



gemeente
Haarlemmermeer

nota van B&W

Onderwerp Tracékeuze en voorkeursontwerp Fietsroute Lincolnpark – stadscentrum/station Hoofddorp

Portefeuillehouder drs. Marja Ruigrok
Collegevergadering 2 december 2025
Inlichtingen Gerben Biermann
Registratienummer 12778538

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. het tracé en voorkeursontwerp voor de fietsroute van PARK21 via President 2.0 – Lincolnpark – President 1.2 - Graan voor Visch Zuid – Graan voor Visch – stadscentrum/station Hoofddorp vast te stellen;
2. het voorkeursontwerp uit te werken tot een voorlopig ontwerp binnen de beschikbaar gestelde kredieten door de raad.

2. Samenvatting

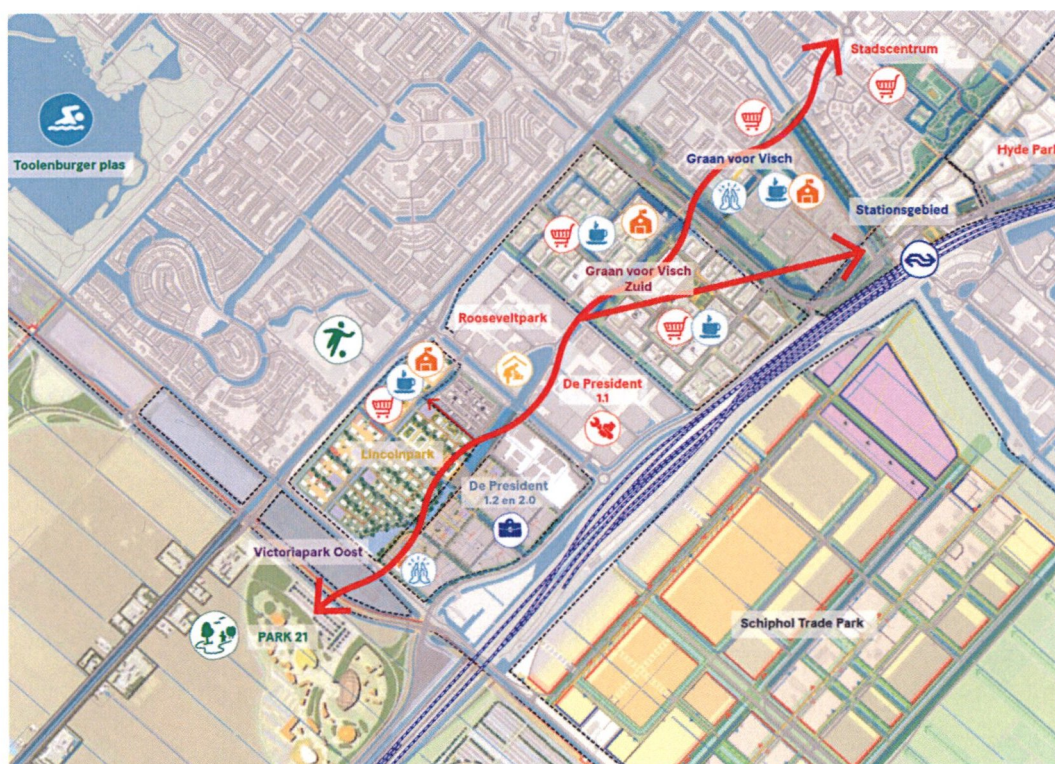
Wij werken aan de aanleg van een nieuwe, hoogwaardige fietsroute tussen PARK21 en het stadscentrum/station Hoofddorp, als onderdeel van duurzame gebiedsontwikkeling rond onder meer Lincolnpark en Graan voor Visch Zuid (onderdeel van Spoorzone). Deze verbinding is een voorwaarde om nieuwe woonwijken zoals Lincolnpark, met lage parkeernormen en de ambitie voor autoluw wonen, goed bereikbaar te maken per fiets. De fietsroute verbetert de verbinding tussen woongebieden, werkgebieden en groengebieden, en is nodig vanwege de forse woningbouwopgave tot 2040 (20.000 woningen). De projectkosten voor de volgende projectfase (tot naar verwachting eind 2028) zijn geraamd op € 605.000 en omvatten voorbereiding en participatie, terwijl de daadwerkelijke aanleg met bijbehorende kosten en dekking later volgt. De route zal veilig, breed en comfortabel zijn, met aandacht voor integratie van groen. Tegelijkertijd zijn er uitdagingen, zoals zorgen van omwonenden in Graan voor Visch, onduidelijkheid over de inpassing bij toekomstige ontwikkelingen (zoals President 2.0, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Haarlemmermeer Zuidwest en PARK21), en logistieke en infrastructurele knelpunten.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) 2023 (2022.0000701) staat de opgave voor de verkenning van deze fietsroute als volgt: 'Deze verbinding is essentieel om de ambitie om van Lincolnpark een duurzame wijk te maken te realiseren, zoals omschreven is in het mobiliteitsplan van Lincolnpark.' Het doel is om de bewoners uit de wijk Lincolnpark te verbinden met de voorzieningen in het stadscentrum en met het station. En andersom om de bewoners van het verdichte gebied in het stadscentrum en Spoorzone een directe en groene fietsroute te geven naar de groengebieden en recreatieve functies in PARK21.

