

Zuid-Kennemerland en IJmond

Toekomst bereikbaarheid en stations in
een aantrekkelijke regio



ZUID-KEN

Zuid-Kennemerland en IJmond

TOEKOMST BEREIKBAARHEID EN STATIONS IN EEN AANTREKKELIJKE REGIO

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
ruimtewinst@noord-holland.nl

Tekst

VenhoevenCS architecture+urbanism
Grontmij
Vereniging Deltametropool

Beeld

VenhoevenCS architecture+urbanism
Vereniging Deltametropool
Foto kافت: Paul Veldhuis

Eindredactie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

VenhoevenCS architecture+urbanism
Provincie Noord-Holland, MediaProductie

Oplage

400 exemplaren

Haarlem, oktober 2014





VOORWOORD



Voor u ligt de assist van de Taskforce Ruimte over de bereikbaarheid en de stationslocaties van Zuid-Kennemerland en de IJmond. De Taskforce is een onafhankelijke commissie van Provinciale Staten die op verzoek van gemeenten adviseert over complexe of gebiedsoverstijgende vraagstukken.

Het is de vijftiende assist van de Taskforce en deze keer een bijzondere editie. Want daar waar de assists zich voorheen richtten op één gemeente, richt dit advies zich op een regio met negen Noord-Hollandse gemeenten.

Net als de assist voor het stationsgebied Alkmaar richt dit advies zich op de relatie tussen spoor, stad en station. Het ligt daarmee in het verlengde van de ambities van het programma ov-knooppunten van de provincie Noord-Holland en sluit aan op de doelstellingen daarvan.

HET ADVIES LIGT IN HET VERLENGDE VAN DE AMBITIES VAN HET PROGRAMMA OV-KNOOPPUNTEN VAN DE PROVINCIE

Gemeenten uit de regio Zuid-Kennemerland en de IJmond hebben de provincie verzocht om de Taskforce te vragen een onafhankelijke verkenning te doen naar een aanpak om de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland en de IJmond te verbeteren en tegelijkertijd de stationslocaties te ontwikkelen langs de spoorlijnen Amsterdam-Uitgeest, Amsterdam-Zandvoort en Amsterdam-Leiden. Het is goed om te zien dat de gemeenten hier het initiatief nemen.

Met genoegen heb ik het eerste exemplaar van het advies in ontvangst genomen. Want dit advies aan de gehele regio biedt goede aanknopingspunten voor verdere regionale samenwerking. Die samenwerking is een vereiste in een tijd waarin het leven van de bewoners zich steeds meer afspeelt op de schaal van de metropoolregio Amsterdam.

De regio Zuid-Kennemerland en de IJmond zijn een belangrijk onderdeel van deze MRA. De voorzieningen rondom Amsterdam en de werkgebieden rond de Zuidas en Schiphol zijn cruciaal voor Zuid-Kennemerland en de IJmond. Aan de andere kant versterken de groene kwaliteiten van het kustgebied het leef- en vestigingsklimaat van de stad. Zuid-Kennemerland en de IJmond kunnen niet zonder Amsterdam en vice versa.



Dit gebied is van belang om de concurrentiepositie van de MRA te versterken. Door de unieke woonmilieus en de waardevolle landschappen en recreatiegebieden van kust- en duingebied. Goede verbindingen zijn dan cruciaal en Transit Oriented Development is de strategie om dat doel te bereiken. De bereikbaarheid van de regio Zuid-Kennemerland en de IJmond staat echter onder druk, met grote gevolgen voor de leefkwaliteit, de werkgelegenheid en de houdbaarheid van voorzieningen. Om deze trend te keren moeten de bereikbaarheid en de leefbaarheid worden verbeterd. Deze studie laat zien hoe het benutten van het bestaande openbaar vervoersnetwerk en de stationslocaties daar een belangrijke rol in kunnen vervullen.

Het consortium Grontmij, VenhoevenCS en Vereniging Deltametropool heeft een voorzet gedaan met een beeldende visie met perspectieven op de korte, middellange en de lange termijn, die uitnodigen tot een nieuwe, regionale aanpak van de bereikbaarheid en de ontwikkeling van de knooppunten in de regio.

Ik hoop dat het enthousiasme van deze studie u prikkelt en uitnodigt om verder te denken over de toekomst. Graag ga ik met de betrokken gemeenten verder in gesprek over hoe we gezamenlijk zorgen voor een beter gebruik van de ov-knooppunten en een slimmere en samenhangende aansluiting van Zuid-Kennemerland en de IJmond op de metropoolregio Amsterdam.

Tjeerd Talsma

Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening, Milieu en Schiphol
van de provincie Noord-Holland



DE TASKFORCE RUIMTE

HOE WERKT EEN ASSIST?

De Taskforce Ruimtetwinst is een onafhankelijke commissie van Provinciale Staten van Noord-Holland. Iedere gemeente in de provincie kan de Taskforce inschakelen voor professionele hulp bij ontwikkelingen die moeilijk van de grond komen of behoefte hebben aan een nieuwe impuls. Daarvoor voert de Taskforce dan zogenaamde assists uit.

De Taskforce bestaat uit een panel van onafhankelijke deskundigen uit diverse vakgebieden. De precieze samenstelling van het panel wordt bepaald op basis van de thematiek van het onderwerp. De vaste voorzitter van de commissie is de heer Han ter Heegde, burgemeester van Heerhugowaard. Een assist is tweeledig: een extern bureau krijgt de opdracht om een studie uit te voeren en een visie op de opgave te formuleren. Het bureau krijgt voor haar opdracht carte blanche. Gedurende het proces worden bevindingen alleen gecommuniceerd aan een klankbordgroep uit de provincie. Doordat het advies door een externe partij wordt gegeven wordt het makkelijker om buiten bestaand beleid om te denken en zo buiten de gebaande paden te bewegen. Het tweede deel van de assist is een openbare presentatie van de resultaten van de studie aan het TFR-panel, de betrokken bestuurders, raads- en statenleden en overige geïnteresseerden. Bij de presentatie reageren de onafhankelijke leden van de Taskforce op het advies en voegen hun eigen inzichten toe. De bijeenkomsten zijn bedoeld als startpunt voor een debat waardoor het onderwerp van studie vaak een nieuwe impuls krijgt.

De uiteindelijke assist wordt gepubliceerd en bestaat behalve uit de studie van de bureaus ook uit een verslag van het debat bij de openbare presentatie. Tot slot worden de reacties vanuit de deelnemende gemeenten en de pers toegevoegd. Uiteindelijk wordt de studie en de reacties daarop vertaald naar een publicatie. Deze publicatie wordt door de Provincie verspreid onder de gemeenten van Noord-Holland en professionals in de ruimtelijke ordening. Zo maken we de lessen die uit een specifiek project worden getrokken toegankelijk voor andere gemeenten of partijen met vergelijkbare opgaven. Het is aan de gemeente zelf om met de resultaten te 'scoren' en de opgedane inzichten en ideeën al dan niet uit te voeren. De studies hebben een korte looptijd waardoor ze bovendien werken als een snelkookpan waarin snel nieuwe ideeën kunnen worden ontwikkeld en getest.

De studie voor Zuid-Kennemerland en de IJmond is uitgevoerd door de bureaus Grontmij, VenhoevenCS en de Vereniging Deltametropool. Hun studie is inhoudelijk ongewijzigd overgenomen in deze publicatie, de Provincie Noord-Holland heeft hieraan het verslag van de openbare bijeenkomst en de reacties van de gemeente Haarlem en uit de pers toegevoegd.

Leden van deze assist zijn:

- Han ter Heegde, voorzitter; burgemeester Heerhugowaard
- Frank Bruinsma, associate professor ruimtelijke economie, Vrije Universiteit Amsterdam
- Bart van der Heijden, planoloog DRO Amsterdam
- Lodewijk Lacroix, programmamanager bureau Zuidvleugel
- Edwin van Uum, directeur bureau het Noordzuiden



INHOUD

3 | Voorwoord gedeputeerde Talsma

11 | De Taskforce Ruimte

DEEL A - STUDIE (CONSORTIUM)

14 | Samenvatting

20 | 1 Context

26 | 2 Visie

26 | MRA en netwerk in 2050

30 | Zuid-Kennemerland en IJmond in 2050

31 | Binnenduinrand in 2050: recreatieve netwerken

32 | 3 Strategie

32 | 10-jaarsstrategie corridor Zuid-Kennemerland

34 | Strategische maatregelen om de hoofddoelen te behalen

42 | 4 Scenario's voor systeemkeuzes ná 2025

46 | 5 Proces

48 | 6 Conclusies en Aanbevelingen

DEEL B - REACTIES OP DE STUDIE

50 | 7 Verslag TFR Zuid-Kennemerland en IJmond

60 | 8 Reacties pers en gemeenten

BIJLAGEN

64 | Toelichting per knoop

90 | SWOT analyse Zuid-Kennemerland en IJmond

92 | Transit Oriented Development in Zuid-Kennemerland en IJmond

94 | Samenvatting resultaten Sprintstad

96 | Samenstelling Taskforce Ruimte



DE TASKFORCE RUIMTEWINST AANLEIDING ASSIST EN WERKWIJZE



Aanleiding

Knooppuntontwikkeling (Transit Oriented Development ofwel TOD) vraagt om niets minder dan een mentaliteitsverandering van alle partijen, waaronder de markt. De provincie neemt het voortouw om die beweging te organiseren, onder meer door middel van conferenties, de publicatie Maak Plaats! en dit advies van de Taskforce Ruimte.

De basis van het principe is het uitgaan van het OV-systeem als ruggengraat voor stedelijke ontwikkeling. De condities daarvoor zijn in Nederland goed, zo blijkt uit diverse rapporten. Er zijn de afgelopen decennia miljardeninvesteringen gedaan in het OV-systeem: met TOD kunnen we daar meer rendement uithalen. Ook gaat het in stationsomgevingen vaak om onderbenutte locaties, waar dus nog kans is voor toevoeging van functies en kwaliteitsverbetering, die bovendien goed bereikbaar zijn en dichtbij het stadscentrum liggen. TOD draagt tot slot bij aan een meer duurzame stedelijke ontwikkeling, want door het beter afstemmen van OV en ruimtelijke ontwikkeling kan het autogebruik en daarmee de CO₂-uitstoot flink omlaag. Driemaal winst dus, waarbij we slechts beter gebruik hoeven te gaan maken van het goede OV-netwerk dat we in Nederland al hebben. Onze compacte steden en het massale gebruik van de fiets helpen ook een handje mee. Het ontwikkelen van individuele knooppunten vraagt volgens deze leidraad om inbedding van gemeentelijke plannen in een hogere schaal strategie op corridor- en gebiedsniveau.

Tegelijkertijd heeft de gemeente Haarlem - met bestuurlijke instemming van de regio

Op 13 oktober 2013 heeft het college van Gedeputeerde Staten de 10 uitgangspunten uit Maak Plaats! vastgesteld. Het bijbehorende boek en het leidende principe voor duurzame stedelijke ontwikkelingen rondom knooppunten (TOD) zijn op 27 november op een conferentie in Pakhuis De Zwijger in Amsterdam gelanceerd.

- 1 Frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling versterken elkaar
- 2 Minimaal 50% van de nieuwe woningen rond ov-knooppunten realiseren
- 3 Voorrang voor bestaande plannen binnen BBG rondom ov-knooppunten
- 4 BBG contour en ov-knooppuntenstrategie op elkaar afstemmen
- 5 Terugdringen van leegstaande kantoren op plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn
- 6 Inzetten op kwaliteitsverbetering van werkmilieus op de best bereikbare locaties
- 7 Regionale voorzieningen bij voorkeur op multimodaal bereikbare locaties
- 8 De overstap tussen vervoermiddelen verbeteren
- 9 Ontwikkelen van toegangspoorten naar het landschap
- 10 Maak plaats!



Intergemeentelijke Structuurscan
Zuid-Kennemerland, september 2012



Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland,
november 2010

Zuid-Kennemerland en IJmond en op initiatief van de Stadsbouwmeester Max van Aerschot de Taskforce Ruimte van de Provincie Noord Holland gevraagd een onafhankelijk advies uit te laten brengen over een knooppuntenstrategie voor de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond. Dit advies betreft de stationslocaties op de drie trajecten die samen de in het boek 'Maak Plaats' benoemde corridor Zuid-Kennemerland vormen en de regio's Zuid-Kennemerland IJmond doorkruisen: het traject Amsterdam-Haarlem-Uitgeest, het traject Amsterdam-Haarlem-Leiden en het traject Amsterdam Zandvoort aan Zee.

