

Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep

Concept ter vaststelling – maart 2023

gemeente
Haarlemmermeer

Colofon

Gemeente Haarlemmermeer
Cluster Ruimte Economie en Duurzaamheid (RED)

Opgesteld door APPM in samenwerking met PosadMaxwan en Goudappel

In opdracht van gemeente Haarlemmermeer

Beelden en foto’s door APPM, PosadMaxwan en gemeente Haarlemmermeer (tenzij apart bron vermeld)

Datum: 14 februari 2023
Versie: Concept VSP ten behoeve van vaststelling

Nieuw-Vennep gaat prettig bewegen

“We gaan vooruit”. Die drie simpele woorden waren lang geleden te zien in het openbaar vervoer. En hoewel ze uitblinken in eenvoud, hebben ze toch veel overtuigingskracht. Dan bedoel ik zeggingskracht in de zin van: we willen in Nieuw-Vennep prettig kunnen blijven bewegen, ook als de druk op de openbare ruimte toeneemt doordat er nieuwe bewoners bij komen. We willen mensen verleiden om na te denken welke vervoerwijze past bij welk tijdstip, welke bestemming en welk doel. Mensen hebben vrijheid van keuze in welke wijze van vervoer ze kiezen, maar we willen hen verleiden om hun keuze door hoogwaardig openbaar vervoer en de fiets nóg beter te maken Dát nu, is het onderwerp van dit verkeersstructuurplan voor Nieuw-Vennep.

Voor een plan als dit, pak je niet even een handboek verkeerskunde, een paar beleidsnotities van voorgaande jaren en een laptop om het allemaal in één keer op te schrijven. Nee, het is een interactief proces om tot een definitieve versie van een verkeersstructuurplan te komen. Het belangrijkste onderdeel ervan, is om met bewoners te praten over wat zij voor zich zien in de ‘verkeerstoekomst’ van hun woonplaats, Nieuw-Vennep. Dat hebben we dan ook gedaan, onder meer in Het Trefpunt. Op zo’n avond hoor je wat er speelt bij mensen als het om verkeer en vervoer gaat, waar de gemeente in hun ogen mee aan de slag zou moeten gaan, wat ze verbeterd willen zien en wat ze zelf aan plannen hebben om bij te dragen aan een veilig, leefbaar en goed bereikbaar Nieuw-Vennep in de toekomst. Een belangrijk punt daarbij is dat we qua verkeer en vervoer niet alleen kijken naar de nieuwbouw, maar ook naar het bestaande dorp. We willen de verwachte groei in goede banen leiden, voor zowel de huidige als de nieuwe bewoners en daar ontwikkelingen in het verkeer op aan laten sluiten.

In Nieuw-Vennep willen we graag een prettig centrum met aantrekkelijke verblijfsmogelijkheden. Iedereen die in het centrum wil zijn, moet daar met alle vormen van vervoer makkelijk kunnen komen. Iedereen die niet in het centrum hoeft te zijn, wordt met dit verkeersstructuurplan naar de randen verwezen.

Tussen nu en 2040 zal er het nodige veranderen aan het verkeer en vervoer in Nieuw-Vennep. We hebben maatregelen en oplossingen voor ogen en deze gaan we de komende jaren, samen met de bewoners, verder uitwerken. Daardoor ontstaat ook ruimte voor inspraak. We staan aan het begin van een omvangrijk proces. Daar kan ik in ieder geval één ding met zekerheid over zeggen: we gaan, ook in de toekomst, prettig bewegen in Nieuw-Vennep!

Marja Ruigrok,
wethouder Verkeer en Vervoer, gemeente Haarlemmermeer

1. Inleiding 7
1.1 Wat is een verkeersstructuurplan 7
1.2 Hoe is het verkeersstructuurplan gemaakt 7
1.3 Kaders en uitgangspunten 8
1.4 Leeswijzer 8

2. De opgave: ambities en groei tot 2040 9
2.1 Ambities op hoofdlijnen 9
2.2 Ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente Haarlemmermeer 9
2.3 Ambities woningbouw in Nieuw-Vennep 11
2.4 Leefbaarheid en verkeersveiligheid 12
2.5 Gezondheid 12
2.6 Klimaatdoelstellingen 12

3. Omgaan met groei van mobiliteit 14
3.1 Mobiliteitstransitie maakt groei mogelijk 14
1. Voorkomen of verminderen van mobiliteit 15
2. Veranderen van modaliteit 15
3. Verduurzamen van mobiliteit en beter benutten en veiliger maken van infrastructuur 15
3.2 Mobiliteitsaanpak in 5 stappen 16
1. Autoluw ontwikkelen 16
2. Mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten 16
3. Aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R 17
4. Sturen met parkeerbeleid en prijs 18
5. Verkeersmanagement: sturen op routekeuze 18
3.3 Effect van de aanpak in 5 stappen op de mobiliteit 19
3.4 Wat betekent dit voor de Nieuw-Venneper 20
3.5 Huidige knelpunten oplossen 20

4. Hoofdkeuzes 22
4.1 Principes mobiliteitsnetwerken 22
4.2 Lopen is gezond en efficiënt 24
4.3 Stap op de fiets 25
4.4 Aantrekkelijk openbaar vervoer 27
4.5 Multimodale reis 29
4.6 Auto bereikbaarheid 31

5. Bouwstenen 33

5.1 Pakketten van maatregelen ... 33
5.2 Pakket voetganger ... 33
5.3 Pakket fiets ... 35
5.4 Pakket Openbaar Vervoer ... 38
5.5 Pakket bereikbaar met de auto ... 40
Centrum Nieuw-Vennep 40
Randstructuur 41
5.6 Pakket Nieuwe Bennebroekerweg ... 43

6. Fasering ... 44
6.1 Niet alles kan tegelijk ... 44
6.2 Fasering in 3 stappen ... 44
6.3 Maatregelen per stap ... 45
Stap 1 Korte termijn 45
Stap 2 Nieuwe Bennebroekerweg, Nieuw-Vennep West en randstructuur 45
Stap 3 Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg en multimodale knoop station Hoofddorp 46
6.4 Wat als de mobiliteit anders groeit ... 47
6.5 Totaaloverzicht fasering maatregelen ... 48

1. Inleiding

1.1 Wat is een verkeersstructuurplan

Dit verkeersstructuurplan (VSP) geeft aan hoe de gemeente Haarlemmermeer de kern Nieuw-Vennep in 2040 leefbaar, veilig en bereikbaar wil houden voor wat betreft mobiliteit. Het VSP beschrijft hoe tot 2040 de netwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto worden aangepast om de groei van woningbouw, voorzieningen en werkgelegenheid in de gemeente mogelijk te maken. Voor lopen wordt geen netwerk opgesteld om dit erg lokaal en fijnmazig is. Daar waar lopen specifieke aandacht nodig heeft gerelateerd aan maatregelen voor fiets, OV of auto wordt dit in dit VSP wel meegenomen. Daarnaast is ook beleidsinzet op mobiliteitstransitie nodig. Het VSP is een uitwerking van en aanvulling op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlemmermeer zoals vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (december 2018 (2018.0065348)). Het is een uitwerking van de Netwerkstudie/ Adaptieve Agenda Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681). De focus in het VSP ligt op de maatregelen die nodig zijn zodat de netwerken kunnen blijven functioneren in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij wordt ook de verbinding gelegd tussen de huidige situatie en nieuwe ontwikkelingen.

Dit VSP dient als kader voor gebiedsontwikkelingen en projecten in de gemeente. De gemeente zal voor de onderdelen van het VSP de komende jaren financiering organiseren, ze gaan uitwerken en voorbereiden.Dit zal deels plaatsvinden in bestaande studies en programma's en er zullen enkele nieuwe studies worden gestart. Voor de uitwerking van de afzonderlijke bouwstenen zal verdere participatie plaatsvinden voorafgaand aan besluitvorming per bouwsteen.

1.2 Hoe is het verkeersstructuurplan gemaakt

Dit VSP is gelijktijdig en in samenhang opgesteld met het VSP Hoofddorp. In beide plannen is rekening ook gehouden met ontwikkelingen buiten de kernen (zoals Lisserbroek en Cruquius), zodat voor voldoende robuuste maatregelen worden voorgesteld, ook in regionaal verband.

Voor het maken van het VSP is samengewerkt met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. We hebben via meerdere participatie-bijeenkomsten gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners. Het eerste gesprek stond in het teken van het ophalen van ideeën. Deze ideeën zijn uitgewerkt en onderzocht en de uitkomsten hiervan zijn teruggekoppeld in een tweede gesprek. In een derde gesprek zijn de hoofdkeuzes voor het VSP met de aanwezigen besproken. De opgehaalde reacties zijn vervolgens verwerkt tot een concept VSP. Bij deze participatie-gesprekken was iedereen welkom.

De maatregelen van dit VSP zijn getoetst met behulp van het verkeersmodel NHZ 3.0. Dit verkeersmodel wordt ook voor diverse gebiedsontwikkelingen en projecten in de gemeente gebruikt als onderbouwing. De resultaten van de toets zijn op hoofdlijnen opgenomen in hoofdstuk 3. De gedetailleerde, verkeerskundige resultaten zijn in een rapportage verkeerskundige onderbouwing (Verkeerskundige onderbouwing VSP's Nieuw-Vennep en Hoofddorp van APPM / Goudappel 30-5-2022) vastgelegd.

1.3 Kaders en uitgangspunten

Het VSP Nieuw-Vennep is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer en de Netwerkstudie Haarlemmermeer. De Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (vastgesteld in 2018) is het beleidsmatig kader voor het VSP van de gemeente. De Netwerkstudie Haarlemmermeer is samen met de provincie Noord-Holland en Vervoerregio opgesteld en in 2021 vastgesteld. Deze studie benoemt hoofdlijnen voor de netwerken in de gemeente Haarlemmermeer. In dit VSP worden deze hoofdlijnen verder uitgewerkt. Daarnaast worden de oplossingsrichtingen gezocht in lijn met beleid voor de bestaande en toekomstige situatie in de gemeente Haarlemmermeer waaronder de Omgevingsvisie, de Visie polderlinten en de Verdichtingsvisie Haarlemmermeer.

Een groot deel van de maatregelen of bouwstenen uit dit VSP krijgen een plek in de Adaptieve Agenda van de gemeente, provincie en Vervoerregio als uitwerking van de Netwerkstudie Haarlemmermeer. Een ander deel wordt verder uitgewerkt in het gemeentelijke Fietsplan of in gebiedsontwikkelingen zoals Nieuw-Vennep West en Pionier-Bols.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt beschreven wat de ambities van de gemeente zijn, die de aanleiding zijn om maatregelen op het gebied van mobiliteit te nemen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 beschreven wat de aanpak is om met de groei van de mobiliteit om te gaan. Hoofdstuk 4 laat zien welke principes we kiezen voor de ontwikkeling van de infrastructuurnetwerken. Welke maatregelen hierbij horen om de vervoerstromen in goede banen te leiden wordt beschreven in hoofdstuk 5. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 aangegeven in welke faseringsstappen deze maatregelen zullen worden onderzocht en uitgevoerd.

2. De opgave: ambities en groei tot 2040

Toekomstbestendig groeien - Coalitieakkoord 2022-2026
Het is belangrijk dat de inwoners zich makkelijk kunnen verplaatsen in onze gemeente. Iedereen moet veilig, snel en comfortabel binnen 20 minuten van en naar school, werk of winkels kunnen gaan. De toename van het aantal woningen, verduurzaming en nieuwe vormen van mobiliteit zorgen ervoor dat we moeten blijven investeren om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op orde te houden.

2.1 Ambities op hoofdlijnen

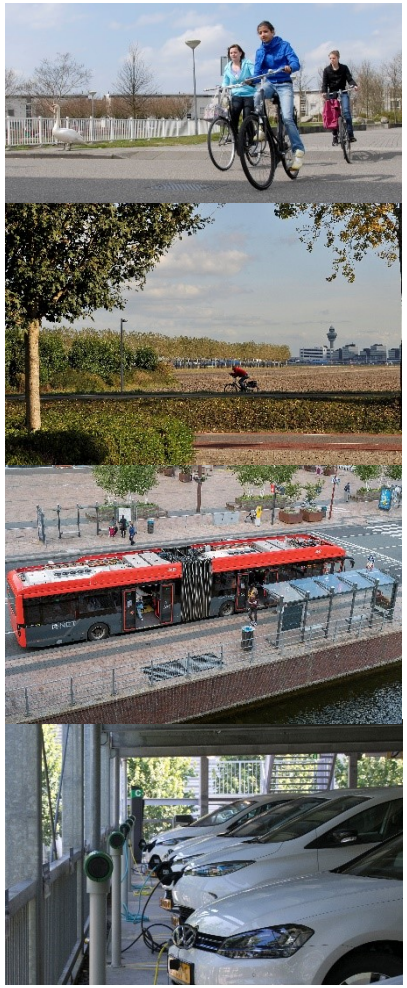
Haarlemmermeer is een aantrekkelijke gemeente, centraal in de Randstad, onderdeel van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en met een internationale luchthavenDat betekent dat mensen graag in de gemeente Haarlemmermeer willen wonen, er kans is om veel werkgelegenheid aan te trekken, maar ook dat het er druk is en er veel overlast is van vracht, vlieg- en autoverkeer. De uitdaging is dan ook om de groei te faciliteren en tegelijk een aantrekkelijke gemeente te blijven voor tevreden en gezonde inwoners. De gemeente zet daarom in op:

- Het mogelijk maken van de groei van woningen en banen met aantrekkelijke en diverse woon- en werkmilieus en goede voorzieningen;
- Een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder;
- Het stimuleren van actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen;
- Het leveren van een bijdrage aan de reductie van CO_2 ten behoeve van (inter)nationale klimaatdoelstellingen.