Er is momenteel alleen een stuk fietspad in de werklocatie President 1.1. Op de rest van deze verbinding is geen fietspad aanwezig.



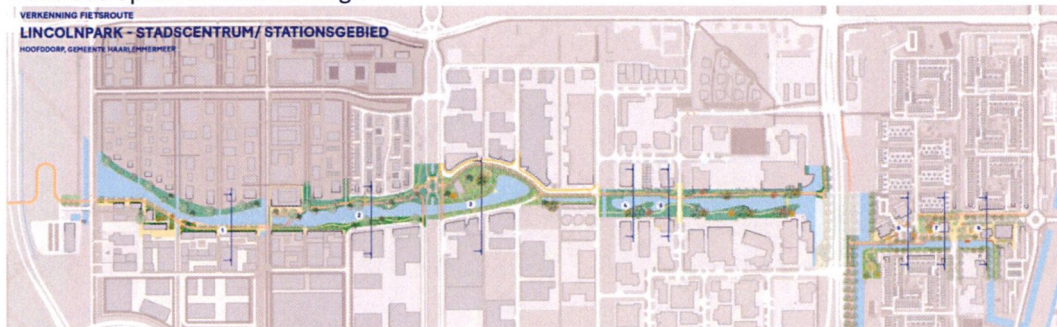
Kaart fietsroute projectgebied, ontwikkelgebieden en voorzieningen

Figuur 1 Scope fietsroute: verbinding tussen PARK21, via Lincolnpark naar Hoofddorp station en stadscentrum Hoofddorp

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Voor een goede bereikbaarheid leggen we een compleet nieuw fietspad aan. Vanwege het verwachte intensieve gebruik en de veiligheid maken we het grootste deel van het fietspad vier meter breed. Het fietspad loopt vanaf de rotonde aan de Nieuweweg in Graan voor Visch, door Graan voor Visch en Graan voor Visch Zuid naar bedrijvenpark De President, en vervolgens via de wijk Lincolnpark (in aanbouw) naar PARK21. Het is een aanvulling op de bestaande fietsroutes van noord naar zuid, zoals bijvoorbeeld de fietsroute langs de Hoofdvaart.

Het tracé op de kaart is als volgt:



Figuur 2 Tracé Fietsroute vanaf de rotonde aan de Nieuweweg in Graan voor Visch tot in PARK21.

De fietsroute wordt een gemeentelijke hoofdfietsroute. Deze moet daarom comfortabel, direct, veilig en obstakel- en conflictvrij zijn.

