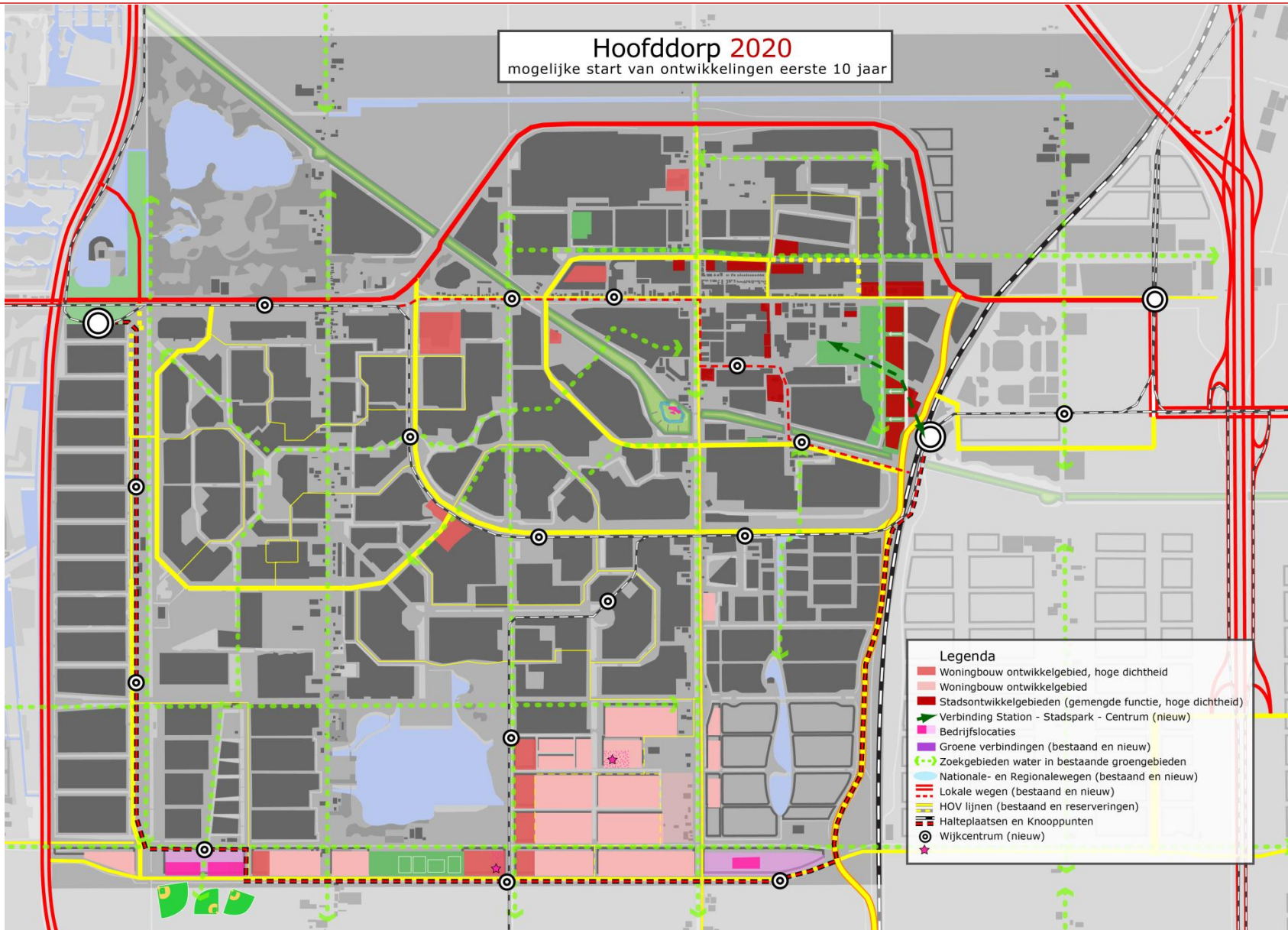
Een stadspark is essentieel in dit gebied, evenals een goede ontsluiting, een centraal station *voorwaarden* zijn voor de ontwikkeling van dit gebied. Specifiek:

- Een heldere langzaam verkeersverbinding tussen station en winkelcentrum
- Doortrekken Burgemeester Pabstlaan naar de Weg om de Noord, zodat Kruisweg vrijkomt voor HOV en andere functies.
- Aanleg van nieuwe HOV-lijn over de Kruisweg of Burgemeester Pabstlaan.
- Meerdere en andere functies in het gebied mogelijk maken, met name horeca.
- Stadspark ontwikkelen dat functie vervult voor alle Hoofddorpers en bezoekers van de stad Hoofddorp.
- Stationsgebied herontwikkelen met veilige oversteek Van Heuven Goedhartlaan.