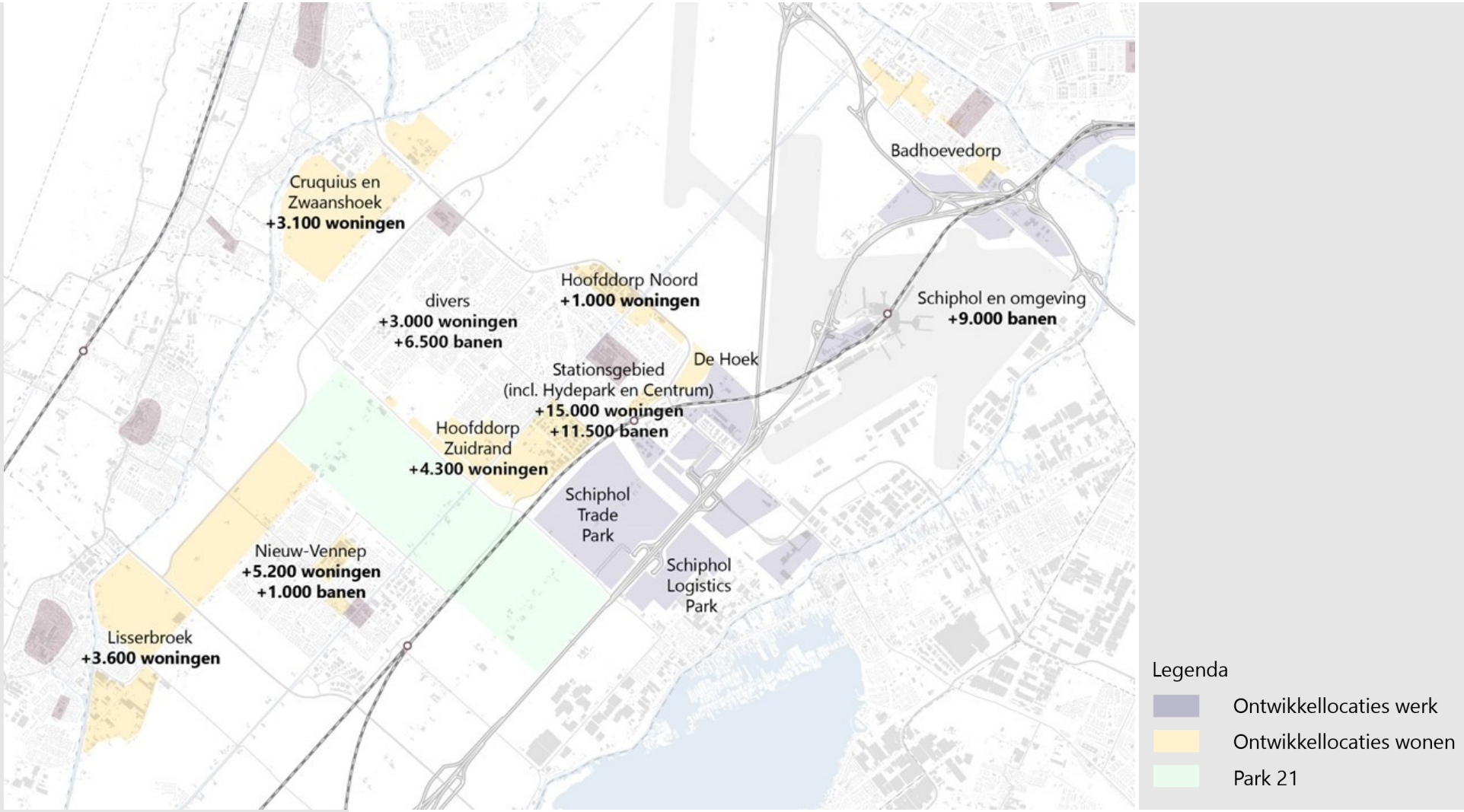
2.2 Ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente Haarlemmermeer

De gemeente Haarlemmermeer groeit tot 2040 met 20.000 woningen, banen en voorzieningen zoals scholen en winkels. Een groot aandeel (15.500 woningen) wordt binnen het stationsgebied van Hoofddorp gerealiseerd, in overeenstemming met het Verdichtingsplan Stationsgebied (2021.0001986). In Nieuw-Vennep vindt verdichting plaats in De Nieuwe Kom en Pionier-Bols. Op andere plekken wordt een nieuwe wijk gerealiseerd buiten het bestaande stedelijk gebied, zoals Nieuw-Vennep West en Lisserbroek. De toename in het aantal woningen en banen veroorzaakt ook een groei in de mobiliteit. Vanuit de hele Haarlemmermeer maakt men gebruik van de voorzieningen en mobiliteitsnetwerken in Nieuw-Vennep. Dit VSP houdt daarom rekening met genoemde toename in volledige gemeente Haarlemmermeer.

De ervaring leert dat plannen nooit volgens de oorspronkelijke planning worden gerealiseerd. Bij woningbouw gaan sommige plannen sneller, andere langzamer en ze kunnen ook groter of kleiner worden. In het algemeen is er sprake van een gemiddeld stabiele groei van het aantal woningen. Als het iets anders wordt, heeft dit naar verwachting geen grote gevolgen voor de in dit VSP gepresenteerde maatregelen om de mobiliteit goed te faciliteren.



Foto's Kees van der Veer en Margo Oosterveen



Bron: Netwerkstudie Haarlemmermeer

2.3 Ambities woningbouw in Nieuw-Vennep

De ambitie voor alle woningbouwprojecten in Nieuw-Vennep is om aantrekkelijke, leefbare en veilige nieuwe woonwijken te maken. De nieuwe inwoners zullen vooral gebruik maken van de bestaande voorzieningen in Nieuw-Vennep, zoals het centrum van Nieuw-Vennep en winkelcentrum Getsewoud. De nieuwe woonwijken zijn daarom mede aanleiding om de bereikbaarheid van het centrum en het station te verbeteren en knelpunten op te lossen. Nieuw-Vennep groeit immers en de bestaande netwerken moeten op deze groei worden aangepast faciliteren. Zo wordt Nieuw-Vennep voor bestaande en nieuwe inwoners aantrekkelijker, leefbaarder en veiliger.

Aan de andere zijde van de N207 vindt de ontwikkeling van Lisserbroek plaats. Lisserbroek zal deels op Nieuw-Vennep georiënteerd zijn. Voor Lisserbroek is een mobiliteitsconcept opgesteld in de Westflankstudie, het Combimodel. Een mobiliteitsconcept is een verkeersconcept voor auto, fiets, lopen en OV dat past bij de groei van Lisserbroek. Dit mobiliteitsconcept is uitgangspunt voor het VSP Nieuw-Vennep. Bij de toetsing van het VSP Nieuw-Vennep nemen we dan ook de ontwikkelingen in Lisserbroek mee.



Nieuw-Vennep West



Nieuwe Kom



Pionier-Bols

2.4 Leefbaarheid en verkeersveiligheid

Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in wijken onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar het winkelcentrum en worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig wat maakt dat andere ouders hun kind niet meer willen laten fietsen. Daarnaast zorgt ook de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.

2.5 Gezondheid

Doordat zowel kinderen als volwassenen steeds meer met de auto gaan en minder buiten zijn, bewegen ze minder, wat mede bijdraagt aan een slechtere gezondheid, minder weerstand en uiteindelijk hogere zorgkosten. De gemeente wil inwoners stimuleren om meer te bewegen, onder andere door meer te lopen en te fietsen. Hiervoor is enerzijds nodig dat de netwerken voor lopen en fietsen beter, completer en aantrekkelijker worden en anderzijds dat mensen actief gestimuleerd worden om na te denken om meer te bewegen. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets geven Rijk en regio aan dat ze in samenwerking met maatschappelijke partners zich in gaan zetten op verbetering van de fietsinfrastructuur én fietsstimulering. Dit zijn ook onderdelen van het gemeentelijke Fietsplan.

2.6 Klimaatdoelstellingen

Door de uitstoot van CO_2 en andere broeikasgassen leidt het klimaat wereldwijd tot problemen, zoals extreme weersomstandigheden en de impact daarvan op ecosystemen. Dit betekent dat we moeten overschakelen van fossiele naar uitstootvrije energie. De gemeente Haarlemmermeer voert projecten uit die aansluiten op het Klimaatakkoord . Binnen de Vervoerregio Amsterdam is in het beleidskader Mobiliteit een grote ambitie uitgesproken: wij streven naar een CO_2 -neutraal mobiliteitssysteem vanaf 2050. Wij richten ons op het verminderen van vervuilende mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit. Door in te zetten op transformatie binnen het stedelijke gebied en een hoge mate van

functiemenging, beperken we de gemiddelde reisafstanden. Dit helpt om lopen, fietsen en het openbaar vervoer voor meer mensen tot een aantrekkelijke manier van reizen te maken. Daarnaast stimuleren we het gebruik van schone voertuigen door laadinfrastructuur op strategische locaties en in wijken te accommoderen.

In de concessie Amstelland-Meerlanden is een belangrijke stap gezet naar zero emissie busvervoer. De komende jaren groeit het aantal kilometers dat in deze concessie wordt afgelegd met zero emissie voertuigen naar bijna 90%. De transitie naar zero emissie wordt ook in de andere concessies in gang gezet.

3. Omgaan met groei van mobiliteit

3.1 Mobiliteitstransitie maakt groei mogelijk

Met het bouwen van woningen en creëren van banen groeit de mobiliteit in, van en naar Nieuw-Vennep. Zowel het lokale en regionale autonetwerk in de gemeente Haarlemmermeer als het snelwegennet is op veel plekken vol of heeft nog slechts beperkte restcapaciteit. Zonder ingrepen zou het autoverkeer ten gevolge van de woningbouw en economische ambities kunnen groeien met 37% voor heel Nieuw-Vennep. Dit zou zonder een vergroting van het autonetwerk grote nadelige gevolgen hebben voor de mate van bereikbaarheid en de leefbaarheid in onze gemeente.

Het verruimen van de autoverkeersruimte voor de bouw van woningen en arbeidsplaatsen is een tijdrovend proces, gaat gepaard met hoge kosten en kost ruimte die niet altijd voorhanden is of waar andere ambities voor zijn dan infrastructuur.

Een andere kijk op mobiliteit is nodig om de groei in woningen en arbeidsplaatsen te kunnen faciliteren en versnellen. Slimme ingrepen zijn nodig om bij de ambities voor woningbouw en arbeidsplaatsen minder afhankelijk te worden van de groei van het autonetwerk. Vrijheid van bewegen staat centraal, dat betekent dat investeringen nodig zijn in alle soorten van mobiliteit, maar ook dat we ons reisgedrag creatief aanpassen.