Met deze nota besluiten wij om het voorkeursontwerp verder uit te werken en alle benodigde onderzoeken en participatie te doen om te komen tot een Voorlopig Ontwerp. Daarna neemt de raad op basis van het Voorlopig Ontwerp een uitvoeringsbesluit waarin het krediet voor de uitvoering beschikbaar wordt gesteld. Na dat besluit start de daadwerkelijke aanleg van de fietsroute.

Wat zijn de argumenten?

Fietsroute past binnen de vastgestelde beleidsambities

In de Nota Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681) staan belangrijke fietsroutes opgenomen. Deze zijn ook in het Verkeersstructuurplan Hoofddorp 2023 (7563505) en het Fietsplan 2024 (10833380) opgenomen. Eén van deze routes is de verbinding Lisserbroek - Nieuw-Vennep West - PARK21 - Zuidrand Hoofddorp - Lincolnpark - station Hoofddorp. Het gedeelte vanaf PARK21 tot stadscentrum/station Hoofddorp is de scope van dit project. Deze route dient als ontbrekende schakel in de fietsinfrastructuur met het oog op het toevoegen van grote aantallen woningen aan de Zuidrand en in stadscentrum en Spoorzone van Hoofddorp.

Betere afwikkeling extra verkeer door woningbouw in stadscentrum en Spoorzone en Lincolnpark

Onze gemeente gaat flink veranderen: tot 2040 komen er minstens 20.000 nieuwe woningen bij in onder andere Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Lisserbroek. Grote nieuwe woonwijken zoals Hyde Park, Victoriapark en Lincolnpark worden gebouwd, en ook in gebieden met bedrijven, zoals Graan voor Visch Zuid, komen er woningen bij. Door deze groei gaan veel meer mensen dagelijks fietsen naar werk, school en andere plekken. Daarom zijn nieuwe, goede fietspaden hard nodig om drukte op de weg te voorkomen en de duurzaamheidsdoelen van onze gemeente te halen.

Ondersteuning van duurzame mobiliteit en lagere parkeernorm Lincolnpark

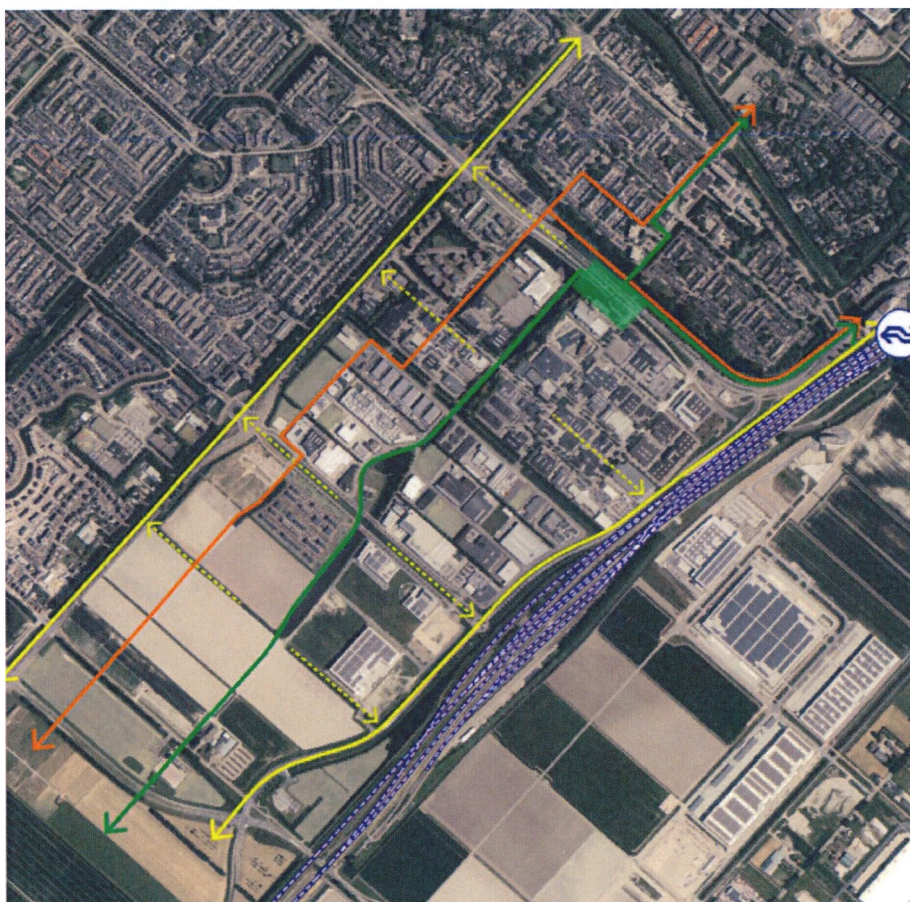
Het ontwerp van de fietsroute past bij de plannen voor autoluwe woonwijken, zoals Lincolnpark en het stationsgebied. Langs de route komt veel groen, zoals groene stroken en ecologische verbindingen, die zorgen voor schaduw en een prettige omgeving. In Lincolnpark is bewust gekozen voor minder parkeerplekken dicht bij de woningen, zodat er meer ruimte is voor groen en rust. Bewoners reizen daarom vaker met de fiets, het openbaar vervoer, deelauto's of hun eigen auto die verder weg staat. Deze aanpak sluit aan bij het mobiliteitsplan dat is opgenomen in het bestemmingsplan voor de wijk.