De Taskforce Ruimte (TFR) heeft voor deze assist laten onderzoeken wat de bestaande stations en spoorinfrastructuur van Zuid-Kennemerland en IJmond kunnen betekenen voor het verbeteren van de totale bereikbaarheid in het gebied en voor de versterking van de positie van deze regio in de Metropoolregio Amsterdam. Dit onderzoek is uitgevoerd door het consortium Grontmij, Venhoeven CS en de Vereniging Deltametropool.

Advies

Dit advies is te zien als een uitwerking van de corridor Zuid-Kennemerland uit het onderzoek Maak Plaats! Werken aan Knooppuntontwikkeling in Noord-Holland. Daarnaast levert dit advies nieuwe input en kennis voor een verdere uitwerking. De resultaten kunnen als inspiratie of onderlegger gebruikt worden voor de Structuurvisie Openbare Ruimte van de gemeente Haarlem. Daarnaast kan het advies gebruikt worden voor overige beleidsvorming op het gebied van ruimte, milieu, economie en mobiliteit in de regio, de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de Provincie Noord-Holland.

Voor dit advies is relevante literatuur geraadpleegd, waaronder: Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland; Intergemeentelijke Structuurscan; Nationaal Waterplan 2009-2015, het waterbeleid in de gebieden: de Kust, Deltaprogramma 2014, Werken aan de Delta; Deltaprogramma. Nationale visie kust, Strategische Agenda Kust, Veiligheid en kwaliteit van de Nederlandse kust: op weg naar 2100, Atelier Kustkwaliteit, Zandvoort, Parel aan Zee+, Structuurvisie 2025 met Toekomstvisie 2040, Vraaggestuurd Bouwen, Ontwikkelperspectief Binnenland (aanzet), Regionale Mobiliteitsvisie IJmond en daarnaast diverse lokale (structuur)visies.

Naast bestaande literatuur is aanvullend onderzoek verricht, ondermeer met behulp van de planning support tool SprintStad van de Vereniging Deltametropool. SprintStad simuleert ruimtelijke ontwikkelingen rond stations, in samenhang met het vervoersaanbod op het spoor. De simulatie heeft als doelstelling stakeholders in de praktijk meer inzicht te geven in de wisselwerking tussen ruimtegebruik en mobiliteit, de effecten van lokale ontwikkelingen op een corridor en de voordelen van samenwerking tussen lokale en regionale overheden met vervoerders. Tevens toont de simulatie ontwikkelmogelijkheden en diversiteit in leefmilieus rond de OV-knooppunten.

De studie benadert de regio integraal om de relatie tussen mobiliteit en ruimte goed te kunnen doorgronden. Daarbij wordt gekeken naar de kwaliteiten, kansen en bedreigingen voor wonen, werken en recreatie, maar ook naar die voor landschap,



de Mobiele Stad, over de wisselwerking van stad, spoor en snelweg, 2012

mobiliteit en economie. Het advies beschouwt verschillende schaalniveaus, namelijk dat van de Metropoolregio, de vervoerscorridor en de knooppunten. Omdat bij de ontwikkeling van de relatie tussen infrastructuur en ruimtelijk-economische ontwikkelingen lange termijn effecten een grote rol spelen, gaat het advies ook in op de mogelijkheden die horen bij verschillende planningshorizonten.

Knooppuntontwikkeling is een brede opgave die bijdraagt aan meerdere beleidsdoelen van de MRA. Het is daarmee een goede kapstok voor de verstedelijkingsstrategie. Voor deze studie is gekozen om de opgave vanuit (multimodale) bereikbaarheid te benaderen; qua inhoudelijke thematiek, qua fysieke en politiek bestuurlijke en regionale diversiteit, qua ambities én qua startpunt voor een dialoog. Dit heeft ons er toegebracht een focus op bereikbaarheid aan te brengen in de aanpak van het advies.

Mobiliteit en bereikbaarheid zijn cruciale factoren voor de versterking van de positie van Zuid-Kennemerland en IJmond in de Metropoolregio. In de eerste plaats omdat mobiliteit en knooppunten de basis vormen voor een kwalitatief goede ruimtelijke ontwikkeling en versterking van het vestigingsklimaat. Op veel gebieden, zoals economie, kustveiligheid, identiteit, recreatie, toerisme, zijn grote winsten te behalen met een integrale benadering waarin de ontwikkeling van ov-knooppunten en multimodale verkeersnetwerken centraal staat. Daarnaast zijn er op dit moment grote onzekerheden op de bouw- en vastgoedmarkt waardoor uitspraken op dit vlak snel achterhaald zijn.

Dit heeft erin geresulteerd dat dit advies sterk inzet op de versterking van de bereikbaarheid van de regio door middel van (multimodale) knooppuntontwikkeling. Het andere aspect van integrale ontwikkeling, de ruimtelijke ambitie op het gebied van woningbouw, voorzieningen en landschappen, is niet in detail uitgewerkt maar schetsmatig en op hoofdlijnen aangegeven. Het eindbeeld is dan ook geen blauwdruk, maar vooral een aanzet voor een regionaal ontwikkelperspectief voor de lange termijn (2050), met inzicht in een aantal concrete opgaven, kansen en 'no regret' maatregelen voor de periode tot 2025. In een vervolgstudie moeten strategisch belangrijke details, zoals de ontwikkelingsmogelijkheden van cruciale stationsgebieden, verder uitgezocht worden om de haalbaarheid van de voorstellen beter te onderbouwen.

SAMENVATTING

Ambitie 2050

Omstreeks 2050 zijn Zuid-Kennemerland en IJmond aantrekkelijke, welvarende en duurzame regio's met een hoge leefkwaliteit. Zowel voor bewoners als voor toeristen een uiterst attractief gebied met hoogwaardige voorzieningen en unieke natuur- en recreatiegebieden die zeer goed bereikbaar en ontsloten zijn. Het gebied maakt in alle opzichten deel uit van de Metropoolregio Amsterdam. Door een uitgekiend stelsel van geïntegreerde mobiliteitsnetwerken en knooppunten is de bereikbaarheid van de hele Metropoolregio inclusief de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond duurzaam, snel en betrouwbaar. Reizigers kunnen altijd de meest aantrekkelijke manier van vervoer kiezen: per trein, met de auto, de bus, de fiets, lopend of met een combinatie van deze vervoersmogelijkheden. Dankzij dit multimodale mobiliteitsnetwerk is zowel de leefkwaliteit van de Metropoolregio, als de welvaart en de duurzaamheid sterk verbeterd. Deze ambitie sluit naadloos aan bij algemene afspraken op Europees niveau voor doelstellingen voor 2050, om tegelijk de mobiliteit duurzaam te maken, de leefkwaliteit te verbeteren en de economie te versterken.

Afstemming ruimte en mobiliteit noodzakelijk

Een duurzaam mobiliteitsnetwerk en een aantrekkelijke regio ontstaan niet vanzelf. De bereikbaarheid in Zuid-Kennemerland en IJmond staan nu zelfs onder druk. Door een toenemende overlast van personen- en goederenvervoer over de weg neemt de bereikbaarheid van de regio af, met grote gevolgen voor de leefkwaliteit, de werkgelegenheid en de houdbaarheid van voorzieningen. Door de combinatie van keuzes voor verstedelijking in het verleden en demografische en economische ontwikkelingen vandaag, neemt het gebruik van het spoor tussen Uitgeest en Haarlem zelfs af, wat mogelijk tot frequentieverlaging, verdere afkalving van de vervoersvraag en mogelijk zelfs op termijn het sluiten van stations zal leiden. Het gevolg hiervan laat zich raden. Een verdere groei van het autoverkeer en een afnemende bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de regio. Het omkeren van deze trends vergt goed afgestemde strategische interventies van overheden en andere betrokken partijen. Het vraagt van alle partijen ruimte te geven aan innovatieve aanpakken en denkwijzes ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit, ook op het gebied van openbaar bestuur, regelgeving en financiering.

Naar een geïntegreerd, multimodaal mobiliteitsnetwerk

Om alle ruimtelijke en economische lange-termijn-ambities in Zuid-Kennemerland en IJmond te kunnen realiseren, moet de bereikbaarheid tegelijk met de leefkwaliteit verbeteren. Dit vraagt om de ontwikkeling van één geïntegreerd, multimodaal mobiliteitsnetwerk, opgebouwd uit onderling gekoppelde netwerken van fiets, openbaar vervoer en auto, zodat mensen per reis of transport de beste optie kunnen kiezen. Door de ontwikkeling van multimodale knooppunten op de kruispunten van deze netwerken kan, met behulp van ICT, slimme en duurzame ketenmobiliteit ontstaan. Een dergelijk geïntegreerd mobiliteitsnetwerk combineert een sterk verbeterde bereikbaarheid met sterk verbeterde leefkwaliteit, optimaal ruimtegebruik en economisch profijt.

Recreatieve netwerken en gebiedsmarketing

Om op lange termijn de uitstraling van de regio Zuid-Kennemerland en IJmond te verbeteren en tegelijk een succesvolle koppeling tussen de verschillende vervoersnetwerken te bewerkstelligen zijn ook aanpassingen en verbeteringen in auto- en langzaam verkeersnetwerken nodig. Een geïntegreerde aanpak van deze opgave, met aandacht voor de uitstraling van het gebied vanaf de weg en aantrekkelijke oplossingen voor gebruikers van de openbare ruimte, biedt de meeste kans op succes. Hiervoor is de geleidelijke ontwikkeling van de huidige weginfrastructuur in de duinrand tot een stelsel van landschappelijk en ruimtelijk aantrekkelijk ingepaste boulevards of parkways wenselijk. Hier kan een combinatie van auto's, fietsers, wandelaars en recreatieve voorzieningen tegelijk bijdragen aan de verblijfskwaliteit in het gebied, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van de regio. Een vergelijkbare ruimtelijke oplossing is nodig voor de inpassing van de ringweg Haarlem. Op verschillende plaatsen kunnen deze aantrekkelijke wegen (multimodaal) gekoppeld worden aan het railnet (stations Halfweg, Spaarnwoude, Overveen, Santpoort Zuid, Driehuis, Beverwijk, Uitgeest, Heemstede Aerdenhout, Hillegom, en in de toekomst mogelijk Vogelenzang, Lisse). In alle gevallen moet voorkomen worden dat de openbare ruimte verwordt tot onaantrekkelijke verkeersruimte voor uitsluitend auto's en bussen, afgezoomd met geluidschermen die het zicht op de prachtige omgeving belemmeren.

Gefaseerde ontwikkeling

Om dit op lange termijn te kunnen bereiken, moeten over 10 jaar de netwerken in de MRA zo goed functioneren en onderling gekoppeld zijn, dat het geïntegreerde netwerk in de periode daarna flexibel te gebruiken is. Dit geïntegreerde netwerk is dan niet alleen goed voorbereid voor nieuwe ontwikkelingen zoals de huisvesting van nieuwe woon- en werkprogramma's, maar ook voor de grote systeemkeuzes op netwerkniveau die dan nodig zijn (snellere treinen, wijzigingen qua stations, automatisch rijden, vertramming Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), vrachtvervoer over magneetbanen etc.). Om de investeringen hiervoor te kunnen dragen moet de vervoersvraag op het spoor op veel plaatsen – ook nu al – drastisch omhoog.

Maatregelen (middel)lange termijn op de verschillende trajecten van de corridor Zuid-Kennemerland

Om de frequentieverhoging goed en met voldoende vervoersvraag te laten functioneren, zijn investeringen in de ruimtelijke ontwikkeling van knooppunten onvermijdelijk. De deeltrajecten Amsterdam-Haarlem en Haarlem-Leiden functioneren goed, het deeltraject Haarlem-Zandvoort redelijk. Op deze trajecten is verdere verbetering te bereiken door investeringen rond de stations. Op middellange termijn is het wenselijk het traject Haarlem-Leiden te verknopen met HOV lijnen van de Westflank van de Haarlemmermeer. Deze multimodale koppeling tussen HOV en het spoor is tot op heden niet doelmatig vormgegeven. Op middellange termijn kan de opening van nieuwe stations overwogen worden, om de kuststrook en de Westflank beter bereikbaar te maken. Ruimtelijke ontwikkeling rondom deze stations (woningbouw, recreatieve voorzieningen) is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.