In het VSP Nieuw-Vennep wordt daarom ingezet op de Mobiliteitstransitie: het verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit zodanig dat er minder capaciteitsknelpunten ontstaan en er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van duurzame, veilige en ruimte-efficiënte vervoerwijzen:

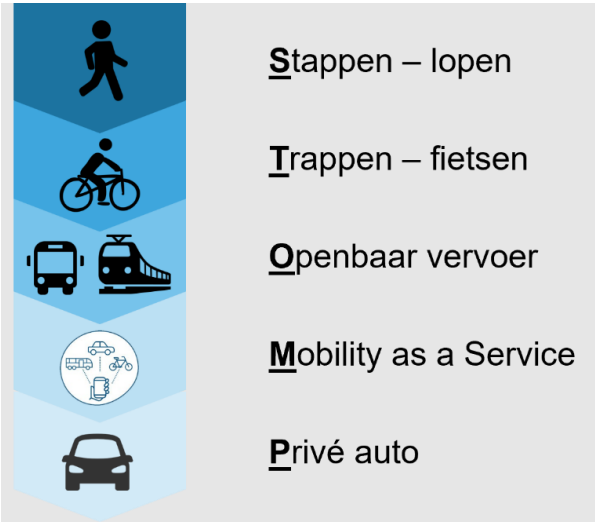


Bron: Perspectief Mobiliteit - provincie Noord-Holland

1. Voorkomen of verminderen van mobiliteit
Met minder verplaatsingen neemt de druk op de netwerken af. Door in regionaal verband afspraken te maken over meer thuiswerken (gemiddeld één dag per week voor kantoorbanen) en het aanmoedigen van het mijden van de spits door o.a. de aanvangstijden van onderwijsinstellingen te spreiden, wordt de piekbelasting in de spits verminderd. Deze ontwikkelingen zijn door de coronapandemie versneld en zullen naar verwachting deels blijven.

2. Veranderen van modaliteit
Het Rijk, provincie en gemeente zetten in op het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-MaaS-Privéauto). Hiermee wordt de groei van mobiliteit bij voorkeur opgevangen met lopen en fietsen, de meest duurzame vervoerswijzen. Duurzaam betekent ruimte-efficiënt, gezond, milieu- en klimaatvriendelijk en kosten-efficiënt. Net als in de gehele MRA wordt in de gemeente Haarlemmermeer ook ingezet op een beter lokaal wandel- en fietsnetwerk voor de korte afstanden en op hoogfrequent OV richting populaire werkgebieden. Bij het ontwerpen van nieuwe gebiedsontwikkelingen komen dan ook de voetganger en de fietser centraal te staan, dan het OV en tenslotte de auto. In combinatie met parkeerdruk in deze gebieden maakt dit het voor werknemers aantrekkelijker om de fiets en/of het OV (al of niet via een P+R) te nemen.

Voor het veranderen van mobiliteit (andere vervoerwijze keuze) is de ruimtelijke component belangrijk. Een voorwaarde voor een andere vervoerwijze keuze (meer lopen, fietsen en per OV) is dat deze verplaatsingen ook daadwerkelijk gemaakt kunnen worden te voet, met de fiets of per OV. Door bij gebiedsontwikkeling in te zetten op een ruimtelijke mix met verschillende typen functies maak je dit mogelijk. Woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen dichter bij elkaar om de focus meer te krijgen op nabijheid, in plaats van bereikbaarheid.



3. Verduurzamen van mobiliteit en beter benutten en veiliger maken van infrastructuur
Meer mensen maken (mede dankzij elektrische fiets) de keuze om meer te fietsen vanwege gezondheid en gemak. Maar ook met de inzet op een verkeersveilige leefomgeving met meer 30 km/u gebieden en een fietsvriendelijke weginrichting stimuleren we duurzame mobiliteitskeuzes. Daarnaast kunnen we door het spreiden van vervoersstromen over meerdere routes en over de dag de bestaande infrastructuur beter benutten.

3.2 Mobiliteitsaanpak in 5 stappen

Om de groei van de mobiliteit op een duurzame en toekomstvaste wijze op te vangen, staan de ambities voor Nieuw-Vennep (West) en Lisserbroek, mogelijk te maken en invulling te geven aan de principes van de mobiliteitstransitie, zet de gemeente in op een aanpak in 5 stappen:

1. Autoluw ontwikkelen
2. Mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten
3. Aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R
4. Sturen met parkeerbeleid en prijs
5. Verkeersmanagement: sturen op routekeuze

1. Autoluw ontwikkelen

Bij alle woningbouwontwikkelingen kijkt de gemeente kritisch naar de parkeernorm. In Nieuw-Vennep is géén sprake van hoogstedelijke ontwikkeling waar geen ruimte meer is voor de auto. Echter, bij de ontwikkeling van het Pionier-Bols gebied is er door de gestelde parkeernorm wel degelijk sprake van minder ruimte voor de auto in samenhang met een mobiliteitsvisie in het masterplan. Door het opstellen van een mobiliteitsprogramma van eisen (MPvE, zie hoofdstuk 5) kan goed wordt onderbouwd welke parkeernorm past bij de ontwikkeling, afhankelijk van investeringen in andere vervoerwijzen. Wat ook belangrijk is hierbij is dat de basisvoorzieningen voor een nieuwe woonwijk in de wijk zelf te vinden zijn, zodat inwoners niet voor alle activiteiten naar elders hoeven, maar op de fiets of lopend een kleine boodschap kunnen halen.

2. Mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten

Mobiliteitsmanagement betekent dat we reizigers stimuleren om minder (in de spits) te reizen. Het gaat dan om meer thuis te werken en buiten de spits te reizen. In de Corona-periode hebben we mensen ontdekt hoe dat kan, wat er voor nodig is en wat het aan voor- en nadelen met zich meebrengt. Het gaat om het vasthouden van het thuiswerken en spitsmijden zoals dat in de Corona-periode is ontstaan.

Overheden, werkgevers en werknemers zetten hier al volop op in. Er worden afspraken gemaakt tussen overheden en de grote werkgevers over thuiswerken en minder reizen in de spits. De overheid past wetgeving aan om thuiswerken fiscaal te kunnen vergoeden, als alternatief voor woon-werkreisvergoeding. Werkgevers transformeren kantoren naar ontmoetingscentra in plaats van werkplekken en faciliteren werknemers bij hun thuiswerkplek. De gemeente Haarlemmermeer sluit zich aan bij regionale afspraken en initiatieven. Een voorbeeld hiervan is “Spreiden Spreiden Spreiden”, een convenant dat werkgevers binnen de MRA hebben getekend. De gemeente Haarlemmermeer heeft dit in december 2020 ondertekend. Thuiswerken en spitsmijden is overigens alleen kansrijk voor werknemers die een baan hebben waarbij ze niet fysiek aanwezig hoeven te zijn en niet aan specifieke roosters van productieprocessen vast zitten. In het algemeen gaat het vooral om kantoor-achtige banen, zoals overheid, zakelijke dienstverlening en financiële instellingen.

Onderzoek van TNO laat zien dat van de mensen die kunnen thuiswerken 80% overweegt om dit een of meerdere dag per week te blijven doen, waarbij dit gemiddeld ongeveer 2 dagen per week zou zijn. Voor het VSP gaan we er (voorzichtig) vanuit dat werknemers van kantoorachtige banen gemiddeld ongeveer 1 dag per week blijven thuiswerken. Daarnaast gaan we er vanuit dat ook 10% van de forenzen ervoor kiest om vanwege drukte in het OV of op de weg net buiten de spits te reizen en b.v. eerst een digitale vergadering thuis te doen. Deze maatregelen leveren uiteindelijk niet alleen voor de nieuwbouw een daling op van het aantal verkeersbewegingen maar zorgen ook voor minder verkeer in de bestaande wijken en buurten.

Mobility as a Service (MaaS)
Mobility as a Service is in de basis een service of app waarmee een reizigers op een makkelijke manier alle vormen van mobiliteit kan vinden, reserveren en betalen. Naast een OV-rit per trein, metro of bus gaat het dan ook om een OV-fiets of andere deelfiets, een deelauto, een lokale dienst voor vervoer op maat, het reserveren van een parkeerplek, etc. Soms wordt met MaaS ook wel het aanbieden van nieuwe vormen van vervoer op maat of voor- en natransport bedoeld.

In dit VSP zetten we niet zozeer in op de service of de app. Dat zijn ontwikkelingen die landelijk door overheid en vervoerders al in gang zijn gezet. Het VSP gaat vooral in op de infrastructurele kant: ervoor zorgen dat er kwalitatief hoogwaardige loop- en fietsroutes zijn van en naar knooppunten. Dat bij elk OV-knooppunt voldoende stallingsplaatsen zijn voor gewone en bijzondere fietsen. Dat er voldoende P+R-plekken op logische overstapplekken. Deze OV-knooppunten zijn ook de logische plekken om ook andere vormen van deelmobiliteit te faciliteren. Daarnaast is in de Netwerkstudie Haarlemmermeer aangegeven dat ook kleinschalige hubs mogelijk zijn in de wijken. Dat concept is in het VSP niet uitgewerkt.

3. Aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R

We zetten in op aantrekkelijke netwerken voor elke modaliteit. Zo is de fiets voor scholieren en werknemers nu al voor ritten binnen Nieuw-Vennep en naar omliggende kernen en werkgebieden een makkelijke en goedkope vervoerwijze. Er is nog wel winst te behalen in aantrekkelijke en comfortabele fietspaden en moet de fiets goed en veilig gestald kunnen worden. Door de elektrische fiets kunnen reizigers in dezelfde tijd veel verder reizen (of andersom, men komt sneller en met minder moeite op de bestemming).

Reizen per OV is aantrekkelijk als dit snel en hoogfrequent (weinig wachttijd) is. Als men moet overstappen, dan moet dit makkelijk en comfortabel zijn. Het OV is vooral geschikt voor dikke stromen reizigers naar de grote steden en werkgebieden in de brede Randstad.

Fiets en OV zijn ook een goede combinatie. Daarom moeten bushaltes en het station goed bereikbaar zijn per fiets, en moeten er voldoende stallingsmogelijkheden zijn.



Foto Stefan Moonen

Voor het autonetwerk is het van belang dat wegen geschikt zijn voor de stromen die er gaan rijden, met een duidelijke en veilige vormgeving. Zo zijn wegen binnen de wijk alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer. Verkeer uit de wijken verzamelt zich op gebiedsontsluitingswegen (o.a. de Dreven) die het verkeer naar de randstructuur van Nieuw-Vennep geleidt. Zo voorkomen we sluipverkeer en overlast. Een goed en logisch wegennet is ook van belang voor verkeer van en naar plekken waar geen OV komt en voor mensen die van de auto afhankelijk zijn. Voor de combinatie auto en OV zijn goede P+R-voorzieningen op logische plekken waar OV en hoofdwegen elkaar kruisen.

4. Sturen met parkeerbeleid en prijs

In Nieuw-Vennep is geen betaald parkeren of vergunningparkeren. In de gemeente Haarlemmermeer is alleen betaald parkeren in en rond het centrum van Hoofddorp. In Nieuw-Vennep wordt parkeerbeleid niet ingezet om te sturen op automobiliteit, maar op het voorkomen of verminderen van overlast. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt wel steeds onderzocht hoe nieuwe inwoners gestimuleerd kunnen worden om vaker voor de fiets of het OV te kiezen. Hiervoor gebruikt de gemeente een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE). Dit kan leiden tot een lager aantal parkeerplaatsen als er goede alternatieven zijn voor autogebruik.

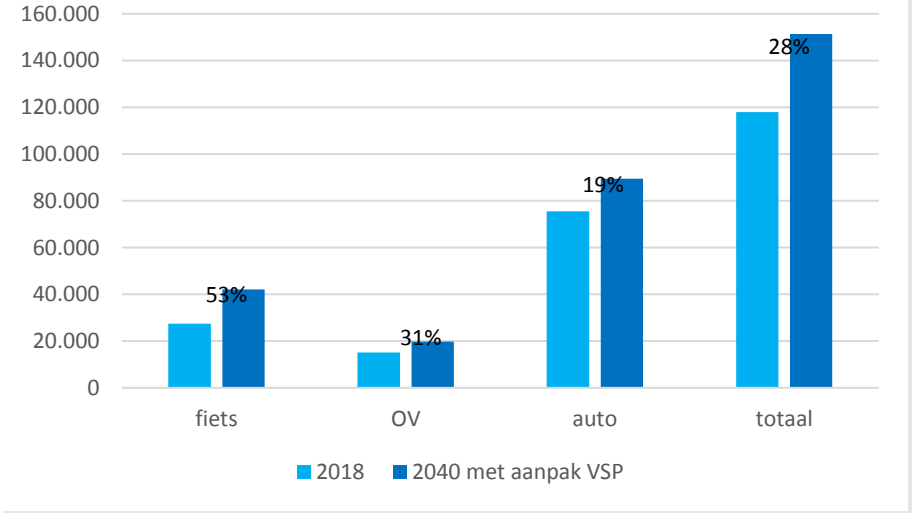
In omliggende gemeenten zoals Amsterdam, Haarlem, Leiden en op Schiphol is wel sprake van parkeerbeleid om autoverkeer te verminderen. Het is dan ook voor Nieuw-Vennepers van belang dat ze indien nodig per fiets of met het OV naar deze bestemmingen kunnen reizen.