Extra fietspad nodig voor beter fietsnetwerk

Het fietspad langs de Hoofdvaart is te smal voor het toenemende aantal fietsers en loopt niet direct langs alle nieuwe wijken richting het centrum of station. Ook als dit fietspad wordt verbreed, is er een nieuwe hoofdroute nodig die Lincolnpark en PARK21 goed verbindt met het centrum en station van Hoofddorp. Zo ontstaat een toekomstbestendig en fijn vertakt fietsnetwerk. Deze nieuwe verbinding maakt het makkelijker om korte afstanden (tot 15 kilometer) met de fiets af te leggen in plaats van met de auto. Dat helpt om files te verminderen en de bereikbaarheid in onze gemeente en regio te verbeteren.

Voorkeurstracé is direct, comfortabel en veilig

Samen met de bewoners zijn er mogelijke routes onderzocht. Uiteindelijk bleven er drie routes over: de oranje, de gele (bestaande uit twee tracés) en de groene route. Deze staan in figuur 3 met de kleuren oranje, geel en groen.



Figuur 3 Route-opties Fietsroute Lincolnpark – centrum/station

Daarbij is gekeken naar veiligheid, directheid, comfort, kosten en de inpassing in de omgeving. Uit deze vergelijking komt de groene route duidelijk als beste naar voren. Deze route gaat langs Lincolnpark, President 1.2 en dwars door Graan voor Visch Zuid en is geschikt als hoofd fietsroute. Deze route scoort goed op alle vijf onderdelen die voor een fietser van belang zijn. De route loopt centraal door het gebied. Hierdoor is de route goed te verbinden met andere fietsroutes. Er zijn weinig kruispunten, daarom fiets je hier gemakkelijk door. De route is aantrekkelijk met veel groen en is verkeersveilig. Dat komt omdat de fietsroute meestal door

open gebied gaat, met ruimte eromheen. Waar de route andere wegen kruist, is dat op een verkeersveilige manier te regelen. Aandachtspunt is de sociale veiligheid: we moeten zorgen dat de route veilig aanvoelt voor iedereen. Bovendien moet bij de uitwerking rekening worden gehouden met zorgen van bewoners en met technische uitdagingen, zoals bruggen en kruispunten.