Het traject Haarlem-Uitgeest functioneert nu slecht en dreigt verder weg te glijden. Daarmee komt een groot deel van de bereikbaarheid van de kuststrook, de binnenduinrand en IJmond onder druk te staan. Het verbeteren van de vervoersvraag op dit traject heeft het komende decennium dan ook prioriteit. Als de komende periode de vervoersvraag wordt 'gerepareerd', kan de frequentie op dit traject omhoog en kan het spoor de ruggengraat worden van alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Een multimodale koppeling op de lange termijn van het spoor met de te realiseren HOV-lijn naar IJmuiden – bijvoorbeeld door het verplaatsen van het station – draagt bij aan de toekomstige bereikbaarheid van de kuststrook, Velsen en het duingebied. Met name de verbetering van de knooppunten Driehuis en Santpoort-Zuid (mogelijk ten koste van het bestaansrecht van Bloemendaal en Santpoort-Noord) is cruciaal om de vervoersvraag en daarmee de OV frequentie op dit traject op een niveau te brengen waar de bewoners en bedrijven in de kuststrook en binnenduinrand behoefte aan hebben. Daarbij zijn er ook flinke kansen om dit gebied met de vele sport- en recreatievoorzieningen, het Kennemer Gasthuis locatie Noord en de Kennemerduinen te ontwikkelen tot een aantrekkelijke bestemming in de Metropoolregio.

Noodzakelijke eerste stappen regiobreed

Om de lange termijn ambities mogelijk te maken moet op korte termijn de basis worden gelegd voor investeringen rond de knopen. Het gaat dan onder meer om:

- het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van mobiliteitsnetwerken rond stations;
- betere toegankelijkheid van bestaande regionale voorzieningen, werkgelegenheid en woongebieden vanuit de stations;
- nieuwe werkgelegenheid en regionale voorzieningen bij knooppunten;
- multimodale koppeling OV, auto, fiets, voetgangers;
- een vernieuwde procesaanpak tussen de verschillende openbaar bestuurslagen, private organisaties en marktpartijen.

Met deze maatregelen is het verhogen van de vervoersvraag mogelijk.

No regret: voorkom maatregelen waar men later spijt van krijgt

Vermijdt beslissingen die realisatie van de lange termijn ambities onmogelijk maken:

- geen nieuwe stadsuitleg die het gebruik van het openbaar vervoer verder ondermijnt;
- geen woningen in lage dichtheden bij stations ontwikkelen waar op een later moment woningen in stedelijke dichtheden gerealiseerd kunnen worden;
- geen regionale voorzieningen realiseren op plekken die niet bereikbaar zijn per openbaar vervoer;
- geen woningen bouwen op een plek waar in de nabije toekomst ook regionale voorzieningen en werkgelegenheid kunnen liggen;
- geen HOV en rail laten kruisen zonder overstapmogelijkheid;
- stations niet onbereikbaar maken voor auto's, fietsers en wandelaars (let ook op sociale veiligheid);
- ontwikkel geen doorgaande wegen met geluidschermen in deze regio, maar aantrekkelijke boulevards voor wandelaars, fietsers, auto's en openbaar vervoer.

Tien aanbevelingen voor een aantrekkelijke, duurzame en competitieve regio

- 1 Gebruik dit advies als vertrekpunt voor een lange termijnvisie en 10-jaarsstrategie op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Borg deze door middel van een bestuurlijk convenant en betrek hierbij ook de NS. Start vervolgens met gemeenschappelijke gebiedsmarketing.
- 2 Vertaal de 10-jaarsstrategie in prestatie-eisen voor grotere onderdelen, bijvoorbeeld de frequentie op deeltrajecten en ontwikkelruimte per deeltraject, laat de invulling en uitwerking van deze eisen in concrete maatregelen over aan gemeenten en marktpartijen.
- 3 Het spoor functioneert relatief slecht op het deeltraject Haarlem-Uitgeest. Zet in op een select aantal knopen (Uitgeest, Beverwijk, Driehuis, Santpoort Zuid) langs dit lijnstuk om de vervoersvraag te versterken. Hiermee kan een frequentieverhoging op dit deel van het spoor in beeld komen.
- 4 Provincie en gemeenten, zorg voor multimodale koppeling van vervoersnetwerken voor auto, langzaam verkeer, OV, met P+R voorzieningen en fietsparkeerplaatsen (met name bij de kustboulevard/rail, ringweg Haarlem/rail en HOV/rail bij Driehuis).
- 5 Versterk de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van de regio. Voor voetgangers en fietsers is de kwaliteit en sociale veiligheid van openbare ruimte en verbindingen essentieel. Dat geldt in het algemeen, maar zeker ook bij stations. Zorg daarom voor aantrekkelijke landschappelijke routes voor de combinatie van fietsers, voetgangers en auto's. Maak langs deze routes ruimte voor uitspanningen en andere recreatieve voorzieningen in de binnenduinrand. Ontwikkel de ringweg Haarlem als aantrekkelijke stadsboulevard, met een parkachtig karakter dat past bij deze mooie regio.
- 6 Gemeenten, zorg voor betere langzaam verkeersverbindingen tussen stations en bestaande voorzieningen en landschappelijke en stedelijke kwaliteiten.
- 7 Zorg voor een betere benutting van de stationsomgevingen met nieuwe regionale voorzieningen en werkgelegenheid. Geef voorrang aan ruimtelijke plannen in de stationsomgevingen boven plannen elders in de regio. Zorg voor regie op woningbouw in de regio.
- 8 Er loopt al een aantal projecten in deze regio, zoals wayfinding op stations. Gebruik die om een snelle start te maken.
- 9 Blijf bij de uitwerking van plannen voor de korte termijn het einddoel van een aantrekkelijke, duurzame en goed bereikbare regio in beeld houden
- 10 Zoek naar vernieuwing en energie in uitvoering en proces.





1 CONTEXT



Maatschappelijke context

De huidige sterk gedigitaliseerde samenleving biedt grote voordelen, zoals uitbundig gebruik van sociale media, nieuwe sociale- en zakelijke netwerken en allerlei mogelijkheden voor interactie tussen mensen, bedrijven en zelfs objecten zoals koelkasten en winkels, auto's en smartphones. Deze nieuwe werkelijkheid gaat gepaard met een grote cultuurverandering op het gebied van mobiliteit. Steeds minder jongeren halen een rijbewijs, veel mensen switchen steeds vaker per dag van vervoer, zelfs binnen een rit. Auto, trein en fiets vullen elkaar beter aan en stations zijn steeds vaker plaatsen waar je afspreekt voor een ontmoeting. Stationsknopen ontwikkelen zich steeds meer tot brandpunten van stedelijke cultuur en aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor jong en oud, voor bedrijven en voorzieningen.

Ambities van de regio

Tegen deze achtergrond speelt nu de discussie over de toekomstige bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en ontwikkeling van Zuid-Kennemerland, IJmond en de Metropoolregio. De Metropoolregio Amsterdam wil zich ontwikkelen tot een competitieve en duurzame Metropoolregio met een aantrekkelijk vestigingsklimaat en daarbij staan die bruisende knooppunten centraal. De ontwikkeling van duurzame mobiliteit betekent dat mensen telkens in staat zijn om de meest duurzame vorm van vervoer te kiezen. Metropoolontwikkeling betekent daarnaast dat de reistijd tussen verschillende delen van de Metropoolregio drastisch moet verminderen, zodat één grote samenhangende woning- en arbeidsmarkt kan ontstaan. Hierdoor kan 'borrowed size' ontstaan, letterlijk vertaald geleende omvang, de mogelijkheid om welvaart te ontwikkelen op een niveau dat zonder een dergelijke grote bevolkingsomvang onhaalbaar is. Een grotere bevolkingsomvang biedt schaalvoordelen, maar borrowed size maakt dat ook mogelijk zonder in hoge dichtheid boven op elkaar te wonen. Dankzij borrowed size ontstaan betere



Ruimtelijke visie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA)

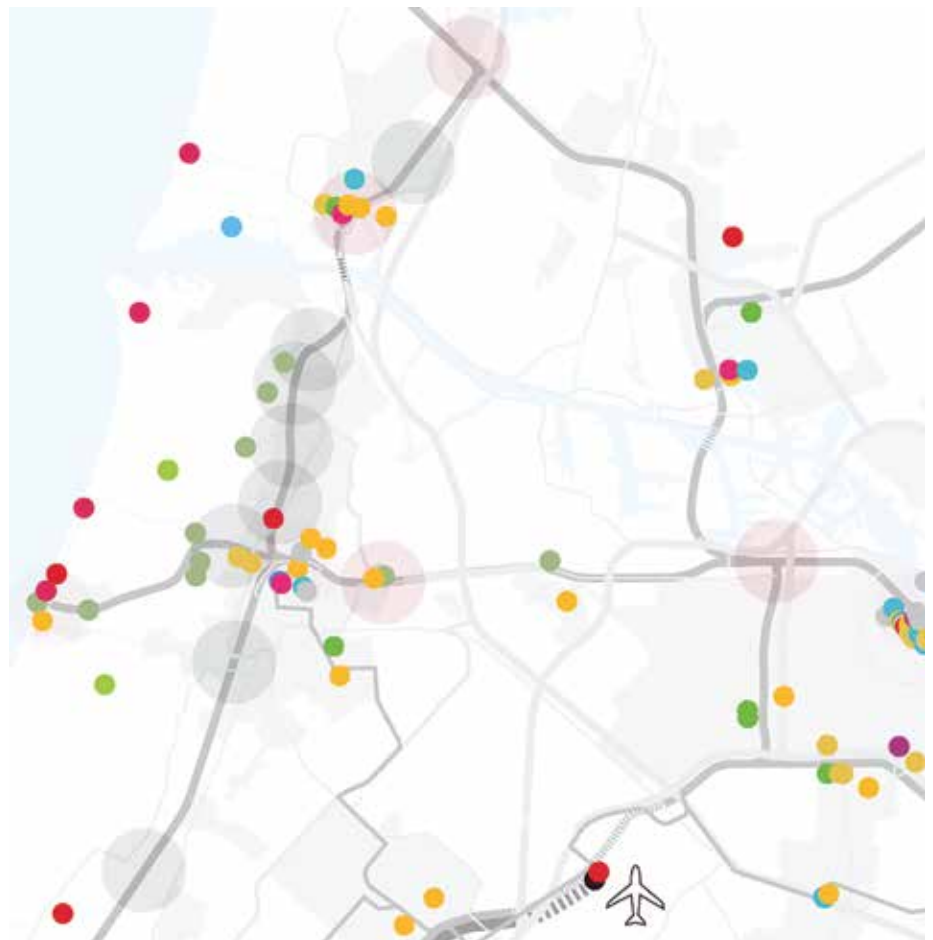


Concentraties van werkgelegenheid in de Metropoolregio Amsterdam

gezondheidszorg, meer werkgelegenheid en aantrekkelijkere culturele- en recreatieve voorzieningen. Knooppunten worden straks niet alleen de belangrijke schakels waar de keuzes voor het vervolg van de reis gemaakt kunnen worden, maar zijn ook de vestigingsplaatsen waar de concurrentiekracht van de regio om draait. Een belangrijke ambitie van de Metropoolregio is de wens om de aantrekkingskracht van steden en landschappen te versterken. De Metropoolregio is voor haar concurrentiekracht sterk afhankelijk van de mogelijkheid om nieuwe banen en een kenniseconomie te ontwikkelen. Om de Metropoolregio ook aantrekkelijk te maken voor hoog opgeleide kenniswerkers moeten de steden aantrekkelijker en de landschappelijke kwaliteiten beter benut en ontwikkeld worden. Dat betekent dat de openbare ruimte in steden en dorpen veilig, aantrekkelijk en toegankelijker moet worden voor langzaam verkeer, gezinnen, kinderen en ouderen. Het betekent ook dat de landschappelijke kwaliteiten, de natuur en het cultuurhistorisch erfgoed zorgvuldig in stand gehouden en verder ontwikkeld moeten worden.

- Bioscoop
- Dagattractie
- Detailhandel
- Detailhandel PDV
- Evenementenhal
- Haven
- Museum
- School
- Stadion
- Theater
- Vliegveld
- Ziekenhuis
- Landschap

- invloedsgebied (1200m) multimodaal bereikbaar station
- invloedsgebied station



Dit kaartje toont de voorzieningen in de regio én de multimodaal goed bereikbare knooppunten van de corridor Zuid-Kennemerland. Te zien is dat veel voorzieningen niet in de buurt van een (multimodaal bereikbaar) station liggen en juist op de goed bereikbare knopen nog veel potentie is voor het ontwikkelen van regionale voorzieningen. Bron: Maak Plaats!