5. Verkeersmanagement: sturen op routekeuze

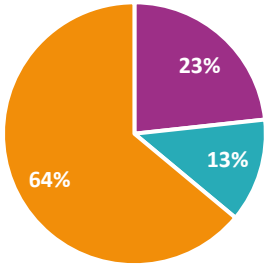
Weggebruikers nemen in principe de kortste, snelste of aantrekkelijkste route, al of niet geadviseerd door een routeplanner. Door te sturen in reistijden per route, kunnen gebruikers worden gestimuleerd om juist wel of juist niet van een bepaalde route gebruik te maken. Het is mogelijk om routes te versnellen met meer groen of zelfs een groene golf bij verkeerslichten, meer voorrang of zelfs ongelijkvloerse kruisingen (en dan geen verkeerslichten meer). Andersom is het mogelijk routes langer te laten duren door voertuigen langer te laten wachten bij verkeerslichten, de wettelijke snelheid te verlagen en andere snelheidsremmende maatregelen te nemen, zoals kruisende stromen (b.v. voetganger, fiets of OV) meer voorrang te geven. Sturen met verkeersmanagement zal ook gebruikt worden om verkeer dat niet in het centrum of de wijken een bestemming heeft, naar andere routes te leiden.

3.3 Effect van de aanpak in 5 stappen op de mobiliteit

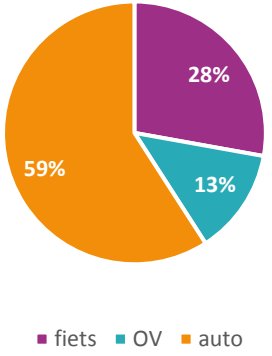
Door de inzet op de 5 stappen zorgen we ervoor dat de groei minder groot wordt, dat de groei vooral bij de fiets en het OV plaatsvindt en dat we verkeerstromen afwikkelen via infrastructuur die daarvoor geschikt is.



Aandelen vervoerwijzen in 2018



Aandelen vervoerwijzen in 2040 met aanpak VSP



De balken in deze figuur geven aan hoeveel ritten er per vervoerwijze op een dag worden gemaakt, zowel in 2018 (lichtblauw) als in 2040 (donkerblauw). De totale mobiliteit in, van en naar Nieuw-Vennep groeit tussen 2018 en 2040 met 28% vooral ten gevolge van nieuwe woningen en banen. De fiets en het OV groeien met 53% respectievelijk 31%, dus meer dan gemiddeld. Het autoverkeer groeit minder hard met 19%.

Door de investeringen in fiets en OV nemen deze vervoerwijzen een groter deel van de totale mobiliteit voor hun rekening. Het aandeel van fiets (paars) en OV (groen) samen neemt toe van 36% in 2018 tot 41% in 2040. Het aandeel autogebruik (oranje) wordt kleiner.

3.4 Wat betekent dit voor de Nieuw-Venneper

Wat merken de bestaande en de nieuwe Nieuw-Vennepers van deze inzet op mobiliteitstransitie?

- Betere loop- en fietsbereikbaarheid van winkelcentra en scholen, goed oversteekbare en veilige straten rondom deze voorzieningen, duidelijke loop- en fietsroutes er naartoe, degelijke en veilige stallingsvoorzieningen.
- Door slimme inrichting van wegen en openbare ruimte vermindert de onderlinge hinder van voetgangers, fietsers en parkeerverkeer (beter scheiden) en verbetert de verkeersveiligheid. Denk aan betere oversteekplekken, meer voorrang voor fietsers, smallere rijbanen en snelheidsremmende maatregelen daar waar dat voor de veiligheid nodig is.
- Een aantrekkelijke openbare ruimte is gunstig voor elke inwoner en bezoeker (lopend, met de fiets, bus of de auto).
- Een betere autobereikbaarheid van lokale bestemmingen door een rustiger verkeersbeeld en omdat de focus ligt op bestemmingsverkeer.
- Alle bestemmingen in Nieuw-Vennep zijn goed per fiets, OV, maar ook nog steeds met de auto goed bereikbaar, zeker als men buiten de spits reist. In de spits kan het soms wat langer duren.
- Andere, logische routes naar de snelweg en omliggende kernen.

3.5 Huidige knelpunten oplossen

Het VSP geeft niet alleen aan wat de ambities voor de toekomst zijn en hoe dit gefaciliteerd kunnen worden voor wat betreft mobiliteit, maar zoekt ook naar oplossingen voor knelpunten van vandaag de dag. Zo zijn bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie zo'n 400 knel- en aandachtspunten opgehaald uit de participatie. In de gesprekken die we met bewoners en organisaties hebben gevoerd in het kader van het opstellen van het VSP, zijn ook knel- en aandachtspunten meegegeven. Deze waren, meestal al bekend, maar nog niet opgelost. Deze knel- en aandachtspunten liggen vooral op het gebied van verkeersveiligheid, verbeteringen van de bereikbaarheid en het verminderen van overlast en hinder. In dit VSP maken we enkele keuzes die een oplossing bieden voor meerdere van deze knel- en aandachtspunten, zonder op elk afzonderlijk knelpunt in te gaan. Hierbij gebruiken we de aanpak in 5 stappen. Knelpunten voorkomen is immers beter dan knelpunten oplossen door nieuwe infrastructuur. Knel- en aandachtspunten die locatie-specifiek zijn en een lokale oplossing vergen, worden aangepakt via reguliere beheer- en onderhoudsprogramma's.

Onzekerheden en recente ontwikkelingen

Wonen en werken

De hiervoor genoemde ontwikkelingen zijn gebaseerd op groeiverwachtingen van de gemeenten en provincies als het gaat om waar de woningen en arbeidsplaatsen gerealiseerd worden, niet alleen in de gemeente Haarlemmermeer maar ook in de rest van Nederland. Sinds het opstellen van deze scenario's is er echter veel veranderd. De vraag naar en noodzaak om woningen te bouwen blijft onverminderd hoog. Echter, qua werkgelegenheid en economie zijn er nieuwe ontwikkelingen. Zo is door de Coronapandemie het luchtverkeer sterk afgenomen. De vraag is of het luchtverkeer zich snel of langzaam herstelt en of de eerder voorziene sterke groei nog wel zal optreden, met name door veel minder zakelijk verkeer omdat ook internationaal meer digitaal wordt vergaderd. Ten tweede is het de vraag of het nog mogelijk is om Schiphol te laten groeien vanwege klimaat- en natuurdoelstellingen (CO2 respectievelijk Stikstof). Mogelijk groeit de aan de luchthaven gerelateerde werkgelegenheid minder hard en zal er andere werkgelegenheid ontstaan, b.v. gerelateerd aan de energietransitie en verdere digitalisering van de economie. Dit leidt mogelijk tot andere verkeersstromen.

Betalen naar Gebruik

In het nieuwe Regeerakkoord is opgenomen dat voor 2030 een vorm van Betalen naar Gebruik zal worden ingevoerd. Dit betekent dat de afnemende inkomsten van het Rijk uit brandstofaccijnzen ten gevolge van de elektrificering worden gecompenseerd door een kilometerheffing. Dit betekent dat in de praktijk autorijden niet goedkoper wordt dan nu, terwijl dit in de verkeersberekeningen wel het uitgangspunt is. Dit kan leiden tot minder automobiliteit, doordat mensen kiezen om meer thuis te werken om kosten uit te sparen.

Thuiswerken

Een andere ontwikkeling is dat we door de Coronapandemie meer zijn gaan thuiswerken. Hiermee houden we rekening door uit te gaan van gemiddeld 1 dag per week thuiswerken voor banen met een kantoorachtig karakter. Echter, in veel onderzoeken naar verwacht gedrag met betrekking tot thuiswerken ná de Coronapandemie geven werknemers aan naar verwachting gemiddeld 2 dagen per week thuis te gaan werken. Dat zou tot een extra afname van verkeer (vooral in de spits leiden), zowel in het OV als in het autoverkeer.

Monitoren

Het is dan ook essentieel om de ontwikkeling van de vervoervraag en van de mogelijke knelpunten goed te monitoren. Zeker de komende jaren. Passen reizigers hun werk- en reisgedrag inderdaad aan? Hoe verdeelt het verkeer zich over alternatieve routes bij maatregelen of knelpunten?

4. Hoofdkeuzes

4.1 Principes mobiliteitsnetwerken

De mobiliteitsvisie van de gemeente Haarlemmermeer en de Netwerkstudie van de gemeente, provincie en Vervoerregio geven de volgende principes en hoofdkeuzes mee voor het VSP:

1. De groei van de mobiliteit wordt zoveel mogelijk met lopen, fiets, OV en P+R opgevangen (volgens het STOMP principe).
2. Het Rnet-buslijnennetwerk wordt verder uitgebouwd met nieuwe lijnen en hogere frequenties en sluit aan op de doorgetrokken Noord/Zuidlijn en het multimodaal knooppunt station Hoofddorp.
3. Regionaal fietsverkeer wordt goed gefaciliteerd met het Metropolitane fietsnetwerk van de MRA met doorfietsroutes tussen alle grote kernen, verknoopt met de belangrijke OV-knooppunten. Een fijnmazig hoofdnetwerk van fietspaden maakt fietsverkeer gemakkelijk naar alle bestemmingen, door de elektrische fiets tot afstanden van 15 km.
4. Binnen de kernen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn enkele corridors zeer belangrijk voor lokaal en regionaal fietsverkeer. Op deze assen wordt de fietsinfrastructuur verbeterd en is het autoverkeer ondergeschikt, zonder dat dit te veel gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de wijken. Het fietsnetwerk sluit direct aan op fietsbestemmingen (scholen, winkels) en wordt verkeersveilig ingericht.
5. Doorgaand autoverkeer maakt gebruik van de randstructuur. Binnen de wijken is in principe alleen bestemmingsverkeer welkom. Het functioneren van wegen van en naar de wijken (bereikbaarheid en doorstroming) in relatie met de nieuwe fietsnetwerken is onderdeel van nadere studie.
6. De capaciteit van het hoofdwegennet, zowel snelwegen als provinciale wegen, wordt naar verwachting niet meer uitgebreid. In principe komen er ook geen nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet bij. De aansluiting 3A Hoofddorp-Zuid heeft enige restcapaciteit, de aansluitingen 3 (Hoofddorp en 4 Nieuw-Vennep) niet.
7. Woningbouw in Lisserbroek en Nieuw-Vennep West wordt gefaciliteerd door netwerkmaatregelen in overeenstemming met het Combimodel uit de Westflankstudie.
8. De historische polderlinten zoals de Venneperweg, (oude) Bennebroekerweg, IJweg en Hoofdweg zijn geen onderdeel van de randstructuur. Ze zijn wel zeer belangrijk voor regionale fietsverkeer en landbouwverkeer. Sluipverkeer wordt ontmoedigd. Dit geldt ook voor de Rijnlanderweg, Aalsmeerderweg en de ringvaartdijken, maar die behoren niet tot de scope van het VSP.



Foto Kees van der Veer



Legenda

- Regionaal hoofdfietsnetwerk
- Lokaal hoofdfietsnetwerk
- Lokaal fietsnetwerk
- Fietsenstalling
- Rnet-buslijn, bestaand
- Rnet-buslijn, nieuw
- P+R
- Doorgaand verkeer via randstructuur
- Bundeling stromen naar randstructuur
- Ontsluiting Nieuw-Vennep West - N205
- Spoorlijn met station Nieuw Vennep
- Middelbare school
- Winkelcentrum
- Bebouwde kom
- Gebiedsontwikkeling

4.2 Lopen is gezond en efficiënt

Op verplaatsingen korter dan 1 km heeft lopen altijd de voorkeur. Lopen is gezond en kan zonder vervoersmiddelen die gestald of geparkeerd moeten worden. Om lopen makkelijk en vanzelfsprekend te maken, moet er ook een hoogwaardig loopnetwerk zijn. Loopvoorzieningen worden meestal niet vanuit een netwerkprincipe ontworpen. Lopen is helaas vaak een sluitstuk in het inrichten van de verkeers- en openbare ruimte. Daarom moet dit andersom: lopen moet prioriteit krijgen bij het inrichten van de openbare ruimte, vooral om lopen een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van het station, bushaltes, winkelcentra en scholen. Daarom gelden voor lopen de volgende principes:

- Ontwerp looproutes van en naar het centrum;
- In het centrum krijgen voetgangers prioriteit bij oversteken, liefst met zebrapaden, desnoods met verkeerslichten;
- Looproutes zijn ruim, aantrekkelijk en sociaal veilig.