4 Knooppunten:

Dit zijn de locaties binnen Hoofddorp waar de bereikbaarheid met HOV zeer goed is. Wij willen deze plekken intensiveren met woningen en voorzieningen. Hier is ruimte voor de ontwikkeling van zo'n 2000 woningen in een centrum stedelijk woonmilieu.

Voorwaarde voor de ontwikkeling van deze locaties is de goede ontsluiting en uitwisselingsmogelijkheden van HOV.



2.3 Fasering: korte en lange termijn

In deze deelstructuurvisie hebben we al meerdere keren aangegeven dat we een fasering maken. We onderscheiden twee periodes:

1. Een periode tot en met ca. 2020, de eerstkomende 10 jaar. Een relatief goed overzienbare tijdsperiode, die ondanks alle onzekerheden een mate van concreetheid heeft. Wij denken dat in deze periode gestart wordt met een aantal ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen hebben we, of gaan we zoveel mogelijk meenemen in de bestemmingsplannen, die 10 jaar geldig zijn.
2. 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 hiernaast geeft aan welke structuurprojecten mogelijk voor 2020 opgestart kunnen zijn. Dit zijn projecten die, indien ze een grote mate van zekerheid hebben, meegenomen zijn of worden in de nieuwe bestemmingsplannen. De projecten zijn:

- Woningbouw in Hoofddorp-Zuid (Tudorpark, Sportpark),
- Woningbouw op enkele plekken in Hoofddorp: onder andere Lexpoint e.o., Ewijkstraat, Nijverheidsstraat en centrumgebied.
- Ontwikkelen sportknoop: Huis van de sport en honkbalcomplex
- Transformatie van Beukenhorst-West (westelijk deel),
- Verbinding tussen Station en Centrum (routing en bewegwijzering),
- Ontwikkeling Burgemeester Pabstlaan: stedelijke ontwikkelingen gebied Leeghwaterstraat en het mogelijk 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 RegioNet en fietsenstallingen.

2.4 Uitvoeringsprogramma

Om tot uitvoering te komen van deze deelstructuurvisie moeten we - naast de financiering - een aantal ruimtelijke zaken nader uitzoeken of uitwerken. Daar willen we de komende jaren aan gaan werken. Er zal in het kader van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 een actueel uitvoeringsprogramma worden opgesteld waar ook het programma voor Hoofddorp in is opgenomen. Ook in het uitvoeringsprogramma van het Deltaplan Bereikbaarheid zijn een aantal specifiek voor Hoofddorp van belang zijnde uitwerkingen benoemd (keuze van HOV over Kruisweg of Pabstlaan, verlegging N201 en aansluiting op A5, aansluiting Waddenweg op N201 etc.).

Op basis van resultaten van de participatie zal in elk geval het gebied **station-Beukenhorst-stadspark** de komende tijd uitgewerkt gaan worden. Dit gebied is essentieel voor de ontwikkeling van Hoofddorp tot stad. Gezien de resultaten van de participatie zullen we de uitwerking van dit gebied belanghebbenden in en omwonenden van het gebied betrekken in een open en interactief planproces. De uitwerkingsopgaven zijn onder meer de volgende:

- Uitwerking knooppunt Station Hoofddorp (o.a. aanpassen stationsgebouw, relatie autoverkeer bussen, fietsers en voetgangers, grootte en locatie programma bepalen en de oversteek Van Heuven Goedhartlaan voor voetgangers);
- Transformatie Beukenhorst-West;
- Relatie met Beukenhorst-Oost en –Zuid;
- Mentale en fysieke verbinding tussen station en centrum;
- Stadspark (inrichting, programma en randen);
- Toekomst van het Raadhuis;
- Locatie tennishal en -park;
- Onderzoek naar evenementenlocatie.