Mogelijke ontwikkeling geluidscontouren
Schiphol (SMASH, tussenrapportage 2012)

Zuid-Kennemerland en IJmond anno nu*

Zuid-Kennemerland en IJmond kunnen en willen een belangrijk onderdeel uitmaken van de Metropoolregio Amsterdam. De door de regio geformuleerde ambities ten aanzien van het binnenhalen van nieuwe economisch kansrijke bedrijfssectoren, het bevorderen van het toerisme, het vergroten van de aandacht voor de zorg en de regionale afstemming op het gebied van wonen en bereikbaarheid geven dit signaal duidelijk af. Maar de realisatie van deze ambitie staat onder druk. Zowel vervoerskundige, ruimtelijke als milieutechnische factoren liggen hieraan ten grondslag. Op vervoerskundig vlak speelt de afnemende bereikbaarheid als gevolg van toenemende mobiliteit en suburbanisatie. Ook demografische processen als vergrijzing en bevolkingskrimp spelen een aanzienlijke rol in dit neerwaartse proces met aanzienlijke gevolgen voor het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven.



Veel voorkomende congestie in de regio Zuid-Kennemerland



Huidige woningbouwontwikkelingen in de regio Zuid-Kennemerland zijn vaak in (erg) lage dichtheden

In ruimtelijk opzicht spelen de grote woningbouwopgaven in het noordelijk deel van de Randstad tot 2040 en de vraag waar deze woningen te realiseren. Een substantieel deel is in en rondom deze regio's voorzien en biedt uitzicht op nieuwe ontwikkelingen. Maar omdat vooralsnog wordt gedacht in woonmilieus in lage dichtheden, dreigt aantasting van de nog open groengebieden tussen de verstedelijkte gebieden. Op het gebied van het leefmilieu dreigen luchtverontreiniging, geluidsoverlast, verlies aan biodiversiteit en versnippering van landschappen en leefgebieden. Een uitweg uit de dilemma's vraagt om investeringen op verschillende terreinen die elkaar moeten versterken. Dat vraagt in bestuurlijk, ontwerptechnisch en organisatorisch opzicht ook om een integrale aanpak. Het begrip Transit Oriented Development** biedt een theoretisch kader voor de integrale benadering die hiervoor nodig is.

In de volgende hoofdstukken worden de consequenties van zo'n multimodale knooppuntenstrategie*** voor de lange termijn en de noodzakelijke ingrepen voor de korte termijn behandeld.

*Zie de bijlage op pagina 62 voor de volledige SWOT-analyse van de regio Zuid-Kennemerland

**Zie de bijlage op pagina 64 voor een verdere toelichting van het begrip Transit Oriented Development

***Met het begrip multimodale knooppuntenstrategie verwijzen wij naar de Engelse term Transit Oriented Development, waar in het Nederlands een eenduidige definitie voor ontbreekt.





2 VISIE

MRA EN NETWERK IN 2050

In 2050 zijn de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond een aansprekend en waardevol onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam. De MRA is dan een aantrekkelijke, duurzame en sterk concurrerende regio, waaraan Zuid-Kennemerland en IJmond een belangrijke bijdrage leveren. De agglomeratiekracht van de MRA is het resultaat van een weldoordachte strategie van de steden in de Metropoolregio om 'borrowed size' te ontwikkelen. De Metropoolregio is één arbeids- en woningmarkt geworden met veel gedeelde voorzieningen en met excellente, multimodale vervoersnetwerken en korte onderlinge reistijden. Hiermee heeft de Metropoolregio niet alleen aantrekkelijke landschappen met schitterende polders, meren, dorpen en steden, vaarten en duinen, maar ook de schaalgrootte en thuismarkt die nodig zijn om aantrekkelijk, duurzaam, eigenzinnig en competitief te blijven in het tijdperk van globalisering.

De kwaliteit van de leefomgeving, zowel in de steden en dorpen als daartussen, is een stuk hoger dan vandaag, ondanks een toegenomen inwoneraantal. De inwoners, de economie en het milieu profiteren daarvan. Bewoners en bezoekers genieten van een mooie omgeving, met goede voorzieningen, allerlei vormen van werkgelegenheid en prachtige en goed toegankelijke landschappen en parken op alle schaalniveaus.

Dit betekent niet dat het vele vervoer in 2050 voor veel extra overlast zorgt. Door een uitgekiend stelsel van geïntegreerde mobiliteitsnetwerken en knooppunten is de bereikbaarheid van de hele Metropoolregio inclusief de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond in 2050 niet alleen snel en betrouwbaar, maar ook duurzaam. Reizigers kunnen altijd de meest aantrekkelijke manier van vervoer kiezen: per trein, met de auto, de bus, de fiets, lopend, per boot of met een combinatie van deze vervoersmogelijkheden. Met geïntegreerde netwerken kan met behulp van ICT, per reis, de meest efficiënte of meest aantrekkelijke reis- of transportmogelijkheid gekozen worden. Bij reizigersvervoer wordt daarbij nadrukkelijk ook naar langzaam verkeer (voetganger/fiets) gekeken als meest duurzame optie. Dankzij dit multimodale mobiliteitsnetwerk is zowel de aantrekkingskracht van de regio, als de welvaart en de duurzaamheid sterk verbeterd. Dit mobiliteitssysteem voor de Metropoolregio sluit naadloos aan bij algemene afspraken op Europees niveau voor doelstellingen voor 2050, om tegelijk de mobiliteit duurzaam te maken, de leefkwaliteit te verbeteren en de economie te versterken.

De multimodale vervoersnetwerken vragen overstappunten voor mensen en overslagpunten voor goederen. De multimodale vervoersknopen die hiervoor nodig zijn bieden als vestigingslocatie veel voordelen, zowel voor het verkeer en vervoer als voor de steden, landschappen en hun bewoners en bedrijven. Mensen, bedrijven en voorzieningen in de hele Metropoolregio zijn altijd dichtbij en waardevolle landschappen kunnen bewaard blijven en beter met elkaar verbonden worden.

In veel internationale adviezen wordt de ontwikkeling van geïntegreerde, multimodale vervoersnetwerken het meest genoemd om de grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit, economie en milieu het hoofd te bieden.



Schematische weergave van de visie voor 2050 op het netwerk van de MRA in relatie tot Zuid-Kennemerland en IJmond

Een multimodaal netwerk op MRA niveau kan alleen optimaal functioneren met hoge OV frequenties en slimme ketenmobiliteit als de vervoersvraag optimaal is. Dat vereist in 2050 concentratie van (regionale) ruimtelijke programma's rond knooppunten. Om dit te bereiken is bestuurlijke afstemming tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit op bovenlokaal schaalniveau gewoon. Een bestuurlijk convenant ligt hier aan ten grondslag. Met voorzieningen en werkgelegenheid op stationslocaties is de vervoersvraag op het spoor overall hoog en is er in 2050 een duidelijk waarneembare tegenspits in tijd (spits), seizoen (zomer) en richting (pendel). Hierdoor is er het hele jaar door een gelijkmatig gebruik van de totale mobiliteitsinfrastructuur en is zelfs in de binnenduinrand het draagvlak voor een hoogfrequente spoorverbinding tussen Alkmaar en Leiden ontstaan die de overbelaste Schipholcorridor en de Amsterdamse ringlijn ontlast. Hierdoor is het spoornetwerk in de Randstad ook veel robuuster en betrouwbaarder geworden want reizigers kunnen altijd kiezen uit verschillende gelijkwaardige alternatieven. Van deze hoogfrequente spoorverbinding profiteren de vele nieuwe, bestaande stedelijke, regionale en landschappelijke voorzieningen, maar ook de vele unieke woon- en woonwerkmilieus in de kuststrook.





VISIE

ZUID-KENNEMERLAND EN IJMOND IN 2050

Deze lange termijn visie voor de Metropoolregio brengt ook ingrepen in de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond met zich mee. De corridor Zuid-Kennemerland is versterkt doordat bestaande woonkwaliteiten verder zijn ontwikkeld en de multimodale bereikbaarheid van de stations beter is benut voor regionale voorzieningen. De vele natuur- en recreatiegebieden in de directe omgeving van de stations zijn beter en duurzaam toegankelijk vanuit de hele Metropoolregio. Deze ontwikkeling van de regio werd mogelijk door de kansen per knooppunt in samenhang te beschouwen en een gezamenlijke netwerkaanpak en ontwikkelstrategie op te stellen.

Deze geïntegreerde netwerkaanpak heeft er toe geleid dat de knopen in de corridor in 2050 in samenhang zijn ontwikkeld. Met als resultaat dat de stationslocaties verschillen van karakter en qua programmering, met een keur aan verschillende functies en voorzieningen. Diverse stationsknopen in de binnenduinrand en IJmond en op de as Zandvoort-Amsterdam (bijvoorbeeld Zandvoort, Halfweg-Zwanenburg, Santpoort Zuid en Driehuis) zijn toeristisch-recreatieve trekpleisters die het hele jaar door functioneren als toegangspoorten richting het duinlandschap, de kust of de (recreatieve) bufferzone tussen Haarlem en Amsterdam. Door het aanbrengen van deze focus is tegelijkertijd gezorgd voor een recreatieve zonering van drukke en rustige gebieden. Andere stations, bijvoorbeeld Haarlem, Beverwijk, Uitgeest en Haarlem-Spaarnwoude bieden plaats aan allerlei vormen van werkgelegenheid en voorzieningen. Kenmerkend voor al deze knopen is dat ze een clustering van een breed scala aan regionale en lokale voorzieningen combineren met een sterke multimodale bereikbaarheid.



Elswoutslaan, Overveen

Bij enkele knopen (o.a. Uitgeest, Heemskerk, Driehuis, Heemstede-Aerdenhout) ligt de nadruk ook op de woonfunctie. Door optimaal gebruik te maken van de topografie, demografie, de culturele en de ruimtelijk economische context is er in 2050 een grote afwisseling in woonmilieus ontstaan. Ook werklocaties en voorzieningen in de regio zijn verschoven naar dergelijke multimodaal bereikbare stationslocaties. Tegelijkertijd zijn leegstaande kantoren op monomodaal bereikbare locaties getransformeerd tot woningen, woon-werk complexen of gesloopt of geschikt gemaakt voor lokale recreatie of natuur.

VISIE

BINNENDUINRAND IN 2050: RECREATIEVE NETWERKEN



Recreatief netwerk van parkways in de binnenduintrand

De ambitie van de regio om als Metropoolregio Amsterdam een economisch sterk concurrerende regio te worden, heeft ook gevolgen voor de ruimtelijke toekomst van de Noord-Hollandse kuststrook. Immers, bij het vergroten van de aantrekkingskracht, de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stedelijke agglomeratie hoort ook het verbeteren van de kwaliteit van het buitengebied en de kust. Om deze ontwikkeling naar de toekomst in goede banen te leiden is het belangrijk om het doorgaande autoverkeer uit dit gebied te weren en langs de oostzijde van de regio, langs de N205 en de A9/A4/A44 af te wikkelen (zie ook 10—jaarsstrategie).

Om de bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van deze kuststrook fundamenteel te verbeteren en multimodale verkeersafwikkeling in de binnenduintrand mogelijk te maken is de verdere ontwikkeling van een stelsel van aantrekkelijke kust- en stadsboulevards op de plaats van de huidige N206-N201-N208-A22-N203 en de ringweg Haarlem nodig. Zowel langs de kustboulevard als langs de stadsboulevard is in de toekomst ruimte voor flaneren, joggen, fietsen, trams, kiosken, uitspanningen en andere recreatieve voorzieningen, zodat ook fietsers en voetgangers er het hele jaar door, voor hun plezier gebruik van maken. Door verknoping van een stelsel van aantrekkelijke kust- en stadsboulevards met bestaande en nieuwe stations in deze corridors ontstaat een multimodaal recreatief netwerk in de regio dat het hele jaar door goed functioneert. Rondom Haarlem kan hierdoor een interessante stadsboulevard ontstaan, met ruimte voor bewegen en ontspannen, met een landelijke, groene uitstraling. Een zelfde ontwikkeling is mogelijk met parkwegen tussen Hillegom en Heemskerk, maar ook verder naar het zuiden en hoger naar het noorden. Integratie van deze boulevards met de stationsgebieden biedt interessante ontwikkelingsmogelijkheden.

De kamstructuur van aantrekkelijke wegen en spoorwegen met opgangen naar het strand voor langzaam verkeer die hierdoor ontstaat, kan in de toekomst op allerlei mogelijke manieren verder uitgebouwd worden. Dat is prettig want dit is nu al een bijzonder aantrekkelijk gebied en er gaat hier nog veel gebeuren. De klimaatverandering leidt immers tot zeespiegelstijging en noodzakelijke aanpassingen in de kustverdediging, maar maakt het Hollandse klimaat ook aantrekkelijker voor toeristen en hotelexploitanten. Daarnaast is er een grondwaterproblematiek aan de voet van de duinen die aandacht vraagt. Alle projecten die hiervoor nodig zijn bieden kansen, ook voor ruimtelijk economische ontwikkeling. Een van de vele mogelijkheden is daarbij wellicht de introductie van een flaneerboulevard en kusttram tussen Zandvoort en IJmuiden, met nieuwe strandpaviljoens en andere recreatiemogelijkheden. Zo'n boulevard met tram heeft natuurlijk een hoge attractiewaarde, maar de afhankelijkheid van de auto neemt hiermee ook af, evenals de druk op de doorgaande routes door Haarlem en Bloemendaal.