BO (Bestuurlijk Overleg) MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) subsidie biedt mogelijkheid voor goed fietspad tegen lagere eigen bijdrage

Het MIRT Mobiliteitsfonds is een rijksbudget van € 7,5 miljard dat wordt ingezet om nieuwe woningbouwlocaties bereikbaar te maken met de juiste infrastructuur. Het fonds is onderdeel van het programma Woningbouw en Mobiliteit, dat als doel heeft om vóór 2030 900.000 nieuwe woningen te realiseren, waarvan veel betaalbaar. De middelen uit het fonds worden gebruikt voor projecten die zorgen voor een goede ontsluiting van deze nieuwe woongebieden, zodat woningbouw mogelijk wordt gemaakt en versneld kan plaatsvinden. Deze fietsroute is in het mobiliteitspakket voor de woningbouw in Metropoolregio Amsterdam (MRA) West opgenomen en biedt een kans om deze route met financiële bijdrage van Rijk en Vervoerregio Amsterdam (VRA) te realiseren. De subsidie is toegekend onder voorwaarde van het Rijk dat onder andere met de bouw van de laatste te realiseren woningen is gestart vóór 2031 en de mobiliteitsmaatregelen vóór 2036 zijn gerealiseerd.

Verbeterde verbinding stad en regionaal groen door Regiodeal

De Regio Deal MRA West wil de brede welvaart in bepaalde wijken verbeteren en de regio beter in balans brengen. De wijk Graan voor Visch is hier onderdeel van. Constatie is dat onder andere deze buurt extra gevoelig is voor problemen zoals hitte en wateroverlast. Dit komt mede door het veranderende klimaat en de nabijheid van Schiphol en industrie. De Regiodeal richt zich op drie hoofddambities:

- A. een groene en gezonde leefomgeving creëren door meer kwalitatief groen aan te leggen en recreatiegebieden beter toegankelijk te maken;
- B. een gezonde en actieve leefstijl stimuleren met buurtprogramma's die beweging en ontmoeting bevorderen;
- C. sociale cohesie en bewustwording versterken via educatie en gezamenlijke activiteiten.

De verbinding tussen Graan voor Visch en PARK21 draagt goed bij aan doelstelling A en de groene inpassing van het fietspad in de wijk draagt daar ook aan bij.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?

HOV Haarlemmermeer Zuidwest studeert op verschillende varianten die lopen langs delen van de fietsroute

In 2025 is gestart met de planstudie HOV Haarlemmermeer Zuidwest. Dit is het onderzoek naar een nieuwe HOV-verbinding tussen Lisserbroek, Nieuw-Vennep West, PARK21, Zuidrand Hoofddorp, Lincolnpark, Graan voor Visch Zuid en het station Hoofddorp. Deze hoogwaardige busverbinding moet nieuwe en bestaande wijken beter bereikbaar maken met snel en betrouwbaar openbaar vervoer. Samen met inwoners, provincie Noord-Holland en VRA wordt onderzocht wat de beste route is. Dit onderzoek is momenteel gaande en verschillende varianten lopen langs delen van de fietsroute. Dit zorgt voor een mogelijke toekomstige aanpassing van het ontwerp. Dit is afhankelijk van de tracékeuze voor de HOV en de planning van de uitvoering.

President 2.0 heeft een overeenkomst die niet aansluit op plan voor het fietspad

Bedrijvenpark De President is een modern bedrijvenpark in Hoofddorp dat duurzaamheid en innovatie hoog in het vaandel heeft staan. Het park combineert een hoogwaardige uitstraling met een dynamische bedrijvigheid, waarbij ontmoeting en verbinding tussen polder en park

centraal staan. Er is eerder een overeenkomst gesloten voor het gebied tussen Lincolnpark, de Bennebroekerweg en de Spoorlaan. Hier wordt in de toekomst President 2.0 ontwikkeld. In deze overeenkomst is nog niet de benodigde ruimte gereserveerd voor het fietspad inclusief groene inpassing. De ontwikkelaar SADC staat positief tegenover de komst van het fietspad, maar wil nader bespreken wat de inpassing is in het bedrijventerrein en wat het mogelijk betekent voor uitgeefbare grond. Er wordt besproken hoe, wanneer, door wie en tegen welke kosten de fietsroute op deze plek kan worden gerealiseerd.