Gezien de voormalige vuilstortplaats in het uitwerkingsgebied zullen we bij de planvorming en concrete ontwikkeling de nodige onderzoeken worden uitgevoerd die ons een beeld geven van de bodemgesteldheid, bodemvervuiling, waterstructuur, waterkwaliteit en grondwaterpeil. Daarbij zullen we de huidige stand van zaken in beeld brengen en de effecten van de eventuele bouwplannen in kaart brengen. Zodat maatregelen genomen kunnen worden om schade te voorkomen.

Knooppunt in de stad

Inspiratieblad



Halte Bornholm

Onderdeel van route
Zuidtangent

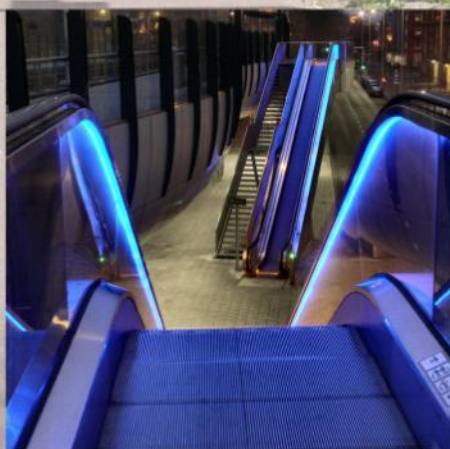
Onderdeel van fiets-
netwerk

Gevoel van veiligheid

Betrek scholen en
winkelcentrum

Buurt participatie

Herkenningspunt
vanaf autoweg en
winkelcentrum



2.5 Ontwikkelingsstrategie

Om onze ambities voor Hoofddorp mogelijk te maken, zijn naast publieke ook grote private investeringen noodzakelijk. Grootschalige publieke opgaven zijn namelijk in toenemende mate moeilijker te financieren vanuit de klassieke bronnen. Gemeentelijke grondopbrengsten worden met de stagnerende economische ontwikkeling aanzienlijk minder en op rijkssubsidies wordt steeds meer gekort. Voor Hoofddorp zijn met name de gewenste transformatie en herstructurering, naast de infrastructuur grote publieke uitgaven.

Uitvoering geven aan deze Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 is een grote opgave en kan daarom niet alleen een zaak zijn van de gemeente Haarlemmermeer, maar evenzeer van de provincie, Rijk, Hoogheemraadschap, ontwikkelaars, woningcorporaties en ondernemers. Dit verlangt dan ook vruchtbare publiek-publieke of publiek-private samenwerking. Ook is het van belang om belanghebbenden en marktpartijen in een vroeg stadium bij ontwikkelingen te betrekken; dit versterkt het mentaal eigenaarschap en korte en lange termijn kunnen met elkaar worden verbonden.