3 STRATEGIE

10-JAARSSTRATEGIE CORRIDOR ZUID-KENNEMERLAND

Om het toekomstbeeld van een concurrerende regio Zuid-Kennemerland en IJmond te bewerkstelligen is het van groot belang om de komende tien jaar een heldere strategie te volgen. Alleen dan is een verbeterslag mogelijk. Voor de komende tien jaar leidt dit tot de volgende hoofddoelen:

- het vergroten van de vervoersvraag over het spoor
- multimodale integratie van vervoersnetwerken
- start van de transformatie van het wegennet in de kuststrook en de ringweg Haarlem tot aantrekkelijke multimodale parkways en stadsboulevards

Dit zijn de vliegwielen om de ambities voor de lange termijn van 2050 tot stand te brengen. Daarbij zijn investeringen in de verknoping van netwerken, verbetering van bestaande stationslocaties en ruimtelijke ontwikkelingen in een grote straal daar omheen onontbeerlijk. De urgentie van de maatregelen verschilt sterk per traject.

Over 10 jaar moeten de verschillende mobiliteitsnetwerken goed functioneren en onderling goed gekoppeld zijn zodat het geïntegreerde netwerk daarna flexibel te gebruiken is. Daarmee is de combinatie van netwerken en knopen voorbereid voor nieuwe ontwikkelingen, voor zowel de huisvesting van nieuwe woon- en werkprogramma's, maar ook voor de grote systeemkeuzes op netwerk niveau die na 2025 nodig zijn (zoals snellere treinen, wijzigingen in stations, elektrische fietsen, automatisch rijden, vertramming HOV, vrachtvervoer over magneetbanen).

Deeltrajecten

Haarlem-Leiden en Haarlem-Zandvoort

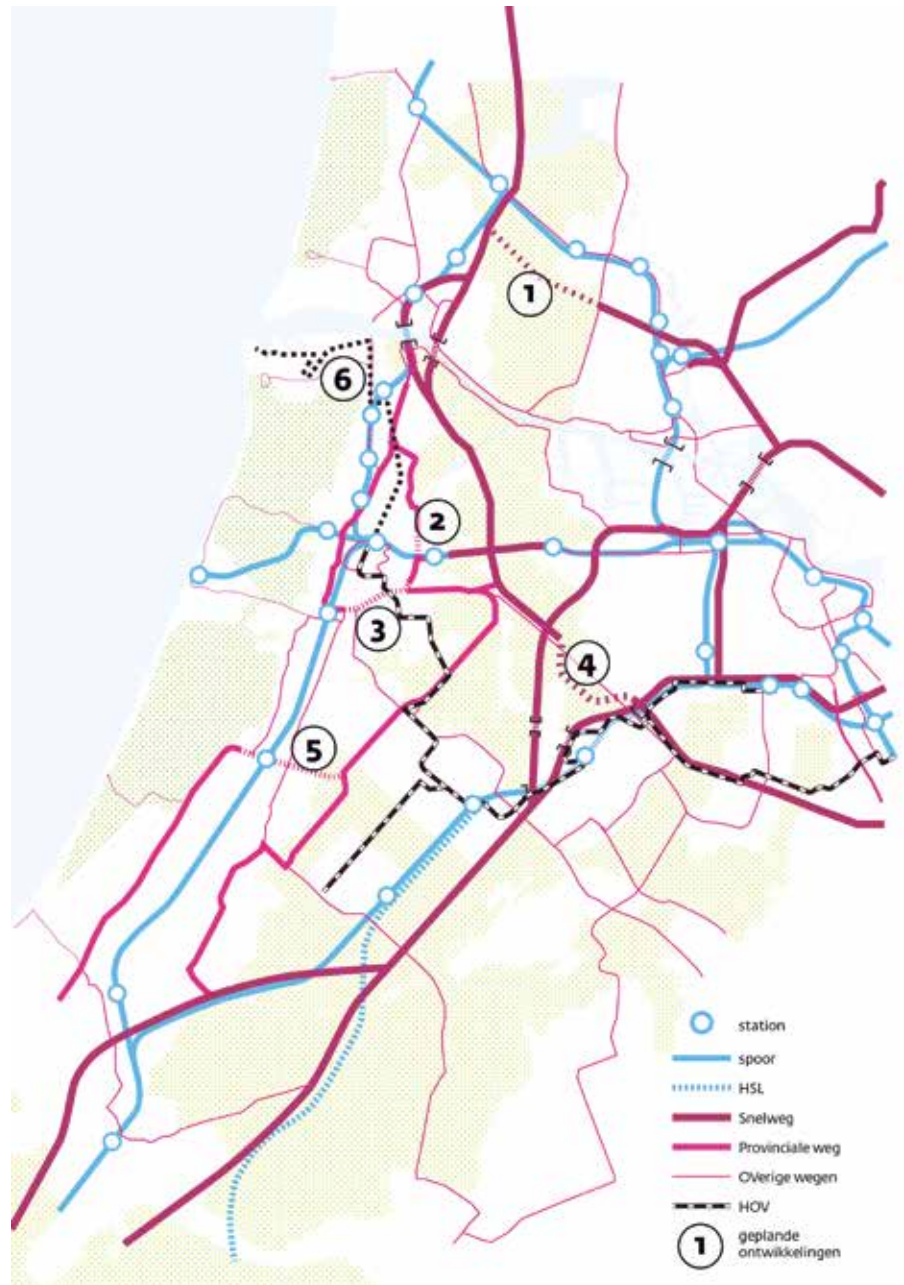
Het deeltraject Haarlem-Leiden functioneert goed, het deeltraject Haarlem-Zandvoort redelijk. Hier is een verdere verbetering te bereiken door investeringen rond de knooppunten. Bijvoorbeeld in het realiseren van multimodale koppelingen, betere toegankelijkheid van bestaande regionale voorzieningen en werkgelegenheid, het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en de langzaamverkeer netwerken rond stations, maar ook in het realiseren van nieuwe werkgelegenheid en regionale voorzieningen. Op termijn is het wenselijk het deeltraject Haarlem-Leiden te verknopen met HOV lijnen door de Westflank van de Haarlemmermeer.

Haarlem-Uitgeest

Vooral het deeltraject Haarlem-Uitgeest functioneert nu slecht en dreigt verder weg te glijden. Daarmee komt een groot deel van de bereikbaarheid van de kuststrook en de binnenduinrand onder druk. Ook het ontbreken van een multimodale koppeling met de HOV lijn naar IJmuiden die vanaf 2014 wordt aangelegd werkt slecht voor de toekomstige bereikbaarheid van de kuststrook (zie resultaten SprintStad). De komende 10 jaar moet op dit deeltraject niet alleen de vervoersvraag omhoog door investeringen rond de knopen, ook moet tegelijkertijd gestreefd worden naar frequentieverhoging. Afspraken hieromtrent kunnen bijvoorbeeld vastgelegd worden



de verschillende deeltrajecten



huidig netwerk en geplande ontwikkelingen:

1. verbinding A8-A9
2. Doortrekken Prins Bernhardlaan
3. Mariatunnel
4. Omlegging A9 Badhoevedorp
5. Duinpolderweg
6. HOV Haarlem-Velsen

in een convenant. Daarnaast is de multimodale koppeling met de HOV corridor, met fietsnetwerken en de ringweg Haarlem van groot belang. Met name het verbeteren van de knooppunten Driehuis en Santpoort-Zuid is cruciaal om de vervoersvraag en daarmee de frequentie van het openbaar vervoer op dit deeltraject op het niveau te brengen waar de bewoners en bedrijven in de kuststrook en binnenduinrand behoefte aan hebben. Met gerichte ontwikkeling van knooppunten en verhoging van de vervoersfrequentie wordt het gebied langs dit deeltraject ook een aantrekkelijke bestemming in de Metropoolregio.

Regionale weginfrastructuur

Om de bereikbaarheid van de kuststrook verder te verbeteren en multimodale verkeersafwikkeling in de binnenduinrand mogelijk te maken is op korte en middellange termijn de transformatie van de bestaande weginfrastructuur naar een stelsel van aantrekkelijke kustboulevards wenselijk. Om tegelijk de overlast van het vele verkeer rond Haarlem te beperken en duurzame mobiliteit mogelijk te maken moet ook de ringweg als aantrekkelijke multimodale stadsboulevard uitgevoerd worden.

STRATEGIE

STRATEGISCHE MAATREGELEN OM DE HOOFDDOELEN TE BEHALEN

De ambitie om ook in de kuststrook hoogfrequent spoorvervoer te realiseren en hiermee het wegennet van de Metropoolregio en de kuststrook te ontlasten biedt op termijn grote voordelen voor het verbeteren van de economie, het milieu en de leefkwaliteit. Maar de ambitie staat of valt met het vergroten van de vervoersvraag in dit gebied. Voor het vergroten van de vervoersvraag moet per knoop worden bezien op welke set van strategische maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en ruimtelijke ordening moet worden ingezet. Het gaat dan om de volgende zes strategische maatregelen die – voor zover mogelijk en zinvol - in samenhang moeten worden doorgevoerd. Hiermee wordt een kip-en-ei situatie in de besluitvorming voorkomen omdat het economisch rendement de uitvoering van de plannen niet frustreert.

In willekeurige volgorde:

- 1 Streven naar verbetering kwaliteit van het spoor:
 - a Verhogen van de vervoersfrequentie op zwakke delen van het netwerk
 - b Optimalisatie van het lijnennet
- 2 Verbeteren van de multimodale koppeling (ketenmobiliteit) op de stations
 - a Het verknopen van het spoor en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (R-net);
 - b Het verknopen van spoor- en wegennetwerk, multimodale parkways en aantrekkelijke stadsboulevard Haarlem;
 - c Het verbeteren van de kwaliteit van de netwerken voor langzaam verkeer;
 - d Verbeterde Wayfinding op de knooppunten, bestaande voorzieningen en werkgelegenheid beter ontsluiten
- 3 Afspraken over plaatsing en ontsluiting regionale voorzieningen en werkgelegenheid nabij de multimodale stationsgebieden
- 4 Duidelijke toegangspoorten tot het duinlandschap realiseren
- 5 Gecoördineerde woningbouwontwikkeling rondom de stations
- 6 Ruimtelijk beleid en regelgeving in relatie tot ontwikkeling stationsomgevingen

1 Streven naar verbetering kwaliteit van het spoor

Verbeteren van de bereikbaarheid via het spoor is nodig om de vervoerswaarde via het spoor te vergroten. Kortere reizen en een robuustere bediening dragen bij aan meer reizigers via het spoor en de beoogde ontwikkeling van ruimte en mobiliteit in de regio.

- a Verhogen van de vervoersfrequentie op het spoor

Op korte termijn, tot 2025, zijn geen ingrijpende maatregelen op systeem niveau op het spoornetwerk voorzien. De huidige IC-stations hebben voldoende waarde voor de regio om deze status te behouden. Op het deeltraject Uitgeest-Haarlem dreigt verdere afkalving van het treinproduct: frequentieverlaging of sluiten van onrendabele stations liggen meer voor de hand, dan verbetering van de bereikbaarheid over spoor. Door de maatregelen uit de 10-jarenstrategie uit te voeren kan dit proces worden omgekeerd zodat ook op dit deeltraject een hogere

spoorfrequenties



huidig



PHS



TFR visie 2050

frequentie op het spoor mogelijk wordt. Hiermee neemt de robuustheid van het openbaar vervoer in de regio toe. Wachttijden nemen af en overstappen op de bus worden betrouwbaarder.

b Optimalisatie van het lijnennet

De connectiviteit tussen de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond en de stedelijke centra in de Metropoolregio is op dit moment onder de maat, door de eenzijdige verbinding van de regio met Amsterdam Sloterdijk en CS. Amsterdam CS zal in de toekomst nog steeds een belangrijke bestemming en overstappunt zijn, maar het belang van andere knopen zal toenemen. Belangrijke werk- en onderwijslocaties in Amsterdam zoals de stations Zuid, Amstel en Bijlmer / Arena zijn op dit moment echter enkel via een overstap te bereiken. Directe verbindingen vanaf Beverwijk en Haarlem naar Amstel en Bijlmer / Arena zijn wenselijk en zonder ingrijpende infrastructuur maatregelen mogelijk.