Grond in PARK21 nog niet beschikbaar

De fietsroute maakt met een brug over de Nieuwe Bennebroekerweg een nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers naar PARK21. Wij willen niet onteigenen in PARK21 (PARK21 Bestemmingsplan en Milieueffectrapportage (MER), 7225811). De aanleg wacht dus op de ontwikkelingsgezindheid van de desbetreffende grondeigenaar. De verwachting is nu dat er niet voor 2035 gebouwd kan worden aan de brug.

Onzekerheden in planvorming aanliggende gebiedsontwikkeling

Gebieden zoals Rooseveltpark en Victoriapark hebben nog geen definitieve invulling. De wisselwerking en inpassing van de fietsroute is daarom onduidelijk. De precieze tracés door ontwikkelingsgebieden zoals Lincolnpark, De President en Graan voor Visch Zuid zijn afhankelijk van toekomstige bouwontwikkelingen. Daar vinden momenteel nog ontwerptrajecten plaats vanuit de ontwikkelingen zelf. In Graan voor Visch Zuid is er een integrale weloverwogen keuze gemaakt voor de plaats van het fietspad. Bij Lincolnpark is het tracé en ontwerp ook duidelijk, maar wordt nog onderzocht hoe de aansluiting tussen De President en Lincolnpark het beste vorm kan krijgen (waterplein, brug of soortgelijks).

Momenteel wordt gewerkt aan een verkavelingsplan voor President 2.0, inclusief een ontwerp voor de openbare ruimte. De locatie van het fietspad ligt daarin vast, maar de inpassing wordt in het ontwerp voor de openbare ruimte meegenomen. Voor PARK21 geldt dat dit deel van het park niet bij de basisstructuur hoort. Tenzij de grondeigenaar aangeeft zelf ontwikkelplannen te hebben wordt hier pas na 2035 een ontwikkeling van het park verwacht. De brug over de Nieuwe Bennebroekerweg kan ook dan pas gerealiseerd worden. Om beter rekening te kunnen houden met ruimtebeslag en benodigde financiële middelen voor de uitvoering wordt dit gebied wel in het voorlopig ontwerp meegenomen.

Gefaseerde realisatie afhankelijk van verdere aanscherping raming en dekkingsopgave

Op dit moment is er onvoldoende financiële dekking voor de gehele opgave, echter voor de volgende projectfase is wel voldoende financiële dekking. Bij het schetsontwerp van het voorkeurstracé is een kostenraming gemaakt. Het gaat om een raming tussen de € 28 miljoen en € 42 miljoen exclusief btw (rekening houdend met een ruime marge van 40%). Deze raming is veel hoger dan de eerdere kosteninschatting die ingediend is voor de BO MIRT subsidieaanvraag in 2022. Dit verschil is met name te verklaren door een nieuwe inschatting van het aantal bruggen, waaronder een zeer complexe brug over de Nieuwe Bennebroekerweg. De calculatie sloot destijds op circa € 6 miljoen exclusief btw. In de volgende fase dient de raming voor de uitvoering verder verfijnd te worden op basis van het voorlopig ontwerp. Daarmee samenhangend wordt de dekkingsopgave scherper in beeld gebracht en worden de mogelijkheden voor dekking verder verkend.

Het is waarschijnlijk dat er een gefaseerde realisatie plaatsvindt, hiervoor volgt een voorstel bij het uitvoeringsbesluit. Het deel van Lincolnpark tot stadscentrum/station zou dan voor uitvoering worden afgestemd op de planning van Lincolnpark (circa 2030) en het gedeelte verder naar PARK21 pas na 2035.