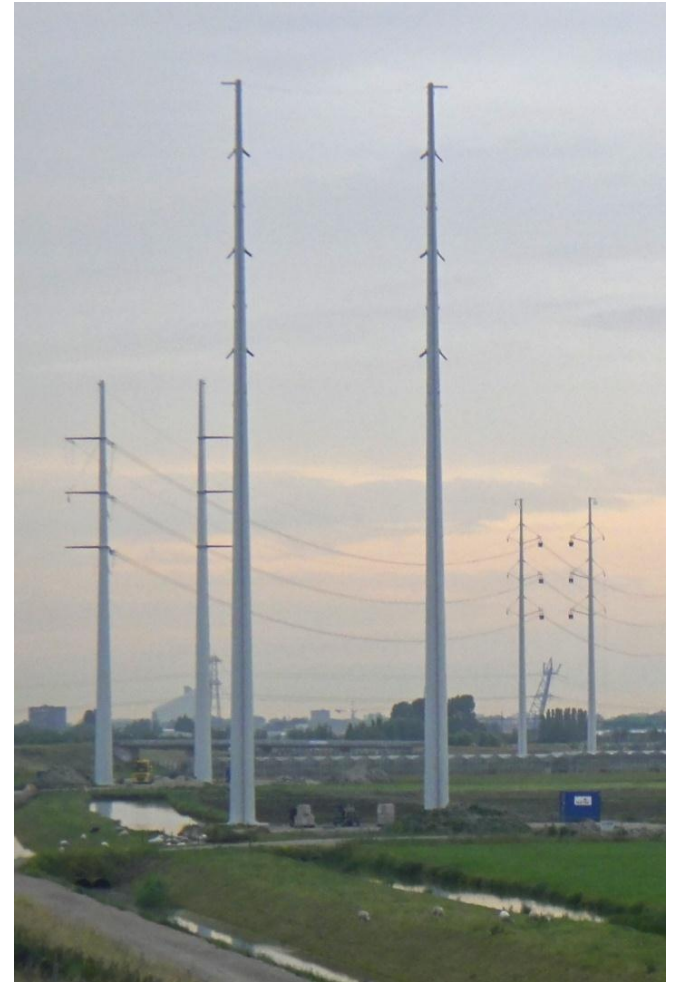
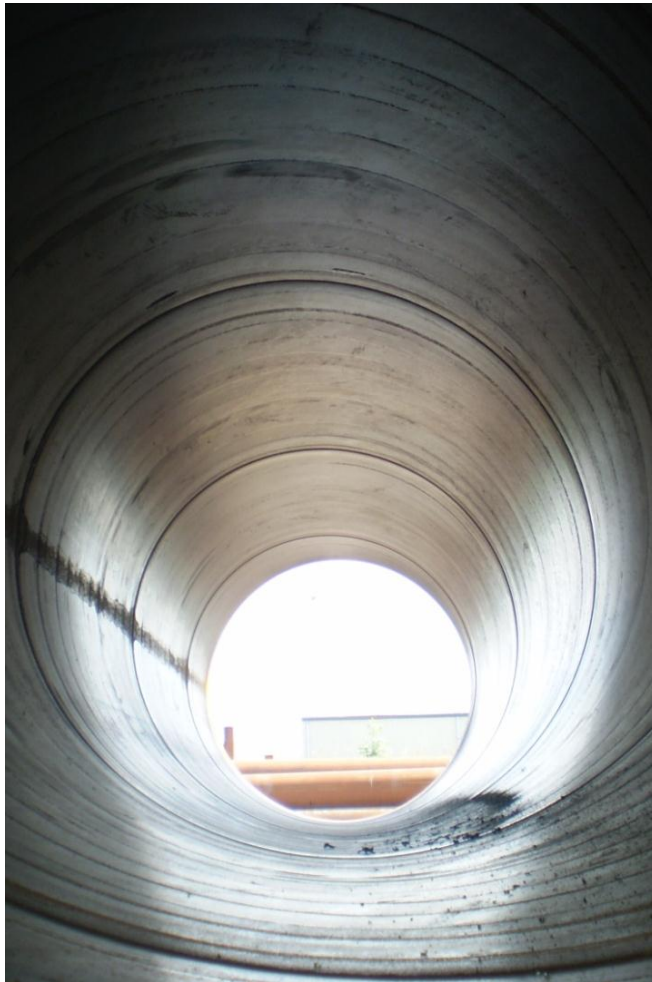
Om het voor andere partijen mogelijk te maken om, samen met ons, ontwikkelingen financieel rendabel te realiseren, zijn andere financieringsconstructies nodig. In de ontwikkelingsstrategie voor de Structuurvisie Haarlemmermeer hebben we daarom al aangegeven dat de nadruk daarbij moet liggen op de gebiedsexploitatie. Dat kan ook in Hoofddorp. Veel vertrouwde instrumenten zijn daarvoor nog steeds goed toepasbaar. De crux is om ze anders toe te passen. Daarbij hanteren we twee belangrijke uitgangspunten:

1. Stel waarden en waardecreatie centraal (denk niet in kosten, maar in opbrengsten).
2. Regel financiering integraal en voor de lange termijn.

In de ontwikkelingsstrategie van de structuurvisie Haarlemmermeer wordt aangegeven op welke wijze de raad het samenhangend pakket van bestuurlijke, juridische, financiële en technische maatregelen zal gaan gebruiken om de geschatte ruimtelijke ontwikkeling voor Hoofddorp te realiseren.

Zie hoofdstuk 7 van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 voor onze ontwikkelingsstrategie bij structuurplannen.





5 Wettelijk kader en randvoorwaarden

5.1 Wettelijk kader

Hoewel de deelstructuurvisie iets zegt over grondgebruik en ruimtelijke ontwikkeling, is een (deel)structuurvisie niet hetzelfde als een bestemmingsplan. In tegenstelling tot een bestemmingsplan heeft een (deel-)structuurvisie geen rechtstreekse doorwerking waar burgers mee te maken krijgen. De (deel-)structuurvisie spreekt dan ook niet over verboden, vergunningen en verplichtingen, maar geeft inzicht in de voorgenomen ontwikkelingsrichting van de gemeente. En hoewel een (deel-)structuurvisie geen rechtstreeks bindende werking heeft voor burgers, heeft het wel een zelfbindende werking voor het gemeentebestuur. Dit betekent dat de uitgangspunten van de (deel-)structuurvisie in acht moeten worden genomen bij het opstellen en actualiseren van bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen of overige besluitvorming rondom voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen.