2 Verbeteren van de multimodale koppeling (ketenmobiliteit) op en rond de stations

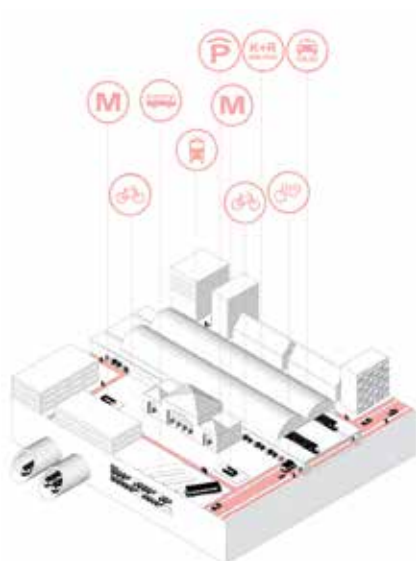
Het verbeteren van de multimodale koppeling (ketenmobiliteit) op de stations met andere vervoersnetwerken is essentieel voor een toekomstvast mobiliteitsstelsel. Een multimodaal netwerk maakt het voor de reiziger mogelijk de juiste keuze op het juiste moment te maken. Dit kan door:

- Het verknopen van het spoornetwerk met Hoogwaardig Openbaar Vervoer (R-net)
- Het verknopen van spoor- en wegennetwerk, parkways en stadsboulevards
- Het verbeteren van de kwaliteit van de netwerken voor langzaam verkeer

Verbeterde Wayfinding op de knooppunten

Deze punten staan hieronder toegelicht.

- Het verknopen van het spoornetwerk met HOV (R-net)
Het HOV en het spoor zijn bij voorkeur complementair aan elkaar en het verknopen van deze beide vervoerswijzen is van grote toegevoegde waarde om gebieden zo goed mogelijk aan te haken bij de Metropoolregio. Tot op heden



verbetering ketenmobiliteit op en rond stations

werden ontwerp oplossingen voor bijvoorbeeld HOV-trajecten vooral gestuurd door bestaande stedenbouwkundige patronen en vraaggestuurd beleid. Dit heeft in veel gevallen geleid tot organische oplossingen in plaats van de korte snelle verbindingen die vereist zijn voor een goede aanhaking bij de Metropoolregio. In een TOD-aanpak heeft het spoornetwerk niet alleen in mobiliteitsopzicht een structurerende werking, ook ruimtelijke patronen worden erdoor gestructureerd, zodat de niet geringe investeringen in het spoor uit reizigersvervoer terugverdiend kunnen worden. HOV lijnen en andere busverbindingen, het langzaam verkeer en zelfs in veel gevallen de auto, worden in een drukke regio als de Randstad beschouwd als feeder van het spoorstelsel. Op het spoor is in deze regio nog capaciteit en het spoor kan zorgen voor de snelle verbindingen waar metropoolontwikkeling van afhankelijk is, zonder problemen met milieuoverlast over ruimtegebruik. Daarom is het spoor in de Randstad de ideale drager van de nieuwe ruimtelijke opgaven.

De verknoping van HOV en spoor



huidig



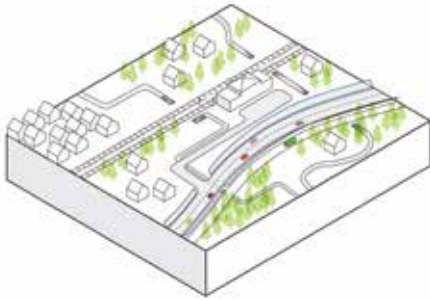
gepland



TFR visie 2050

Vanuit deze optiek is het nodig om nu te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om het HOV en het spoor beter te verknopen om daarmee op lange termijn een schaa sprong in het spoornetwerk te kunnen maken (zie strategie na 2025). Er liggen grote kansen voor het verknopen van het spoor met de HOV Haarlem – Velsen door het verplaatsen van een of beide nabijgelegen stations, voor het doortrekken van HOV-lijn 310 naar de Westflank van de Haarlemmermeer en voor de verknoping met het spoor bij Hillegom.

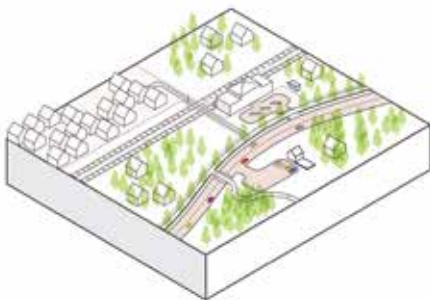
Voor de korte en middellange termijn is de HOV lijn Haarlem – Zuidas belangrijk om openbaar vervoer reizigers te bedienen. Hier zal de komende periode met beperkte middelen aan gewerkt worden door busmaatregelen te treffen op ondermeer de A9. Onderzocht kan worden of er vervoerswaarde is voor een vergelijkbare buslijn vanuit IJmond-Noord.



sociaal onveilige situatie met scheiding van verkeersnetwerken

Ook met de HOV-verbinding tussen Haarlem en Zuidas zal het vervoer via de Zuidtangente verder groeien. Het is van groot belang een visie te ontwikkelen voor de lange termijn hoe de vervoersvraag op deze verbinding is te faciliteren. Dit is nu nog mogelijk door frequentie en buscapaciteit te verhogen. Dit is echter eindig: veel en volle bussen zullen leiden tot afnemende aantrekkelijkheid van het centrum van Haarlem en de Zuidtangente zelf. Er zal een duidelijke integrale en multi-modale strategie moeten worden ontwikkeld waarin verstedelijking, verleggen of opwaarderen van buslijnen en eventuele vertramming (complex, kostbaar en ingrijpend) een plaats krijgen. Op de middellange termijn lijkt een bypass van de Zuidtangente en verknoping met station Haarlem Spaarnwoude en de A200 een aantrekkelijke optie om de druk op de kwaliteit van de Zuidtangente in met name het centrum van Haarlem te verminderen.

- b Het verknopen van spoor- en wegennetwerk
 Autoverkeer en openbaar vervoer zijn nu geen communicerende vaten, maar mogelijk wordt dit in de toekomst anders. ICT ontwikkelingen (in-car technologie en Big Data) maken een betere integratie mogelijk. Belangrijke voorwaarden om beide modaliteiten te verbinden zijn het gemak van een goede overstap en de kwaliteit van de stationsomgeving en de voorzieningen. Naast integratie van vervoersstromen op de knoop, is hier een belangrijke slag te maken door de regionale verbindingen in de binnenduinstrand en de ring rond de binnenstad van Haarlem in te richten als multimodale stadsboulevard/parkway, met veel aantrekkelijke openbare ruimte (zie: binnenduinstrand in 2050: recreatieve netwerken) en deze te verbinden met de stationsgebieden. Hier kan in de 10-jaarsstrategie reeds mee worden gestart. Voorwaarde is voldoende capaciteit aan de oostzijde van de regio, om het ombuigen van vervoersstromen mogelijk te maken, iets wat mee kan worden genomen in de verdere MIRT uitwerking voor de A9.
 Bij Heemstede-Aerdenhout, Overveen, Bloemendaal, Santpoort Zuid, Beverwijk en Haarlem Spaarnwoude kan verknoping met het spoor, HOV en langzaam verkeer gerealiseerd worden. Uitbreiding van P+R's op de lijn Uitgeest - Haarlem (o.a. bij de stations Uitgeest, Driehuis en Santpoort Zuid) leidt in combinatie met de beoogde frequentieverhoging op het spoor, tot meer OV gebruik.



versterking verblijfskwaliteit: aansluiting landschappelijke routes en stations als aantrekkelijke bestemmingen voor alle weggebruikers

- c Het verbeteren van de kwaliteit van netwerken voor langzaam verkeer
 Het is noodzakelijk om voor alle stationsgebieden routes voor langzaam verkeer in beeld te brengen en knelpunten aan te duiden. Voor het goed functioneren van OV-knopen is de bereikbaarheid (routes, stallingen en (sociale) veiligheid) voor fietsers aan de herkomst zijde van groot belang. En aan de bestemmingszijde ligt de nadruk op uitgekende looproutes, die direct en (sociaal) veilig de landschappelijke, recreatieve en lokale en regionale voorzieningen ontsluiten.
- d Verbeterde Wayfinding op de knooppunten
 Voor de knooppunten Beverwijk, Uitgeest, Haarlem, Zandvoort en Heemstede - Aerdenhout zijn door provincie Noord-Holland wenselijke wayfinding maatregelen in beeld gebracht. Ook voor de andere stations is wayfinding relevant om bestemmingen in de omgeving goed te ontsluiten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de bereikbaarheid van de scholen rondom Overveen, de

sportvoorzieningen nabij Bloemendaal, et cetera. Hoewel de problematiek lokaal van aard is, werkt het efficiënt en kosten-effectief om dit bovenlokaal op te pakken.

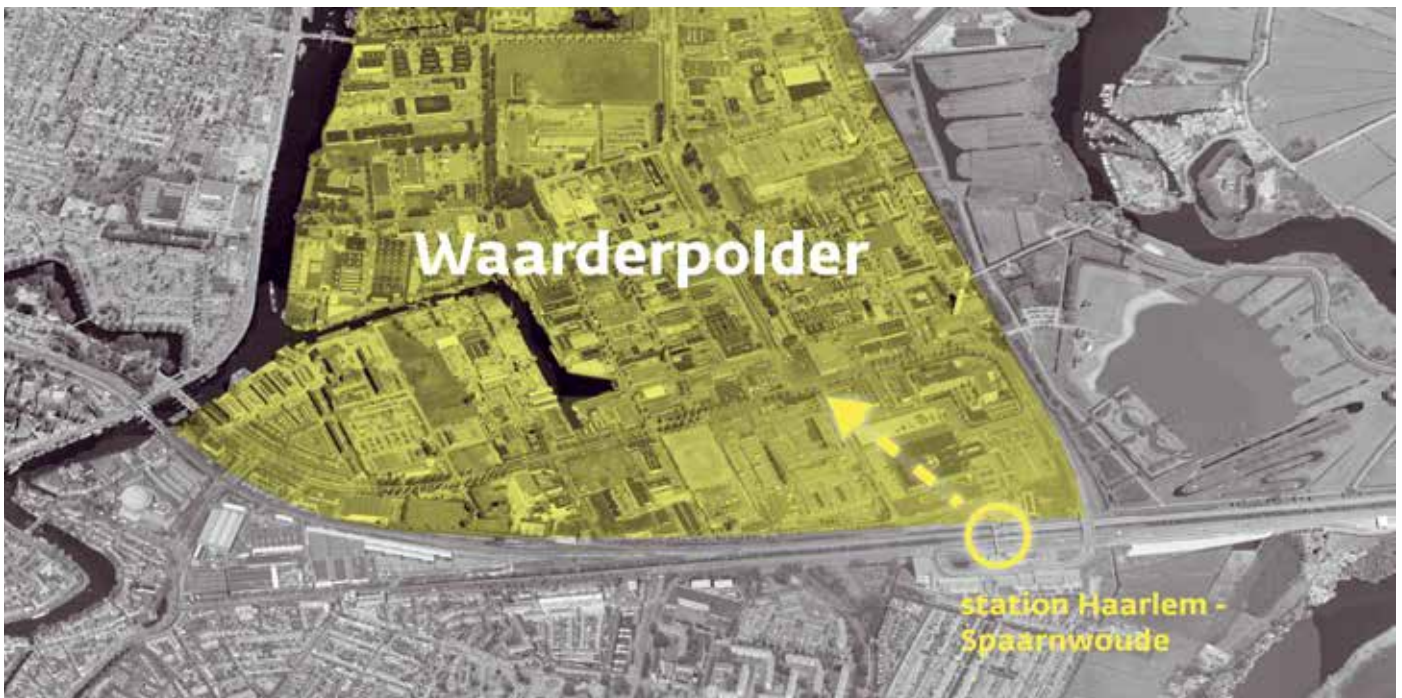
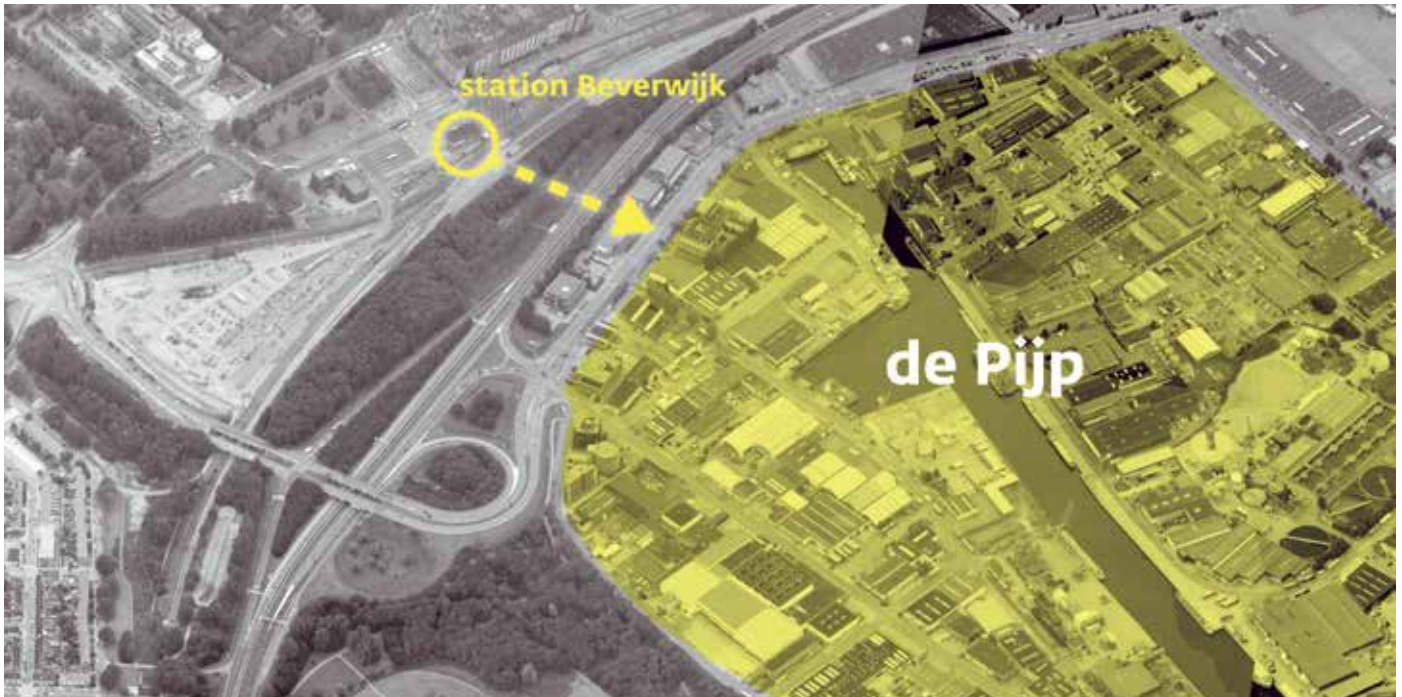
Naast wayfinding op de knopen, is de bereikbaarheid van bestemmingen rondom een aantal knopen onder de maat. Zogenaamde ‘rode lopers’ dienen in ieder geval te worden gerealiseerd bij station Zandvoort (naar de kust en de duinen) in Santpoort Zuid (richting Kennemer Gasthuis, de sportvoorzieningen en de Kennemerduinen), Beverwijk (naar het centrum en de Parallelweg / Bazaar) en Bloemendaal (naar de diverse sportlocaties in de buurt). Een gezamenlijke aanpak en (indien mogelijk) een afweging van prioriteiten is hier aan te bevelen.