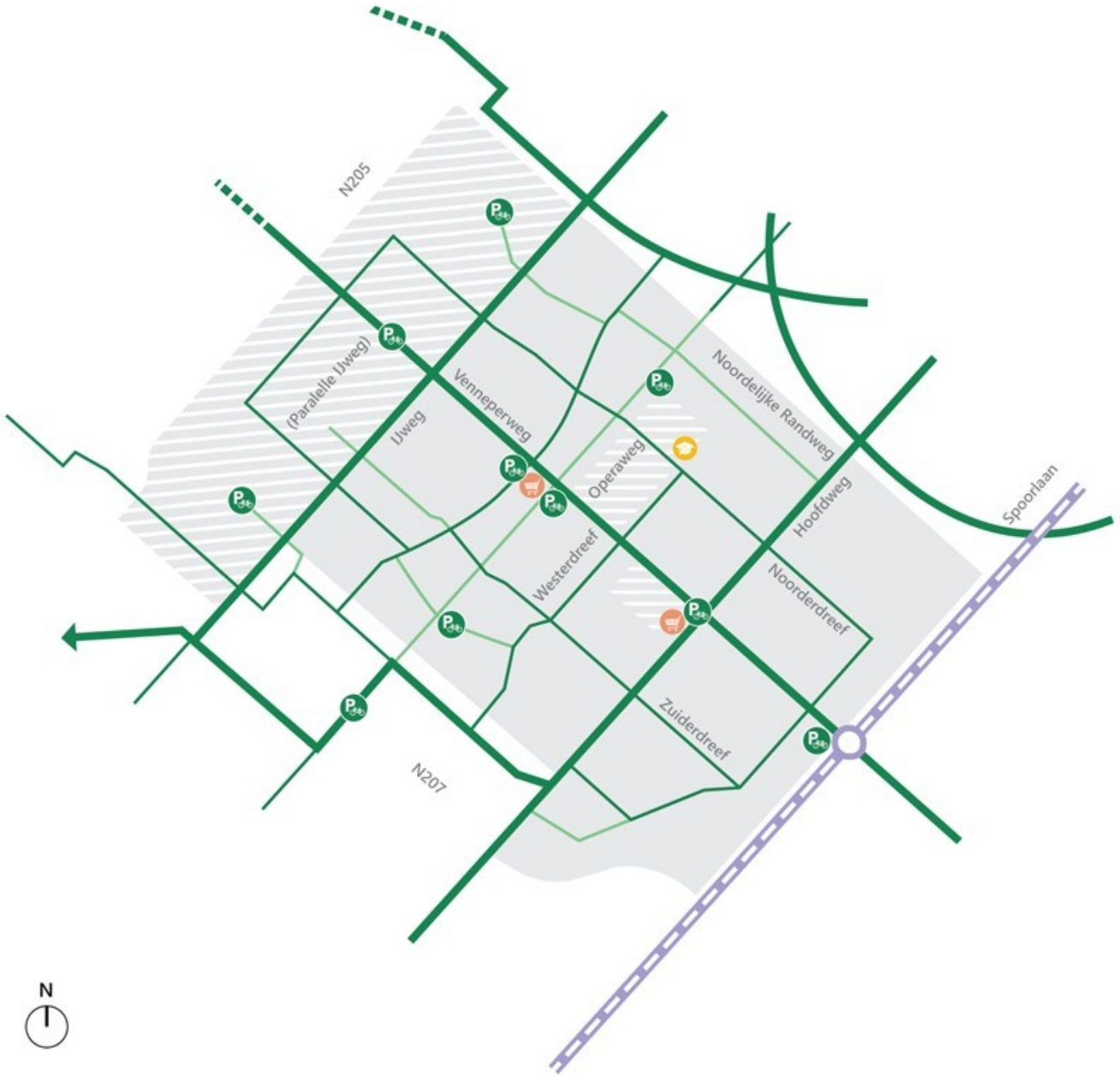


Foto Stefan Moonen

4.3 Stap op de fiets

Steeds meer mensen kiezen voor de fiets voor de korte afstanden tot 15 km. De fiets is een gemakkelijke vervoerswijze als alternatief van de auto of OV. De keuze voor de fiets is een gezonde keuze en draagt ook nog bij aan schone lucht en kan zowel voor woon-werk verkeer maar ook voor sport, sociale en recreatieve ritten gebruikt worden. Op deze manieren zetten maken we fietsen aantrekkelijker:

- (Stimu)leren fietsen naar school
  In Nederland wordt steeds minder gefietst door kinderen[1]. Terwijl fietsen ervoor zorgt dat kinderen zelfstandig mobiel zijn als ze wat ouder worden en fietsen gezond is voor kinderen. Om te stimuleren dat kinderen, samen met hun ouders, veilig kunnen leren fietsen, wordt er extra aandacht besteed aan een verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen en wijkcentra. De middelbare scholen worden aangehaakt op het regionaal fietsnetwerk (waarbij rekening wordt gehouden met brommers). Daarnaast zal de gemeente in samenwerking met de Vervoerregio, en buurgemeenten inzetten op educatie-programma's via scholen.
- Voldoende stallingsplekken
  Bij het verbeteren van de bereikbaarheid zijn ook voldoende stallingsplekken voor de (verschillende soorten) fiets belangrijk. Vooral bij het station, centrum, OV-haltes, wijkcentra en scholen wordt hier extra aandacht aan besteed.
- Opwaarderen en aanvullen fietsnetwerk
  Het bestaande hoofdfietsnetwerk dient in zijn geheel (maar wel stapsgewijs) te worden verbeterd. Daarbij gaat het om beter herkenbare routes en bewegwijzering, bredere fietspaden (zeker waar brommers worden toegestaan), strekken van routes (minder bochten) en als principe toepassen van asfaltverharding voor comfort. Bovendien moeten speed pedelecs en andere bromfiets(achtigen) op een logische wijze gebruik kunnen maken van de voor hen beschikbare netwerken en routes.
- Realiseren nieuwe verbindingen
  Door missende schakels in het fietsnetwerk aan te leggen verbinden we verschillende routes en bestemmingen beter met elkaar. Hierbij zetten we in op betere fietsbereikbaarheid van het stationsgebied, centrum, winkelcentra, scholen, Duin- en Bollenstreek en Schiphol.
- Fietsstructuur Nieuw-Vennep West
  De structuur van het fietsnetwerk in Nieuw-Vennep West dient aan te sluiten op het bestaande fietsnetwerk om ook in deze gebiedsontwikkeling volgens het principe STOMP fietsen een aantrekkelijker en logische keuze te laten zijn.



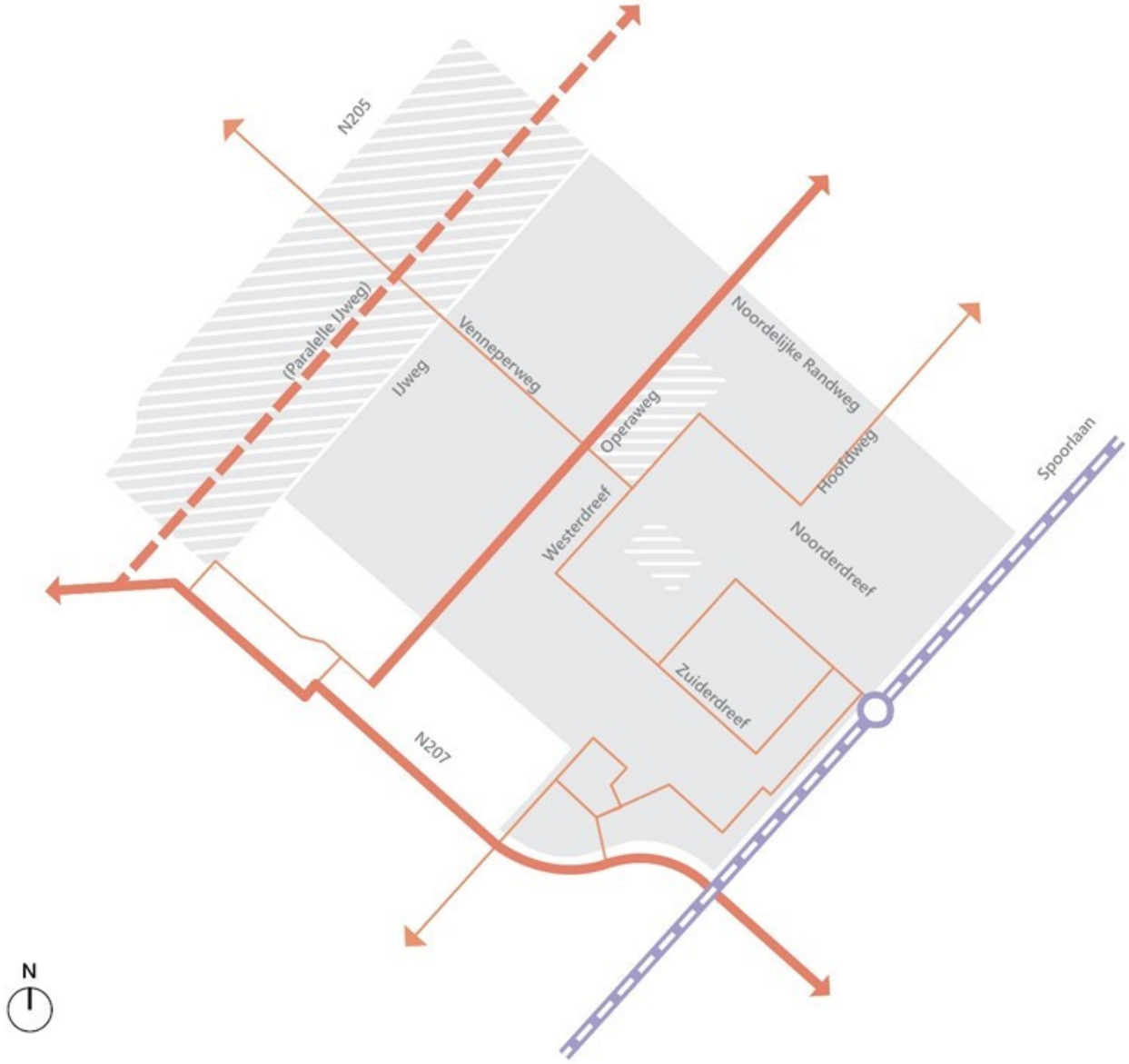
Legenda

- Regionaal hoofdfietsnetwerk
- Lokaal hoofdfietsnetwerk
- Lokaal fietsnetwerk
- Fietsenstalling
- Spoorlijn met station Nieuw Vennep
- Middelbare school
- Winkelcentrum
- Bebouwde kom
- Gebiedsontwikkeling

4.4 Aantrekkelijk openbaar vervoer

Voor de middellange en lange afstanden, van en naar Amsterdam, Schiphol en diverse steden in de brede Randstad vormt frequent OV een aantrekkelijke vervoerwijze, zeker naar plekken waar de auto lastig kan komen. OV biedt de mogelijkheid om grote stromen reizigers te vervoeren. De trein, metro en Rnet-buslijnen vormen de ruggengraat van dit OV-netwerk, aangevuld met lokale bussen en maatwerk OV zoals AML Flex. We zetten in op:

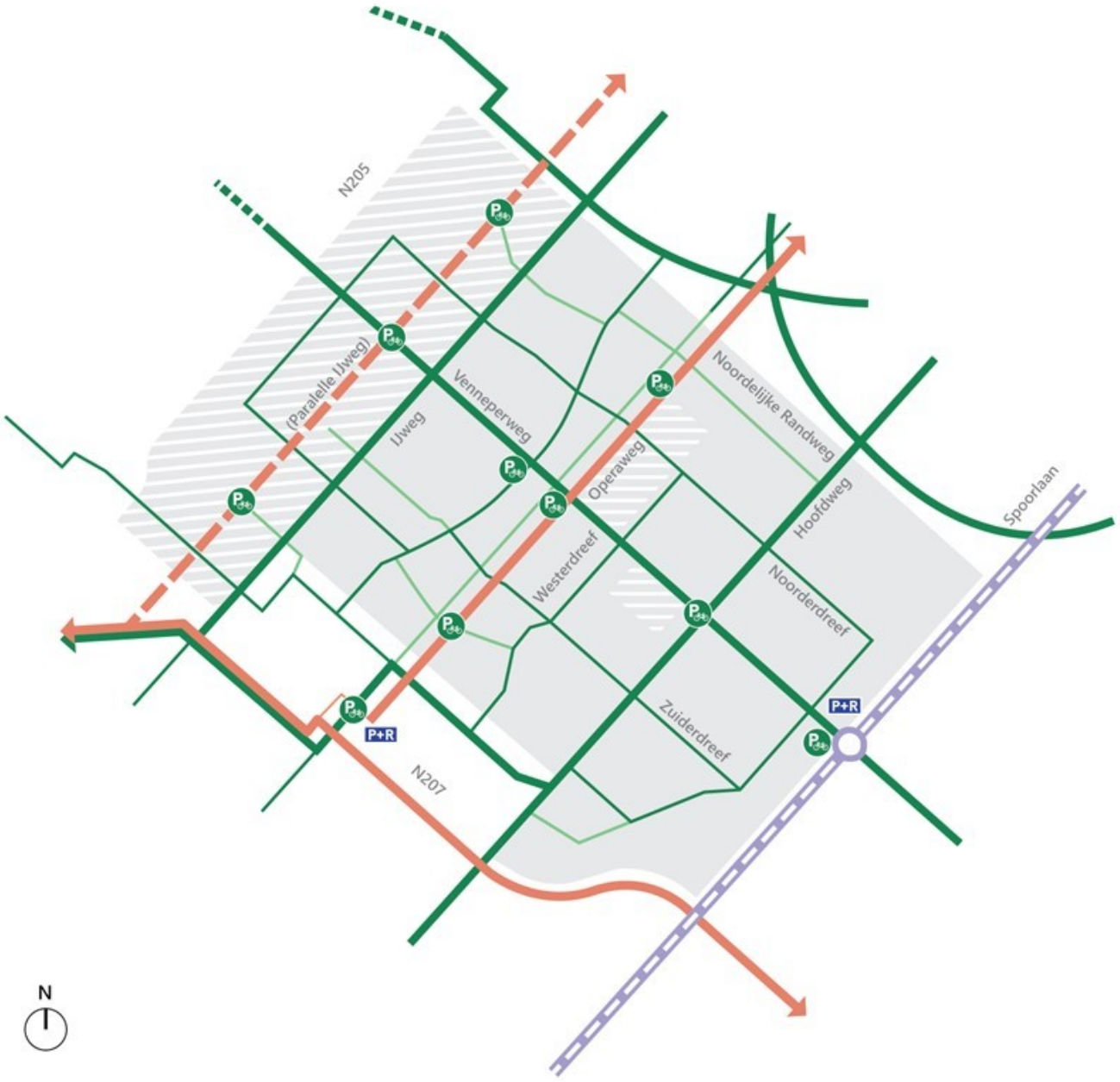
- Goede bereikbaarheid van NS-stations en de metro
  Als de Noord-Zuidlijn is doorgetrokken naar Hoofddorp bieden het spoor en de metro snelle en frequente verbindingen naar belangrijke bestemmingen in de MRA en richting Leiden. Het is dan ook belangrijk om goed bij deze stations te kunnen komen, lopend, per fiets en met buslijnen.
- Uitbreiding R-net
  Het R-netbuslijnen netwerk breiden we uit zodat vanuit grote delen van Nieuw-Vennep, maar ook Lisserbroek, snelle verbindingen ontstaan met station Hoofdorp (overstap op metro), Schiphol, en Amsterdam en met een overstap Haarlem, Schiphol-Rijk en Aalsmeer.
- Lokale busnet
  Aanvullend op de Rnet-lijnen blijven er ook stads- en regiolijnen rijden om de kleine kernen te bedienen en soms een halte iets dichter bij huis te vinden.


N205
(Paralelle IJweg)
IJweg
Venneperweg
Operaweg
Noordelijke Randweg
Hoofdweg
Spoorlaan
Westerdreef
Noorderdreef
Zuiderdreef
N207
N
Legenda
Rnet-buslijn, bestaand
Rnet-buslijn, nieuw
Ontsluitende buslijn
Spoorlijn met station Nieuw Vennep
Bebouwde kom
Gebiedsontwikkeling

4.5 Multimodale reis

De focus ligt niet alleen op het versterken van netwerk voor lopen, fietsen en OV maar ook op het verknopen van de netwerken om de multimodale reis aantrekkelijker te maken, ook met de auto. Om multimodaal reizen aantrekkelijk te maken, zijn nodig:

- Fijne overstapplekken
  Met goede fiets- en looproutes, voldoende en veilige stallingen voor fietsen bij OV-haltes, hubs en stations en actuele reisinformatie maken we de overstap tussen vervoerswijzen zo prettig mogelijk. Daarnaast wordt extra aandacht geschonken aan het sociaal veilig inrichten van overstaplocaties zodat ook op rustige momenten de multimodale reis prettig gemaakt kan worden.
- P+R bij R-net
  Voor autoverkeer worden er P+R plaatsen ingericht bij de R-net haltes aan de randen van Nieuw-Vennep en Hoofddorp, vergelijkbaar met P+R Getsewoud. Hierdoor kunnen mensen hun auto neerzetten en hun reis vervolgen met de R-net richting het centrum of Schiphol.
- Nieuwe vormen van mobiliteit
  De verwachting is dat de komende jaren ook nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelmobiliteit, steeds belangrijker worden. Er zullen meer hub's komen waar deze vervoerswijzen te vinden zijn, waarbij we voorwaarden stellen om overlast te voorkomen.



Legenda

- Regionaal hoofdfietsnetwerk
- Lokaal hoofdfietsnetwerk
- Fietsenstalling
- Rnet-buslijn, bestaand
- Rnet-buslijn, nieuw
- P+R
- Spoorlijn met station Nieuw Vennep
- Bebouwde kom
- Gebiedsontwikkeling

4.6 Auto bereikbaarheid

Het belangrijkste doel voor het wegennetwerk is een goede lokale en regionale bereikbaarheid. Hierbij is het belangrijk dat voorzieningen multimodaal, en dus ook met de auto, bereikbaar zijn. Volgens de Mobiliteitsvisie worden deze principes gehanteerd:

- Meer 30 km/u en verkeersveilige weginrichting
  Met een verkeersveilige herinrichting van de wegen naar 30 km/u komt er meer ruimte vrij voor fietsers en voetgangers. Het wordt dan logischer voor doorgaand verkeer om via de randstructuur te rijden.
- Focus op bestemmingsverkeer in kern Nieuw-Vennep
  Door het doorgaande verkeer uit de wijken van Nieuw-Vennep te weren, ontstaat er een rustiger verkeersbeeld waardoor er ook meer ruimte vrij komt voor verbetering van openbare ruimte, fietsen en wandelen. Daarnaast draagt het bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van werkgelegenheid, winkels en scholen. De Operaweg, Parallelle IJweg en de dreven geleiden het verkeer naar de randstructuur. De doorstroming op deze wegen wordt hierop ingericht. Welke mogelijkheden dit op deze wegen kan bieden is onderdeel van nadere studie en uitwerking en kan meegenomen worden in de studie naar Venneperweg 30 km/u.
- Doorgaand autoverkeer via randstructuur
  Om de leefbaarheid en bereikbaarheid van bestemmingen in de kern van Nieuw-Vennep te verbeteren, wordt de randstructuur rondom Nieuw-Vennep (N207, N205, Noordelijke Randweg) de primaire route voor doorgaand autoverkeer. Vanaf de Noordelijke Randweg kan men snel via de Spoorlaan naar de Nieuwe Bennebroekerweg en de A4.


N205
(Parallelle IJweg)
IJweg
Venneperweg
Operaweg
Noordelijke Randweg
Hoofdweg
Spoorlaan
Westerdreef
Noorderdreef
Zuiderdreef
N207
N
Legenda
Doorgaand verkeer via randstructuur
Bundeling stromen naar randstructuur
Inprikker vanuit wijk naar randstructuur
Spoorlijn met station Nieuw Vennep
Bebouwde kom
Gebiedsontwikkeling

5. Bouwstenen

5.1 Pakketten van maatregelen

Om de eerdere beschreven hoofdkeuzen concreet te maken, zijn investeringen in maatregelen nodig. In dit hoofdstuk beschrijven we die maatregelen. Er zit vaak een grote samenhang tussen maatregelen. Vaak is een combinatie van maatregelen nodig om een doel of effect te bereiken. Daarom hebben we de maatregelen gebundeld in pakketten. Sommige maatregelen komen in meerdere pakketten terug. We onderscheiden de volgende pakketten:

- Voetganger
  Lopen is de meest logische vervoerwijze op afstanden tot 1 km. Omdat er geen voertuigen (fiets of auto) gestald of geparkeerd hoeft te worden, is lopen dan relatief snel en betrouwbaar. Goede en comfortabele looproutes zijn dan belangrijk.
- Fiets
  Om fiets een aantrekkelijker en veiliger vervoerwijze te laten zijn, het centrum en station goed bereikbaar te maken én om het voor- en natransport van de bus, trein en metro makkelijk te maken, is een uitgebreid pakket aan fietsmaatregelen nodig.
- Openbaar vervoer
  Een pakket aan investeringen in het OV zorgt ervoor dat op belangrijke woon-werkrelaties het OV aantrekkelijker wordt.
- Bereikbaar met de auto
  Om de ruimtelijke ontwikkelingen in Nieuw-Vennep mogelijk te maken, meer ruimte voor de voetganger en de fiets te creëren en de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren, is een samenhangend pakket aan maatregelen nodig om doorgaand autoverkeer naar de randstructuur te geleiden. Ook aanpassingen aan de bestaande autonetwerken in de kern zijn onderdeel van de maatregelen die nodig zijn om de ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.
- Nieuwe Bennebroekerweg
  Opwaarderen van de (Nieuwe) Bennebroekerweg leidt tot een robuuste en logische randstructuur aan de zuidwestzijde van Hoofddorp en biedt ruimte voor autoverkeer ten gevolge van de groei van Nieuw-Vennep.

5.2 Pakket voetganger

Ook al is lopen de meest effectieve en cruciale vervoerwijze (iedereen is voor het eerste of laatste stukje van zijn reis een voetganger), meestal is de infrastructuur voor de voetganger de sluitpost in het ontwerp. Het meest belangrijk voor de voetganger is om dit om te draaien: Bij elke inrichting van de openbare ruimte of een weg, moet eerst de infrastructuur voor de voetganger worden ontwerpen.

Het pakket voetganger bestaat daarnaast uit de volgende maatregelen:

- De directe omgeving van basisscholen wordt zoveel mogelijk heringericht om leerlingen en ouders veilig naar school te kunnen laten lopen (en fietsen). Parkeren bij school komt daardoor iets meer op afstand. Ontwerpen van herinrichting zullen samen met scholen en inwoners worden opgepakt.
- De combinatie lopen en OV is aantrekkelijk: het combineren van de snelheid, directheid en hoge frequentie van Rnet-buslijnen, trein en metro met het gemak van lopen naar een halte of station. Belangrijk is om bij alle (bestaande en nieuwe) Rnet-bushaltes steeds goede looproutes er naar toe te realiseren.
- Voor het centrum is een goede bereikbaarheid voor voetgangers vanuit alle omliggende wijken belangrijk. Dit wordt geborgd door bij de ontwikkeling van het centrum (Nieuwe Kom, verkeerscirculatie) goede looproutes te ontwerpen, inclusief oversteken met prioriteit voor de voetganger, liefst met zebrapaden (soms met verkeerslichten).
- Bestaande voorzieningen en wijken dienen aangesloten op doorgaande routes voor de voetganger.

Deze maatregelen worden per ontwikkeling verder concreet en specifiek worden gemaakt met behulp van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (zie volgende pagina).

Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE)
Het doel van een MPvE is om mobiliteit op een toekomstbestendige wijze te verankeren in de ruimtelijke planvorming, voordat ruimtelijk keuzes worden vastgelegd in een Stedenbouwkundig Plan. In het MPvE worden gemeentebrede ambities voldoende specifiek gemaakt op gebiedsniveau, zodat keuzes gemaakt kunnen worden die passen bij de kenmerken van het gebied en de beoogde doelgroepen. Het gaat hierbij om het creëren van de juiste voorwaarden die een gedragsverandering op mobiliteit mogelijk maken. Het houdt rekening met alle potentiële bewoners en bezoekers van de nieuwe wijk, inclusief degene die zich geen eigen auto kunnen veroorloven en/of vanwege leeftijd of gezondheid een specifieke mobiliteitsbehoefte hebben om actief te kunnen blijven deelnemen aan de samenleving.

Het MPvE bevat eisen en wensen die de gemeente meegeeft aan het plangebied én de randvoorwaarden in het invloedsgebied (het gebied tot aan grofweg de eerste OV- en auto-knooppunten). Voor het realiseren van de eisen en wensen in het plangebied is in de meeste gevallen de ontwikkelaar aan zet. Voor het realiseren van randvoorwaarden in het invloedsgebied staat de gemeente (al dan niet in afstemming met andere overheden) aan de lat.

De gemeente is in eerste instantie de architect van een MPvE. In het MPvE worden de onderwerpen ‘benoemd’ die de ontwikkelaar vervolgens moet ‘concretiseren’ en ‘toetsbaar moet maken’. Het MPvE is daarmee een concretisering van het mobiliteitsbeleid. Het antwoord van de ontwikkelaar op het MPvE is een mobiliteitsconcept. Het mobiliteitsconcept maakt onderdeel uit van de aanvraag van de omgevingsvergunning.