Indien wordt afgeweken van de (deel-)structuurvisie, zal dit goed gemotiveerd moeten worden.

5.2 Ruimtelijke randvoorwaarden

Algemeen

De Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 is, na vaststelling, het toetsingskader voor ruimtelijke plannen in Hoofddorp. Behalve aan de deelstructuurvisie zullen ruimtelijke ontwikkelingen ook getoetst moeten worden op de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 en plannen en kaders van hogere overheden.

De kaders vanuit het Rijk worden momenteel voor een deel herzien. Voor Hoofddorp betekent dit dat een groot deel van de kaders op het gebied van stedelijke contouren, contouren op het gebied van geluid- en veiligheid van luchtvaart en contouren van buis- en energieleidingen opnieuw worden geformuleerd. In onze (deel-)structuurvisie zijn de bestaande afspraken en contouren weergegeven en onze inzet is dat deze zo veel mogelijk gehandhaafd blijven.

LIB contouren

Het beperkingengebied van de Luchthaven Schiphol bestaat uit vier zones. Zone 1 en 2 zijn gelegen in het verlengde van de start- en landingsbanen. De beperkingen in deze zones behelzen met name de maximale toegestane objecthoogten in verband met de veiligheid van het luchtverkeer. In zone 1 tot en met 3 is verder geen nieuwe bebouwing toegestaan, met name omdat de geluidsbelasting er te hoog is. In zone 4 is wel bebouwing toegestaan, waarbij de bestemmingen echter beperkt moeten blijven tot niet-geluidsgevoelige activiteiten.

Daarnaast moet rekening worden gehouden met hoogtebeperkingen en beperkingen ten aanzien van risico's van vogelaanvaringen. Deze beperkingen zijn vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB).

Geluidscontouren Schiphol

Naast de LIB-contouren is de geluidscontour essentieel voor de mogelijkheden om woningen te bouwen. In principe mag binnen de 20 Ke contour geen woningen gebouwd worden. In de Nota Ruimte is aangegeven dat het rijk in het kader van verstedelijking herstructurering, transformatie en zorgvuldig ruimtegebruik stimuleert. Vanuit deze motivatie is aangegeven dat herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied nu en in de toekomst wel mogelijk zijn. Onder bestaand bebouwd gebied wordt verstaan het bebouwde gebied zoals vastgelegd in het streekplan Noord-Holland-Zuid van 17 februari 2003. Dit bestaand bebouwd gebied is in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 nogmaals bekrachtigd. Alle in ontwikkeling zijnde woningbouwlocaties zoals bijvoorbeeld in de Zuidrand of delen van Tudorpark en de meeste potentiële locaties zoals aangegeven in deze deelstructuurvisie liggen binnen dit bestaand bebouwd gebied. Het belang dat het rijk hecht aan herstructurering, transformatie en zorgvuldig ruimtegebruik is in de SVIR nogmaals bevestigd door het opnemen van de ladder voor duurzame verstedelijking.



20 Ke contour

De 20 Ke-contour is echter in beweging. Want deze contour was vastgesteld in de Nota Ruimte. Deze rijksnota is vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De SVIR spreekt over actualisatie van het 20 Ke gebied. Dit is een van onderwerpen die momenteel aan de Alderstafel spelen.

Bouwen met verstand

De gemeente stelt zich, samen met haar partners in de regio dat het binnen het vraagstuk van woningbouw/stedelijkheid nabij een luchthaven gaat om 'het managen van de luchthaven en stedelijke omgeving' en niet zozeer om het creëren van afstand van woningen tot de luchthaven. Belangrijk hierin is het feit dat geluid niet stopt bij een lijn op de kaart. Een contour is enkel een maatstaf, een gebiedsafbakening. Het gebied erbuiten is geen stiltegebied. De contour geeft aan dat er een gebied gedefinieerd is waarin we met zijn allen de hinder acceptabel achten en er bewust stilgestaan dient te worden bij de vraag of het echt goed is woningbouw toe te staan. Een contour heeft dus enkel een ruimtelijke impact. In uitingen naar buiten toe (door overheidspartijen, maar

ook door derden zoals ontwikkelaars en makelaars) dient dit helder gecommuniceerd te worden, aangezien veel bewoners van mening zijn dat een contour bepaalt of je wel of geen hinder hebt. Het gaat hier om de acceptatie van de nabijheid van de luchthaven en het ordelijk managen van deze nabijheid.