3 Afspraken over plaatsing en ontsluiting regionale voorzieningen en werkgelegenheid nabij de multimodale stationsgebieden

Werkgelegenheid en lokale en regionale voorzieningen in de nabijheid van OV-knooppunten zijn – meer dan woningbouw – belangrijk voor het gebruik van het openbaar vervoer. Werkgelegenheid en voorzieningen rondom knooppunten leiden dus ook tot minder autogebruik en overlast van het verkeer. Mensen zijn wel bereid vanuit huis naar een vertrekstation te fietsen, maar nauwelijks om van een aankomststation nog verder naar werk of voorzieningen te moeten fietsen. Het is in deze regio dan ook cruciaal dat toekomstige nieuwe nationale en regionale werkgelegenheid en voorzieningen zoals zorg, onderwijs, leisure, retail/ horeca binnen 1200 meter van de multimodaal ontsloten stations worden gesitueerd. Wordt doorgedaan op de huidige voet, dan laat SprintStad zien dat werkgelegenheid in de stationsgebieden nauwelijks toeneemt. Kansrijke stations voor werkgelegenheid en voorzieningen zijn vooral de stations Haarlem, Heemstede – Aerdenhout, Uitgeest, Beverwijk, Haarlem-Spaarnwoude en Halfweg- Zwanenburg. Ontwikkeling van werkgelegenheid en voorzieningen bij Driehuis en Santpoort Zuid moet onderdeel zijn van een coherente 10-jaarsstrategie, waarin ook gewerkt wordt aan verhoging van de vervoersfrequentie op het spoor. Tegelijkertijd ligt er een belangrijke opgave ten aanzien van het uitfaseren, saneren en transformeren van regionale voorzieningen en werklocaties die momenteel niet of nauwelijks multimodaal bereikbaar zijn. In Beverwijk is dit een aandachtspunt voor de beoogde transformatie van het havengebied. Een directe koppeling met station Beverwijk is noodzakelijk voor herontwikkeling als nieuwe werklocatie of regionale voorziening. Aan deze ontwikkelmaatregel moet gezamenlijk, regiobreed richting worden gegeven. Mogelijk zal dit niet voor elke gemeente even aantrekkelijk zijn maar zonder coherente strategie zal de markt uiteindelijk de doorslag geven waar voorzieningen, woningbouw en werkgelegenheid daadwerkelijk tot ontwikkeling zullen komen, met onvoorspelbare gevolgen voor bereikbaarheid en leefkwaliteit.

4 Duidelijke toegangspoorten tot natuur en recreatie

Momenteel biedt een groot aantal stations in de duinrand toegang tot het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Dit versnipperde aanbod heeft er toe geleid dat geen van de stations en stationsomgevingen adequaat is ingericht om bezoekers goed te faciliteren in hun behoefte aan informatie, routes, eten of drinken en bijvoorbeeld het huren van fietsen. Het is daarom belangrijk om één of enkele duinrandstations



De stationsomgevingen van Beverwijk en Haarlem Spaarnwoude. In de directe nabijheid van beide stations bevinden zich bedrijventerreinen die in ieder geval deels op korte termijn herontwikkeling moeten ondergaan.

(Overveen en/of Santpoort-Zuid) tot belangrijkste toegangspoort van het Duinlandschap te ontwikkelen. Dit leidt tot zonering van in- en extensief recreatief gebruik en daardoor tot draagvlak en een benodigd marktvolume voor aanvullende voorzieningen. Voor de metropolitane bezoekers brengt het bovendien duidelijkheid en herkenbaarheid. Ook aan de oostzijde biedt koppeling met natuur en recreatie kansen. In combinatie met verbeterde positionering (branding), wayfinding en fietsnetwerken kunnen de stations Haarlem - Spaarnwoude en Halfweg-Zwanenburg uitgroeien tot toegangspoort voor recreatieve trekpleisters in de bufferzone voor inwoners en recreanten uit de regio en Amsterdam. Voor het concretiseren van de groene- en recreatieve opgaven in het gebied kan dit advies worden gecombineerd met maatregelen uit het Ontwikkelperspectief binnenduinrand

5 Gecoördineerde woningbouwontwikkeling rondom de stations

Met de huidige geplande ontwikkelingen neemt het aantal inwoners en werknemers in de stationsgebieden nauwelijks toe. Het is de vraag wat dit in de praktijk betekent voor de kleinere stations in de duinrand, die nu al kampen met lage aantallen in- en uitstappers. Het voortbestaan van de lijn Uitgeest-Haarlem komt hiermee in ieder geval steeds meer onder druk te staan.

Het is echter verstandig om stationslocaties niet direct vol te bouwen met groene woonmilieus in lage dichtheden. Deze dragen nauwelijks bij aan het verevenen van vervoersstromen in de regio, maar nemen wel veel ruimte in. Het is zeer aannemelijk dat over 10 of 20 jaar meer vraag is naar stedelijke woonmilieus dan de dorpse milieus die momenteel op basis van de huidige marktvaart worden ontwikkeld. Het is belangrijk dat ook nu al wordt bekeken of de gewenste woningbouw op een andere manier kan plaatsvinden dan nu gepland. Multimodaal bereikbare knopen verdienen een slimme combinatie van woningbouw, werkgelegenheid en voorzieningen. Aanpassing van bestaande plannen is hiervoor wellicht noodzakelijk. Een verdieping van de studie Vraaggestuurd Bouwen (Companen, 2012) specifiek voor de regio Zuid-Kennemerland en IJmond is zinvol.

6 Ruimtelijk beleid en regelgeving in relatie tot ontwikkeling stationsomgevingen

Cruciaal in het slagen van een multimodale netwerkstrategie in deze regio is aandacht en focus op de daadwerkelijke ontwikkeling van enkele van de stationsomgevingen. Zo staan bijvoorbeeld de omgevingen van de stations Beverwijk en Haarlem – Spaarnwoude voor grootschalige en complexe transformatieopgaven, die enorme kansen bieden voor de ontwikkeling en het gebruik van de OV-knooppunten. Voor beide stations is het opstellen van een integrale gebiedsvisie prioritair, want de potentie van beide gebieden is aanzienlijk.

Anderzijds; de stations Driehuis, Santpoort Noord, Santpoort Zuid en Bloemendaal hebben in de huidige situatie al het laagste aantal in- en uitstappers van de gehele regio. Ook landelijk gezien is het gebruik zeer laag. Dit is niet verwonderlijk: de nabije ligging tot elkaar leidt tot overlap in het bedieningsgebied en de bereikbaarheid van deze stations voor het langzaam verkeer is matig. Daarnaast leidt in de toekomst een verbeterd HOV aanbod waarschijnlijk tot verdere afkalving van het gebruik. SprintStad laat zien dat doorgaan op de huidige manier negatieve gevolgen kan hebben voor het gebruik. Voor de langere termijn bieden Driehuis, Santpoort-Zuid en Uitgeest uitstekende mogelijkheden tot knooppuntontwikkeling. Ook voor deze knopen is het van belang om een gemeenschappelijke gebiedsvisie op te stellen waarin wordt vastgelegd wat men rond deze knopen daadwerkelijk wil realiseren (ambitieniveau). Dit is nodig om een gecombineerde lokale én regionale afweging te maken waar bij deze knopen mogelijk voorzieningen of woningen kunnen komen en in welke typologie en in welke dichtheden deze dienen te worden gebouwd.

Regelgeving

Meer flexibiliteit in planprocedures van- en rondom stationslocaties ten opzichte van de overige binnenstedelijke gebieden kan de kans op daadwerkelijke ontwikkeling van de knooppunten verhogen, bijvoorbeeld door middel van flexibele bestemmingsplannen of globale plannen met een uitwerkingsplicht of wijzigingsbevoegdheid.

Een ander middel is het bouwen buiten de BBC contour (Bestaand Bebouwd Gebied). Als er in de toekomst al uitzonderingen moeten worden gemaakt voor het bouwen buiten de BBC, dan is de ruimte rondom de OV-knooppunten hiervoor het meest geschikt. Omgekeerd: bouwen buiten de BBC moet worden voorkomen in gebieden buiten de invloedssfeer van de OV-knooppunten, om zo de haalbaarheid van bouwen rondom OV-knooppunten te vergroten.

Vooralsnog is bouwen buiten BBC echter niet of slechts in geringe mate noodzakelijk. Er liggen volop kansen in het optimaliseren van de bestaande plancapaciteit binnen BBC rondom de stationsgebieden. Dat geldt voor dichtere, gemengde stationsomgevingen zoals Beverwijk, Haarlem, Haarlem – Spaarnwoude, maar ook voor bijvoorbeeld Halfweg-Zwanenburg. Aanpassingen van de BBC contour bij Driehuis, Santpoort Zuid en Uitgeest valt wel te overwegen om ontwikkeling van deze knopen en vergroting van de vervoersvraag op het deeltraject Haarlem-Uitgeest te realiseren.

Bovenstaand overzicht van zes strategische maatregelen voor de komende tien jaar is een voorlopige lijst van ‘no regret’ maatregelen. Dit zijn strategische ingrepen op corridor niveau die altijd bijdragen aan de verbetering van de leefkwaliteit en het vestigingsklimaat. Met deze ‘no regret’ maatregelen als basis ontstaat een gezonder multimodaal netwerk, op basis waarvan in de periode 2025-2030 definitieve keuzes over configuraties, systemen en frequenties gemaakt kunnen worden.