Op dit moment wordt het MPvE ingezet in de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek, Nieuw-Vennep West en Cruquius. De gemeente gaat dit instrument bij alle gebiedsontwikkelingen van meer dan 200 woningen inzetten. In het MPvE kunnen de uitgangspunten en maatregelen op hoofdlijnen specifiek voor het gebied worden uitgewerkt en concreet gemaakt.

5.3 Pakket fiets

Recent is door Rijk, regionale overheden en maatschappelijke partners het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld. Hierin bevestigen deze partijen dat de fiets een essentiële vervoerwijze is om te kunnen garanderen dat plekken bereikbaar blijven, groei van de mobiliteit kan worden opgevangen en de leefbaarheid en gezondheid van mensen kunnen worden verbeterd. Investeren in fiets heeft dan ook vooral positieve effecten en is zeer effectief.

Het pakket fiets bestaat uit de volgende maatregelen:

- De directe omgeving van basisscholen wordt zoveel mogelijk heringericht om leerlingen en ouders veilig naar school te kunnen laten (lopen en) fietsen. Parkeren bij school komt daardoor iets meer op afstand. Ontwerpen van herinrichting zullen samen met scholen en inwoners worden opgepakt.
- De gemeente wil graag dat leerlingen (met of zonder ouders) zoveel mogelijk lopend of per fiets naar school gaan. Naast een veilige omgeving is het ook nodig dat kinderen dit leren. Daarom zet de gemeente bij voorkeur in regionaal en lokaal verband in op educatieve campagnes om kinderen te leren fietsen. Voorbeelden hiervan zijn het programma Verkeer en Meer[1] van de Vervoerregio Amsterdam en het Kinderfietsenplan en de campagne Streetwise van de ANWB[2].
- De combinatie (lopen/)fiets en OV is aantrekkelijk: het combineren van de snelheid, directheid en hoge frequentie van Rnet, trein en metro met het gemak van (lopen of) fietsen naar een halte of station en daar zonder problemen veilig en snel een fiets te stallen. Belangrijk is om bij alle (bestaande en nieuwe) Rnet-bushaltes steeds voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen te realiseren en dat je goed bij deze stallingen kunt komen.



Impressie verkeersveilige herinrichting bij scholen

[1] Verkeer & Meer (https://www.verkeerenmeer.nl)
[2] ANWB (https://www.anwb.nl/verkeer/veiligheid/tips-voor-veilig-naar-school-fietsen)

- Voor het regionaal fietsverkeer worden een aantal regionale hoofdfietsroutes verbeterd, als onderdeel van het metropolitaan fietsnetwerk van de MRA. Hierbij gaat het om brede fietspaden met een goede verharding en prioriteit bij kruispunten (of ongelijkvloers). Specifiek voor Nieuw-Vennep gaat het om de routes:
    - Nieuw-Vennep – Hoofddorp via de Hoofdweg (westzijde)
    - Lisserbroek - Nieuw-Vennep – Hoofddorp via de IJweg
    - Hillegom – Beinsdorp – Nieuw-Vennep – Burgerveen
- De Venneperweg (samen met de Schoolstraat) is voor de fiets de belangrijkste Oost-West-as door Nieuw-Vennep, langs het centrum en naar het station. De fiets krijgt op deze route meer ruimte door het afwaarderen van 50 km/u naar 30 km/u en het realiseren van een breed tweerichtingenfietspad, bij voorkeur aan beide zijden van de weg. De Venneperweg wordt ook voor fietsers beter oversteekbaar. Hoe dit er precies uitziet is nader te bestuderen in combinatie met lopen, parkeren, laden en lossen en autobereikbaarheid van het centrum.
- De Operaweg wordt een belangrijkere fietsroute, enerzijds door de ontwikkeling van Pionier-Bols en anderzijds omdat er een nieuwe fietsroute komt in het verlengde van de Operaweg onder de N207 door naar de woningbouwontwikkeling in Lisserbroek. Langs de Operaweg wordt een vrijliggend tweerichtingenfietspad gerealiseerd.
- De Hoofdweg westzijde en de IJweg worden fietsvriendelijkingericht. De vormgeving van de kruisingen met o.a. De Dreven is hierbij een belangrijk aandachtspunt.
- Van de route Noorderdreef – Lucas Bolstraat en het verlengde daarvan door Getsewoud en Nieuw-Vennep West zal worden onderzocht hoe hier op een veilige manier brommers kunnen worden gefaciliteerd. Het betreft hier alle voertuigen die volgens de wet onder bromfietsen vallen zoals speed pedelecs en andere voertuigen die niet overal op het fietspad mogen zoals snorbrommers.


N205
(Paralelle IJweg)
IJweg
Vennepertweg
Noordelijke Randweg
Operaweg
Hoofdweg
Spoorlaan
Westerdreef
Noorderdreef
Zuiderdreef
P+R
P+R
N207
N
Legenda
Regionaal hoofdfietsnetwerk
Lokaal hoofdfietsnetwerk
Lokaal fietsnetwerk
Fietsenstalling
Spoorlijn met station Nieuw Vennep
Middelbare school
Winkelcentrum

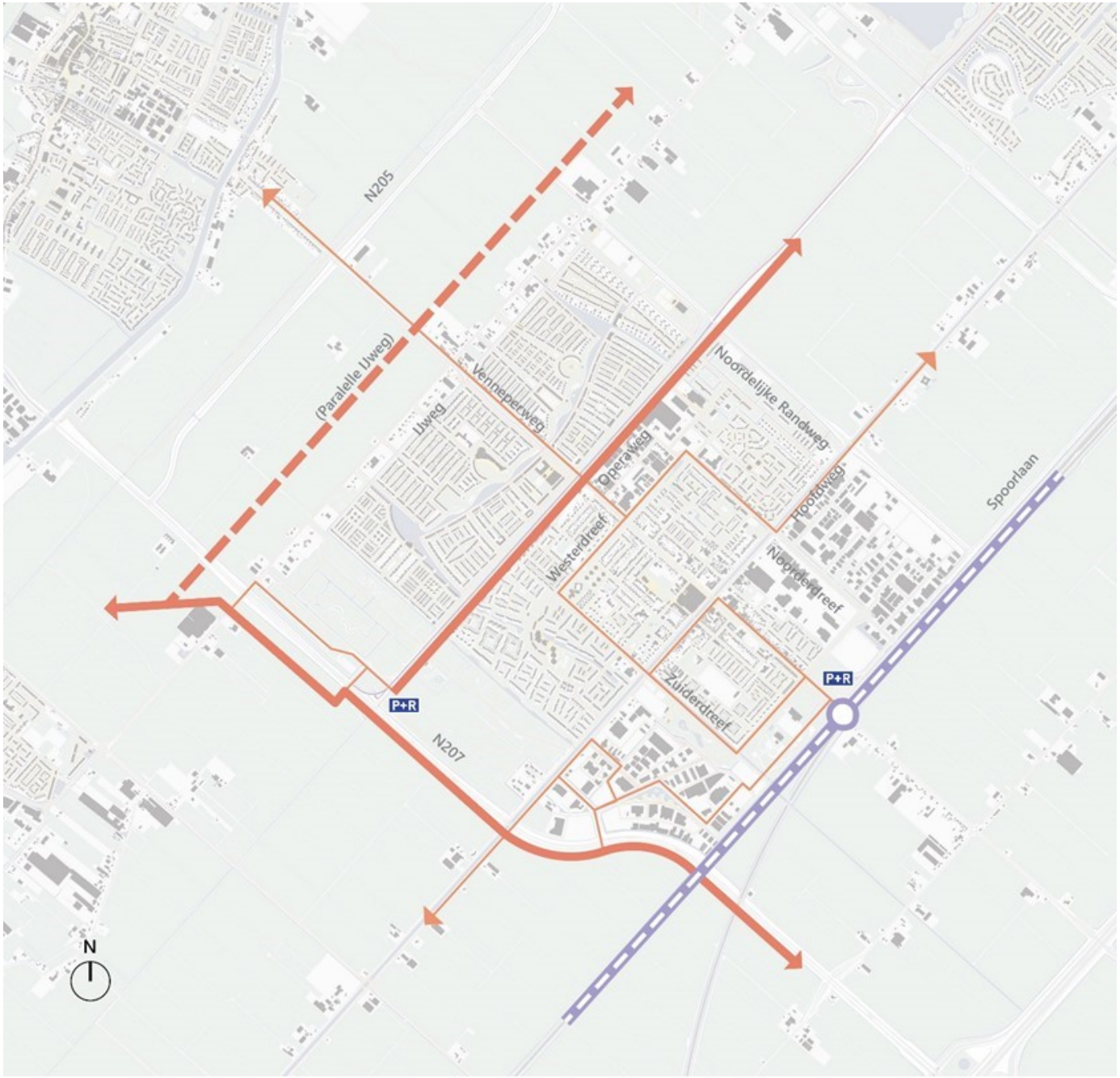
5.4 Pakket Openbaar Vervoer

Uitganspunt is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het multimodale knooppunt station Hoofddorp met trein, metro en Rnet. Om de metro en het knooppunt maximaal te benutten vanuit Nieuw-Vennep zijn de volgende verbeteringen in het OV-netwerk belangrijk:

- Het Rnet-netwerk wordt verder uitgebouwd met de HOV
  (Noordwijk -) Lisse – Lisserbroek – Nieuw-Vennep West – station Hoofddorp – Schiphol. Daarmee krijgen inwoners van Nieuw-Vennep West en van Getsewoud een snelle en frequente busverbinding met de multimodale knoop station Hoofddorp (trein en metro) en Schiphol.
- Om de verwachte groei van het aantal inwoners en van het aantal OV-reizigers goed op te vangen, zullen de frequenties van de Rnet-lijnen in de loop van de tijd worden verhoogd
- Station Nieuw-Vennep wordt beter bereikbaar voor Nieuw-Vennepers doordat fietsers meer ruimte krijgen op de Venneperweg. De P+R blijft prima bereikbaar voor autoverkeer via de Spoorlaan en de dreven.
- Rnet lijnen zullen deels aantakken op de metro richting Amsterdam en Schiphol en niet meer allemaal doorrijden naar Schiphol en Amsterdam. Dit kan ook niet vanwege de beperkte capaciteit van de Zuidtangenttunnel (Abdijtunnel). De lijnen of ritten die niet naar Schiphol meer doorrijden, rijden door naar een nieuwe knooppunt Schiphol-Zuidwest aan de N196. Daar verknopen ze met de HOV-ringlijn Schiphol. Daardoor wordt het mogelijk dat vanuit Nieuw-Vennep er met maximaal één overstap een frequente OV-verbinding ontstaat met alle werkgebieden rondom Schiphol.



Foto Kees van der Veer


N205
(Paralelle Uweg)
Vennepertweg
Uweg
Operaweg
Noordelijke Randweg
Hootdweg
Spoorlaan
Westerdreef
Noorderdreef
Zuiderdreef
P+R
P+R
N207
N
Legenda
Rnet-buslijn, bestaand
Rnet-buslijn, nieuw
Ontsluitende buslijn
P+R
Spoorlijn met station Nieuw Vennep

5.5 Pakket bereikbaar met de auto

Centrum Nieuw-Vennep

In en rondom het centrum van Nieuw-Vennep zijn er verschillende knelpunten die om een oplossing vragen. Daarom gaan we de verkeerscirculatie verbeteren. Hierbij zetten we in op de volgende elementen:

- Versimpelen van de kruispunten van de Hoofdweg-oostzijde en –westzijde met de Noorderdreef, Venneperweg, Kerkstraat en Zuiderdreef ten behoeve van een betere doorstroming van alle vervoerwijzen.
- Zorgen dat verkeer dat de parkeergarage van de Symfonie in- en uitrijdt niet het overige verkeer hindert (en andersom).
- Een veilige oplossing van laden en lossen van de Symfonie (hoofdweg westzijde).
- Meer ruimte voor voetgangers en fietsers en een aantrekkelijker uitstraling met ruimte voor verblijven, onder andere op de Venneperweg ter hoogte van de Symfonie.

Deze aspecten zullen samen worden onderzocht en aangepakt door een nieuwe studie naar de verkeerscirculatie in en rondom het centrum van Nieuw-Vennep in combinatie met de optimalisatie van het functioneren van de Dreven.