Externe veiligheid; transport gevaarlijke stoffen

Het transport van gevaarlijke stoffen over de weg brengt een risico met zich mee voor personen in de omgeving. Bij een gebiedsontwikkeling moet al in een vroegtijdig stadium zicht bestaan op een passende ontsluiting en facilitering van het doorgaande verkeer. De infrastructuur moet zodanig ingebed zijn in de omgeving dat het transport van gevaarlijke stoffen op een zo veilig mogelijke manier kan worden afgewikkeld. De mate van veiligheid wordt zowel bepaald door de infrastructuur als door de omgeving. Risicobeheersing door ruimtelijke uitgangspunten De veilige inbedding van de infrastructuur (en daarmee onvermijdelijk ook de inbedding van de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen) in de omgeving wordt mede bepaald door de inrichting van de ruimte langs de transportroutes. Wanneer het zogenaamde 'plaatsgebonden risico' hoger is dan een bepaalde grenswaarde, gelden bouwbeperkingen voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Dat zijn bouwobjecten waar grote aantallen mensen en/of minder zelfredzame mensen aanwezig kunnen zijn. Het aantal transporten met gevaarlijke stoffen op de wegen in Haarlemmermeer is niet zodanig hoog dat de grenswaarde wordt overschreden. De individuele burger is daarmee voldoende beschermd.

Het is echter ook mogelijk dat een groep mensen ineens slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen op de weg. Dit wordt uitgedrukt in het groepsrisico, bij de kans op meer dan tien slachtoffers. Deze kans op een ramp moet zo klein mogelijk blijven. Voor ruimtelijke plannen die op grond van deze deelstructuurvisie worden uitgewerkt dient de (toename van de) kans op een ramp berekend te worden en door de gemeente te worden verantwoord.

Voor het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer is in juli 2011 het transport van gevaarlijke stoffen in kaart gebracht. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg is vooral het transport van brandbaar gas (propaan en LPG) bepalend voor het groepsrisico. Voor Hoofddorp geldt dat de Weg om de Noord (N201) en de Van Heuven

Goedhartlaan (van Graan-voor-Visch Zuid tot aan de oostelijke kruising met de N201) aangewezen zijn als routes voor gevaarlijke stoffen.