3.3 Wat mag het kosten?

De kosten voor de uitvoering van de volgende projectfase (tot naar verwachting 2028) worden geraamd op € 605.000. Dit bedrag is onder andere bestemd voor projectmanagement en participatie. In de volgende fase wordt een aanbestedingsstrategie voor het voorlopig ontwerp bepaald, op basis waarvan de kosten voor de technische uitwerking van het ontwerp en de onderzoeken nader worden geraamd. In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop btw-compensabel is.

Voor dit project is rijkssubsidie toegekend (BO MIRT 2022), cofinanciering van de VRA toegezegd en besloten dat de gemeentelijke cofinanciering voor dit project uit de reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH) wordt gedekt (12166159).

Een bedrag van € 235.000 is opgenomen in het investeringsplan als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma mobiliteit (UPM) en door de raad geautoriseerd bij de vaststelling van het UPM 2026 (12166153). Er is in de Najaarsrapportage 2025 opnieuw een bedrag van € 235.000 aangevraagd. Na vaststelling van de Najaarsrapportage is er € 470.000 beschikbaar. In de volgende projectfase werken we een aanbestedingsstrategie uit voor het voorlopig ontwerp en zal voor deze kosten bij het eerstvolgende P&C-product een nieuwe aanvraag worden gedaan. Er is voor deze (aanvullende) voorbereidingskosten rekening gehouden binnen de reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH). De projectfase kan met het huidige beschikbare krediet van start, maar kan pas afgerond worden wanneer het totaal benodigde krediet is vastgesteld door de raad.

Wat zijn de financiële risico's?

Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van deze nota.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Het college is verantwoordelijk voor de vaststelling van het tracé en voorkeursontwerp en de verdere uitvoering. De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer is binnen het college het eerste aanspreekpunt.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

Planning voorbereiding en uitvoering

De volgende (kaderstellende) fase wordt in 2026 tot en met 2027 uitgevoerd. Dit leidt naar verwachting in 2028 tot een uitvoeringsbesluit. We streven naar uitvoering in 2030. De uitvoering is gekoppeld aan de woningbouw in Lincolnpark. De woningbouw daar wordt verwacht in 2030.

Communicatie en participatie:

Er is veel aandacht besteed aan de participatie en communicatie over de nieuwe fietsroute door Graan voor Visch. Via bewonersbrieven, drie bewonersbijeenkomsten en de website <https://haarlemmermeergemeente.nl/hoofddorp-zuid/nieuw-fietspad-in-hoofddorp> zijn bewoners en andere belanghebbenden actief betrokken bij de plannen. Tijdens de bijeenkomsten konden deelnemers hun ideeën en zorgen delen. Suggesties zijn meegenomen in het ontwerp, wat heeft bijgedragen aan een breder gedragen plan. Informatie en terugkoppelingen zijn gepubliceerd op de website. Een aantal bewoners heeft zich tijdens de participatiebijeenkomsten uitgesproken tegen de nieuwe fietsroute door de wijk. Ze zijn bezorgd over meer fietsverkeer, meer overlastgevende jongeren van buiten de wijk en meer inbraken.

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

De raad zal door middel van de Voortgangsrapportage Mobiliteit worden geïnformeerd over de voortgang van de fietsroute Lincolnpark-stadscentrum/station. Aan het eind van de volgende fase leggen wij de raad een uitvoeringsbesluit en een besluit over het voorbereidingsbudget/krediet van het project voor ter besluitvorming.

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

De fietsroute is van belang voor Hoofddorp, maar maakt ook onderdeel uit van een onderzoek naar een regionale fietsroute. Het is onderdeel van één van de routevarianten van de doorfietsroute Schiphol - Noordwijk. We zijn in oktober 2025 gestart met de studie naar de voorkeursvariant van deze regionale fietsroute. Eind 2025 moet die bekend zijn. De VRA is partner en cofinancier van dit project.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

Hermineke van Bockxmeer

de burgemeester,

Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n)

- Schetsontwerp Fietsroute Lincolnpark – stadscentrum/station Hoofddorp
- Verkenning Fietsroute Lincolnpark – stadscentrum/station Hoofddorp