Randstructuur

Het principe van doorgaande verkeer via de randstructuur betekent voor Nieuw-Vennep dat autoverkeer naar de Noordelijke Randweg en de N207 wordt geleid via de noord-zuidverbindingen. De Dreven spelen hier voor het 'oude dorp' ook een belangrijke rol in om snel, veilig en betrouwbaar richting de genoemde randstructuur te kunnen komen:

- In Nieuw-Vennep West komt een nieuwe Parallelle IJweg die de bestaande IJweg ontlast met een nieuwe aansluiting op de Noordelijke Randweg. In het Combimodel is eveneens een knip in de IJweg ter hoogte van de N207 opgenomen. Vanuit Nieuw-Vennep West is ook een directe aansluiting op de N205 gewenst om de kruispunten met de Noordelijke Randweg en de N207 niet te veel te belasten. Dit is uitgangspunt in overeenstemming met het Combimodel uit de Westflankstudie en om te zorgen voor minder ongewenst doorgaand verkeer door Nieuw-Vennep over de Venneperweg.
- Pionier-Bols ontsluit via de Lucas Bolsstraat en de nieuwe Helsinkilaan op de Operaweg. Het kruispunt van de Operaweg en de Noordelijke Randweg dient uitgebreid te worden.
- Het oostelijk deel van Nieuw-Vennep kan via de Dreven en de Spoorlaan naar de N207 of de Noordelijke Randweg rijden. De Venneperweg speelt daar geen rol in. De capaciteit van het kruispunt van de Noordelijke Randweg met de Spoorlaan wordt vergroot.
- De kruispunten van de Noorder- en Zuiderdreef met de Hoofdweg worden geoptimaliseerd om zo verkeer met voldoende doorstroming naar de randstructuur te geleiden. Door het optimaliseren is er minder vertraging voor alle verkeersdeelnemers.
- De woningbouw in Lisserbroek sluit via de bestaande aansluiting N207/Getsewoudweg aan. Deze kruispunten krijgen ook meer verkeer te verwerken en worden aangepast.
- Mogelijk moet ook de capaciteit van het kruispunt N205 met de Noordelijke Randweg worden uitgebreid.
- De Hoofdweg sluit niet aan op de randstructuur. De Oostzijde wordt heringericht als 30 km/u weg, de Westzijde als fietsstraat.
- Op plekken waar de parkeerdruk structureel te hoog is of te hoog kan gaan worden, nemen we in overleg met bewoners en andere belanghebbenden passende maatregelen, zoals het invoeren (of verruimen) van blauwe zones, vergunning- en/of betaald parkeren.



A Capaciteit kruising uitbreiden
B Nieuwe kruising
C Aansluiting op N205
D Venneperweg 30 km/u
E Hoofdweg 30 km/u + optimaliseren verkeers
F Ontsluiting Bols/Pionier
G Oude IJweg afwaarderen
H Verkeerscirculatie optimaliseren
I Ontsluiting Lisserbroek
J Doorstroming Dreven bij kruispunten met Hc
K Aanleggen Parallelle IJweg (Populierenbaan)

5.6 Pakket Nieuwe Bennebroekerweg

Het lopende project Nieuwe Bennebroekerweg (NBBW) heeft als doel om meer capaciteit aan de Bennebroekerweg richting de A4 toe te voegen. Deze extra capaciteit is nodig om het autoverkeer uit nieuwe ontwikkelingen in Nieuw-Vennep (West, Pionier-Bols) en Hoofddorp (Zuidrand, Cruquius-Zwaanshoek) mogelijk te maken. Door het autoluw inrichten van het stationsgebied van Hoofddorp zal verkeer dat voorheen via de Taurusavenue naar de A4 reed ook via de Nieuwe Bennebroekerweg gaan rijden. De capaciteit van de Nieuwe Bennebroekerweg en de Nelson Mandeladreef wordt vergroot van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Door de kruispunten met de Spoorlaan, Rijnlanderweg en Airborneavenue ongelijkvloers te maken, ontstaat ook een snellere route. Hierdoor ontstaan ook ongelijkvloerse kruisingen voor fiets- en landbouwverkeer. De opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg kan mogelijk gefaseerd worden uitgevoerd. Deze maatregelen worden verder uitgewerkt via het project Nieuwe Bennebroekerweg.



Afbeelding voorkeursmodel Nieuwe Bennebroekerweg

6. Fasering

6.1 Niet alles kan tegelijk

Dit VSP beschrijft wat nodig is aan maatregelen om tot robuuste mobiliteitssystemen van multimodale netwerken te komen om de groei van Nieuw-Vennep tot 2040 mogelijk te maken en de ambities op veiligheid en leefbaarheid waar te maken. Deze maatregelen kunnen echter niet allemaal tegelijk worden gerealiseerd en veel maatregelen moeten ook eerst worden onderzocht en uitgewerkt. Met andere maatregelen kun je direct beginnen. Ook is het zo dat sommige maatregelen eerst moeten worden uitgevoerd, voordat een andere maatregel kan worden gerealiseerd, om te voorkomen dat er tussentijds knelpunten of ongewenste effecten ontstaan. Daarom geven we in dit hoofdstuk een fasering aan van alle beschreven maatregelen. Deze fasering betreft niet een planning van jaar tot jaar, maar een stappenplan van samenhangende maatregelen.

6.2 Fasering in 3 stappen

Als we naar de ontwikkeling van de netwerken voor Nieuw-Vennep kijken, dan zijn grofweg zijn drie stappen te onderscheiden. Stap 1 betreft het uitvoeren van alle maatregelen die al in voorbereiding zijn of met een korte voorbereidingstijd. Tevens starten van verkenningen voor de grotere (nieuwe) projecten.

Stap	Maatregelen circulatie autoverkeer
1 2023-2028	• Uitvoeren maatregelen die al lopen of met korte voorbereidingstijd • Verkenningen grotere (nieuwe) projecten
2 2029-2035	• Nieuwe Bennebroekerweg 2x2 • Nieuw-Vennep West en randstructuur
3 na 2035	• Opwaarderen en versnellen Nieuwe Bennebroekerweg en multimodale knoop station Hoofddorp

Vervolgens is het belangrijkste moment stap 2, de oplevering van de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg. Daardoor wordt het mogelijk om de groei van het autoverkeer uit gebiedsontwikkelingen als Nieuw-Vennep West en Pionier-Bols te faciliteren. Stap 3 betreft het verder opwaarderen en daarmee uitbreiden van de Nieuwe Bennebroekerweg, voor zover dat niet al in stap 2 (de eerste fase van de Nieuwe Bennebroekerweg) heeft plaatsgevonden. Ook rond 2035 wordt de Noord-Zuidlijn doorgetrokken naar Hoofddorp en ontstaat de multimodale knoop station Hoofddorp, waardoor de Rnet-buslijnen uit Nieuw-Vennep deels een andere bestemming krijgen. In stap 3 wordt ook het stationsgebied van Hoofddorp autoluw gemaakt. Dit heeft effect op de bereikbaarheid van het stationsgebied van Hoofddorp en het gebied rondom de N196 vanuit Nieuw-Vennep.

In de volgende paragrafen worden aangegeven welke maatregelen er onderdeel zijn van welke faseringsstap. Deze fasering is indicatief en geeft vooral een prioritering aan. In de praktijk kunnen projecten door allerlei redenen (b.v. gebrek aan investeringsmiddelen) vertragen.

6.3 Maatregelen per stap

Stap 1 Korte termijn

De volgende maatregelen zijn onderdeel van stap 1 en kunnen in de periode 2023-2028 opgestart worden:

Nr.	Maatregel
1	Opwaarderen van het fietsnetwerk (uitwerking en prioritering in het Fietsplan)
2	Schoolomgevingen veilig herinrichten
3	Verkeersveiligheidscampagne: kinderen leren fietsen
4	Optimaliseren van de bereikbaarheid van Rnet-bushaltes voor voetgangers en fietsers.
5	Fietsvriendelijk herinrichten Venneperweg (o.a. 30 km/u), mede voor regionale fietsroute Hillegom – Beinsdorp – Nieuw-Vennep – Burgerveen. Betere fietsbereikbaarheid station Nieuw-Vennep
6	Regionale fietsroute Nieuw-Vennep - Hoofddorp via de Hoofdweg Westzijde verbeteren (fietsstraat)
7	Brommerroute Nieuw-Vennep Noord (langs school)
8	Verkeerscirculatie centrum Nieuw-Vennep verbeteren, incl. voetgangers- en fietsbereikbaarheid
9	Hoofdweg-oostzijde 30 km/u
10	Pionier-Bols ontsluitingsstructuur
11	Optimaliseren doorstroming Noorder- en Zuiderdreef bij kruispunten met Hoofdweg

Mogelijk dat het herinrichten van de Venneperweg in delen plaatsvindt (deels in stap 1 en deels in stap 2). Dit vind plaats in samenhang met de afwaardering van de Helsinkilaan naar 30 km per uur voor 2028.

Stap 2 Nieuwe Bennebroekerweg, Nieuw-Vennep West en randstructuur

In 2029 wordt volgens de huidige planning de Nieuwe Bennebroekerweg opgeleverd. Deze capaciteitsuitbreiding naar 2 rijstroken per richting maakt woningbouw in Nieuw-Vennep West, Cruquius-Zwaanshoek, Zuidrand en Graan voor Visch Zuid mogelijk. Een aantal andere maatregelen gerelateerd aan deze ontwikkelingen zitten ook in deze stap.

Nr.	Maatregel
1	Vervolg van opwaarderen van het fietsnetwerk
12	Nieuwe Bennebroekerweg 2x2 rijstroken

Nr.	Maatregel
13	HOV Lisse – Nieuw-Vennep West – station Hoofddorp – Schiphol
14	Verhoging frequenties Rnet-buslijnen
15	P+R bij Rnet-bushaltes
16	Regionale fietsroute Lisserbroek - Nieuw-Vennep – Hoofddorp via de IJweg verbeteren
17	Verbeteren fietsroute Lisserbroek – Nieuw-Vennep via Operaweg (incl. fietstunnel N207)
18	Parallelle IJweg en aansluiting Nieuw-Vennep West op N205
19	Capaciteitsuitbreiding kruispunten Noordelijke Randweg

De onderzoeken naar het aanpassen van de Nieuwe Bennebroekerweg (12) lopen al. In 2023 start het onderzoek naar de HOV (Noordwijk -) Lisse – Nieuw-Vennep - Schiphol. Onderzoek naar de fietsroute Lisserbroek - Nieuw-Vennep (17) vindt al plaats in de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Onderzoek naar de parallelle IJweg (18) vindt reedt plaats in de gebiedsontwikkeling van Nieuw-Vennep West. De overige maatregelen starten later, in de periode 2025-2028. De maatregelen 14 en 15 (Rnet-lijnen en P+R bij Rnet-haltes) vergen een relatief korte voorbereiding van 1-2 jaar voor uitvoering.

Stap 3 Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg en multimodale knoop station Hoofddorp

Door de verdere groei van Hoofddorp en Nieuw-Vennep is rond 2035 mogelijk een verdere capaciteitsuitbreiding van de Nieuwe Bennebroekerweg nodig. Ook rond die tijd wordt de Noord-Zuidlijn doorgetrokken naar Hoofddorp en zal het gehele Rnet-buslijnennetwerk tussen Nieuw-Vennep, Hoofddorp en Schiphol veranderen.

Nr.	Maatregel
20	Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg met meer ongelijkvloerse kruisingen t.b.v. extra capaciteit en kortere routes
21	Rnet-buslijnen aantakken op Noord-Zuidlijn en deels doorrijden naar knooppunt Schiphol-Zuidwest (bij N196)

De onderzoeken naar het opwaarderen van de Nieuwe Bennebroekerweg (20) lopen al. Het aanpassen van routes van buslijnen vergen een relatief korte voorbereiding van 1-2 jaar voor uitvoering.

6.4 Wat als de mobiliteit anders groeit

De fasering van de maatregelen is enerzijds logisch voor wat betreft volgorde en hangt deels af van de planning van grote projecten. Het houdt ook rekening met de geleidelijke toename van de mobiliteit ten gevolge van woningbouw, maar ook met een beoogd effect van de mobiliteitstransitie. Als in de praktijk ontwikkelingen sneller of langzamer gaan en/of de mobiliteitstransitie zodanig anders uitpakt dat er meer autoverkeer in de spitsen gaat rijden, dan ontstaat eerder en grotere verkeersknelpunten.

Het is dan ook belangrijk om goed de ontwikkeling van de mobiliteit te monitoren. Het is dan mogelijk om maatregelen die capaciteit bieden of maatregelen die de groei afremmen eerder of in versterkte mate uit te voeren. Het is ook mogelijk om tijdelijk een situatie met knelpunten te accepteren. Zo is het niet mogelijk om de Nieuwe Bennebroekerweg eerder te realiseren, maar is het wel mogelijk om eerder nieuwe OV-lijnen te laten rijden of fietsinfrastructuur te verbeteren.

6.5 Totaaloverzicht fasering maatregelen