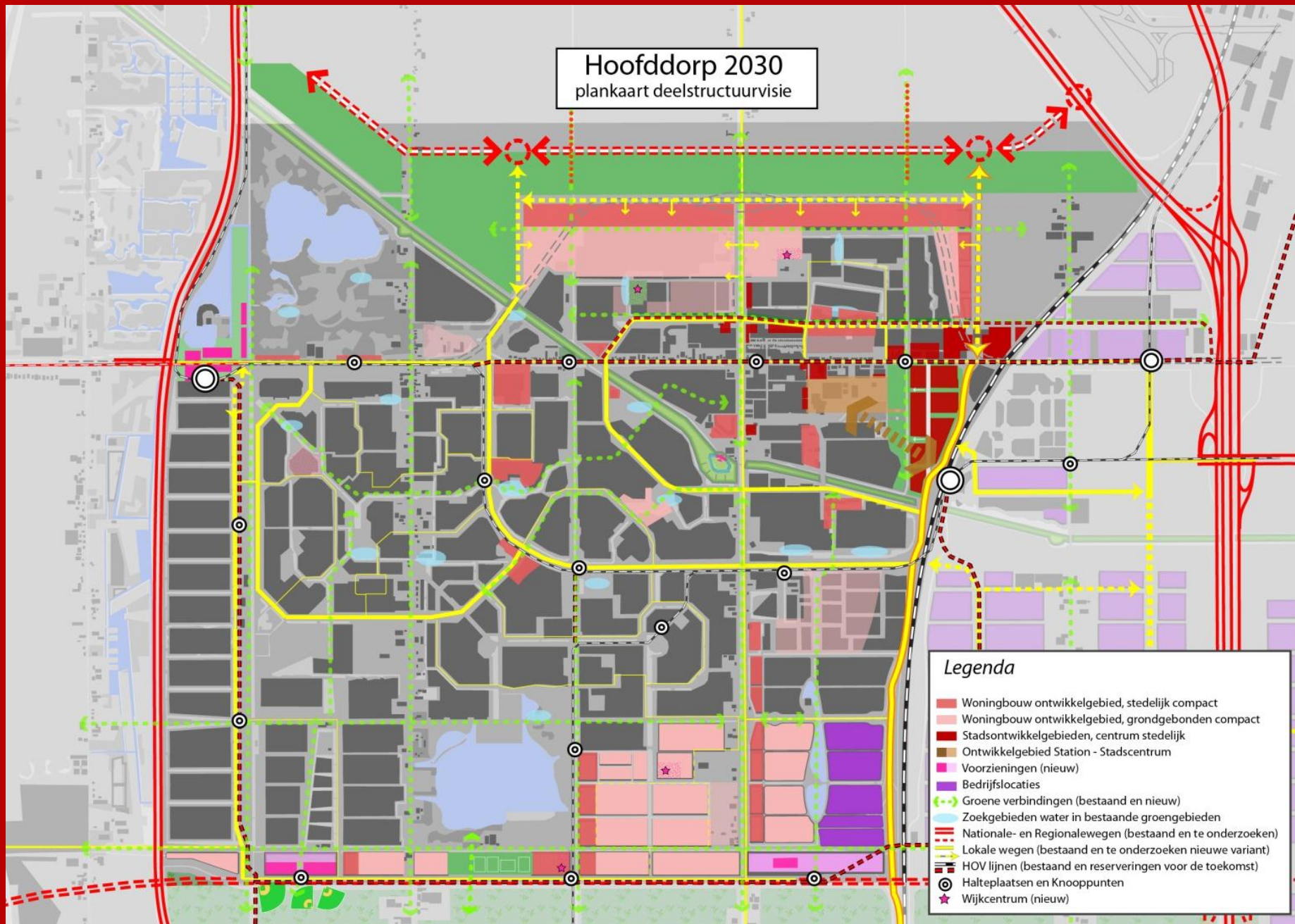
Structuurvisie buisleidingen

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt aan een Structuurvisie buisleidingen om ruimte te reserveren voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Binnenkort krijgt deze structuurvisie rechtskracht. In de Structuurvisie buisleidingen wordt een hoofdstructuur vastgelegd van ruimtelijke reserveringen (buisleidingstroken) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen in Nederland voor de komende 25 à 30 jaar. Hierin is ruimte beschikbaar voor het leggen van buisleidingen voor aardgas, olieproducten of chemicaliën. In veel leidingstroken liggen nu al een of meerdere buisleidingen. In de toekomst kunnen daar nog meer leidingen bij komen. Uitgangspunt voor de breedte van de leidingstroken is 70 meter. Die strook moet vrij blijven van bebouwing. In Hoofddorp lopen belangrijke buisleidingen over de Geniedijk en langs de Nieuwerkerkertocht.

150 kV/380 kV

Op 19 april 2011 heeft het kabinet besloten de 380 kV hoogspanningsverbinding (deels ondergronds) in het westelijk deel van de polder te realiseren. Op 9 juni 2011 is dit in de Tweede Kamer geaccordeerd. Bij de verdere uitwerking van de hoogspanningstracés door de westkant van de polder is toegezegd dat de 380 kV bij Floriande en de 150 kV bij Floriande en Lisserbroek ondergronds worden gebracht. Deze afspraken zijn geconcretiseerd in een inpassingsplan.

Hoofddorp 2030 plankaart deelstructuurvisie



- Legenda**
- Woningbouw ontwikkelgebied, stedelijk compact
 - Woningbouw ontwikkelgebied, grondgebonden compact
 - Stadsontwikkelgebieden, centrum stedelijk
 - Ontwikkelgebied Station - Stadscentrum
 - Voorzieningen (nieuw)
 - Bedrijfslocaties
 - ↔ Groene verbindingen (bestaand en nieuw)
 - Zoekgebieden water in bestaande groengebieden
 - Nationale- en Regionale wegen (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)