4 SCENARIO'S VOOR SYSTEEMKEUZES NÁ 2025

Als bovenstaande strategie de komende tien jaar wordt opgepakt, zal de regio Zuid-Kennemerland en IJmond in 2025 klaar zijn voor de systeemkeuzes die verdere versterking van haar positie in de Metropoolregio dan vraagt. Die keuzes zijn nodig om het vestigingsklimaat, de bereikbaarheid en de leefkwaliteit in de regio verder uit te bouwen, om daarmee nieuwe bewoners, bedrijven en voorzieningen te kunnen trekken. Hieronder staan voorbeelden van keuzes voor het spoor en de ruimtelijke ontwikkeling van de regio die dan mogelijk aan de orde zijn.



Maatregelen lange termijn

Verhogen frequentie

Het verhogen van de frequenties op het spoor voor de korte verbindingen (50 – 100 km) in de spits zorgt voor excellente overstap mogelijkheden naar hogere orde vervoersnetwerken zoals de Hogesnelheidstrein, snelwegen en luchtvaart. Een hoogfrequente, metro-achtige corridor die alle bestaande stations aandoet lijkt op basis van Sprintstad niet haalbaar. Op het traject Leiden – Amsterdam kan homogenisatie (geen onderscheid Sprinters en IC) in combinatie met een hoge frequentie op spoor en aansluitend HOV wel bijdragen aan een verbetering van het netwerk.

Voorwaarde voor hoge frequenties is om de goederenpaden in de spits er uit te halen. Goederenvervoer over spoor is veelal niet afhankelijk van de spitsperioden. Door goederenvervoer buiten de spits meer ruimte te geven is naast optimaal personenvervoer ook uiterst efficiënt vrachtverkeer over multimodale netwerken mogelijk en kunnen ketenlogistiek, synchromodaliteit en beladingsgraden worden geoptimaliseerd. Voor het behoud van de goede concurrentiepositie van de MRA is deze optimalisatie een belangrijk aspect.

Optimalisatie van het lijnennet

Op de middellange termijn is een directe verbinding naar station Amsterdam Zuid / Zuidas van belang. Een directe verbinding van Haarlem naar Schiphol kan alleen als er een aansluiting wordt gemaakt op de Hemboog van Zaandam naar Sloterdijk. Dit is een kostbare ingreep, maar mogelijk niet nodig als de frequentie op het spoor voldoende hoog is om dezelfde reiskwaliteit te bieden als een directe verbinding.

Systeemsprong openbaar vervoer

Op lange termijn is het voor de Metropoolregio Amsterdam wenselijk om Schiphol en de Zuidas per spoor te ontsluiten met hoogfrequente hogesnelheidstreinen en Intercity's. Om dit te kunnen realiseren moet er ruimte op het spoor in de Schipholtunnel worden gemaakt en kunnen tegen die tijd minder Sprinters via Schiphol rijden. Het zwaartepunt van de regionale vervoersbewegingen verschuift hiermee naar de duinrandcorridor. De additionele vervoersvraag op deze corridor kan door de ingrepen op het spoor (homogenisering en frequentieverhoging van het treinaanbod) en door de ontwikkeling van een duidelijke netwerkstructuur tussen Haarlem, Hoofddorp en Schiphol, opgevangen worden.

Ruggengraat van dit netwerk kan een opwaardering van de huidige Zuidtangent tot Lightrail zijn. Op deze wijze ontstaat een bovenregionale spoor backbone (Uitgeest – Amsterdam en Leiden - Amsterdam via Haarlem en Haarlem Schiphol), dat gevoed wordt door een hoogwaardig fiets- en busnetwerk. Een bypass van de Zuidtangent naar de knoop Haarlem-Spaarnwoude kan een goede aanvulling zijn op het regionale busnetwerk. Op deze wijze zal de Metropoolregio en de regio Zuid-Kennemerland en IJmond vervoerskundig beter onderling zijn verbonden en als een samenhangend netwerk worden ervaren.

Het samenvoegen van stations

Op de stations Bloemendaal, Santpoort Noord, Santpoort Zuid en Driehuis is er onvoldoende vraag en onvoldoende plancapaciteit om de vervoersvraag substantieel



mogelijke nieuwe stations en kansrijke ontwikkelknoten

te verhogen. Frequentieverhoging alleen lost dit niet op.

Door deze stations op de lange termijn te bundelen ontstaat er meer draagvlak voor het gebruik. Daarnaast leidt het bundelen van stations tot een versnelling van dit deeltraject waar gebruikers op dit deel van de corridor, maar ook in Beverwijk van profiteren. Beverwijk en Velsen Noord komen hiermee beter in het metropolitane netwerk te liggen.

Een zeer kansrijke bundeling is die van de stations Driehuis en Santpoort Noord inclusief verplaatsing naar een locatie die gekoppeld is aan het HOV Haarlem – Velsen. Hier ontstaat ruimte voor een multimodaal en uitstekend ontsloten knoop die Velsen, Velsbroek, Santpoort en Driehuis aansluit op het metropolitane spoornetwerk. Daarnaast kan deze nieuwe knoop een volwaardige toegang tot het duinlandschap vormen. Daarnaast is de samenvoeging van Bloemendaal en Santpoort Zuid ter hoogte van het dorp Santpoort Zuid een optie.

Nieuwe stations

Door de stijgende vervoersvraag die zich als gevolg van de nieuwe TOD-planningsbenadering én autonome bevolkingsgroei in deze regio zal voordoen, zal op de lange termijn sprake kunnen zijn van het toevoegen van nieuwe stations. Deze

moeten dan volgens dezelfde TOD-systematiek worden ontwikkeld. Station Vogelenzang is dan bijvoorbeeld te verknopen met het HOV en de Duinpolderweg en de ruimtelijke ontwikkeling kan in zijn geheel georiënteerd worden op de stationslocatie. Een station Haarlem - Westergracht (tussen Haarlem en Heemstede - Aerdenhout) heeft geringe meerwaarde en ondermijnt de positie van station Heemstede - Aerdenhout).



koppeling vervoer over water met OV

Koppeling vervoer over water

Naast het koppelen van het spoor met het HOV, de weg en het langzaam verkeer, kunnen op termijn ook koppelingen met vervoer over water worden gemaakt, onder andere in Velsen en Beverwijk. Het Noordzeekanaal zorgt op deze wijze voor het verbinden van de duinrand met Zaanstad en Amsterdam. Hoewel vervoer over water een beperktere vervoerswaarde biedt dan het HOV, is het op termijn een aantrekkelijk alternatief voor zowel een deel van het woon-werk verkeer, als voor recreanten. Voor deze laatste groep is het vervoer via water een goede manier om een aantal metropolitane trekpleisters aan te kunnen doen.



referentie multimodale koppeling:

trein van de haven naar de badplaats op het Duitse Waddeneiland Borkum

5 PROCES

Het opstellen van een visie is één, het realiseren ervan in een complexe context is een ingewikkelder verhaal.

De verschillende beleidsvelden infrastructuur en mobiliteit en ruimtelijke-economisch ontwikkeling en gebiedsontwikkeling vragen om een volwaardige plek in een TOD-aanpak. Terwijl de sociaal-maatschappelijke component (grote verschuivingen in het spectrum van zorg en welzijn) en de politiek-bestuurlijke context (veranderingen van rollen in het openbaar bestuur) op de achtergrond -maar minstens zo prominent- ook hun invloed uitoefenen.

Daarbij komt het bovenlokale karakter van het vraagstuk. De lokale problematiek is zo divers dat geen enkele partij vanuit zijn of haar eigen casus zich probleemeigenaar voelt van de bovenlokale problematiek. Dit ondanks het feit dat problemen, ontwikkelingen en daarmee de oplossingen nauw met elkaar verweven zijn op regionaal niveau.

Gemeenten: onderken een gedeelde urgentie

Juist in deze complexiteit schuilt ook de beste oplossing; ga in de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond samen aan de slag; de urgentie is hiervoor groot genoeg. Het dichtslibben van de wegen in Zuid-Kennemerland en IJmond en de terugloop van de vervoersvraag op het deeltraject Haarlem-Uitgeest is nu al een probleem. Als er niets gebeurt, wordt het spoor op het deeltraject Haarlem-Uitgeest in de toekomst afgewaardeerd, wat zal leiden tot nog meer autoverkeer in het gebied. De bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio hollen dan achteruit. En dat niet alleen, ook de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam heeft hier onder te leiden. De MRA mist nu al een concurrentievoordeel ten opzichte van haar belangrijkste concurrenten (Parijs, Londen, Berlijn) vanwege het gebrek aan agglomeratiekracht. Als een verslechtering van de bereikbaarheid daarbovenop komt, zal het bloeiende toekomstperspectief voor de MRA sterkt onder druk komen te staan.

Gemeenten: Omarm een gedeeld belang voor de regio Zuid-Kennemerland-IJmond

Deze assist schetst een eerste beeld hoe de regio er óók uit kan zien over veertig jaar en hoe dit is te bewerkstelligen. Er ligt nu een mogelijke stip op de horizon, met een roadmap hoe daar te komen. Werk naar zo'n eindbeeld als Regio Zuid-Kennemerland-IJmond. Leg de intentie vast om gezamenlijk te werken aan een collectief gedragen toekomstperspectief voor de regio. Daarmee committeert de Regio Zuid-Kennemerland-IJmond zich óók aan de gemeenschappelijk analyse: wat de consequenties zijn van uitstel of niets doen. Samenwerken zal betekenen dat individuele gemeenten mogelijk aan autonomie verliezen, maar daar staat tegenover dat de gezamenlijke slagkracht toeneemt. Samenwerken op het gebied van infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ordening -onderwerpen die bij uitstek bovenlokaal geïntendeerd zijn- is veel effectiever en goedkoper voor inwoners en burgers om tot positief resultaat te komen.

Provincie, NS en Gemeenten: Deel de kennis en de energie

Ga vervolgens met dit toekomstperspectief op zoek naar de energie in de regio. Voor sommigen is knooppuntontwikkeling misschien 'niets nieuws onder de zon', voor anderen een (te) complexe opgave en weer anderen zien in deze veranderende tijdsgeest talloze kansen op dit vlak. Gebruik de energie en denkkraft van deze mensen. Durf buiten de gebaande paden te treden en buiten de bestaande kaders te denken om de kennis en inspiratie los te krijgen. Kennis over complexe vraagstukken is heden ten dage verdeeld over vele partijen en mensen. Kennis hebben is één ding, kennis combineren een ander nog veel belangrijker ding. Combineren betekent bouwen aan consortia van wetenschap en praktijk. Dit combineren is cruciaal om tot innovaties te komen in regelgeving, financiering en openbaar bestuur en daarmee kansrijke regionale uitvoeringsstrategieën uit te denken. Minstens zo belangrijk zijn de betrokkenheid, het enthousiasme en het geduld dat nodig is om op lokaal niveau tot concrete successen te komen. Zelfs het kleinste succes geeft energie, dus zoek het op en verbind ook van daaruit partijen met elkaar.

Provincie, NS en Gemeenten: Onderzoek nieuwe financieringsmodellen

De zeven vette jaren zijn voorbij. Forse geldstromen gaan er ook in TOD-verband niet komen. Dit vraagt om een zoektocht naar innovatieve oplossingen voor investeringen in projecten. Maar hoe interesseer je de markt hier voor? Wanneer is het voor hen interessant? En wie is die markt dan? Private organisatie en ontwikkelaars of bijvoorbeeld ook beleggers (bijvoorbeeld pensioenfondsen)? Daarop is maar één antwoord mogelijk: durf de markt te betrekken!

Provincie, gemeenten en marktpartijen: Breng partijen bij elkaar en hou ze bij elkaar

Gebiedsontwikkeling rondom knooppunten is een langdurig proces. Een intensieve samenwerking kan leiden tot een collectieve opgave, een langdurige relatie zorgt voor vertrouwen en resultaat. Dit proces dient structureel te worden opgepakt en ingevuld. Door een onafhankelijk procesmanager, vanuit een knooppuntenprogramma of een projectbureau, met als doel om (bottom up) ontwikkelingen aan te jagen en kansen te verzilveren. Herverkavelen van eigendomsposities, hulp bij (ruimtelijke) procedures en het professionaliseren van het risicomanagement binnen de (gebieds)ontwikkelingen kunnen bijvoorbeeld als taak worden opgepakt.

Gebruik en experimenteer met de beschikbare juridisch-planologische middelen

In de 10-jaarsstrategie zijn de middelen al aan de orde gekomen: een regionale gebiedsvisie voor de relevante stationsgebieden, om zo samen integraal vorm te geven aan de regionale 'borrowed size' vormt samen met een regionale afweging over de BBG contouren en een flexibilisering van het bestemmingsplan, krachtige middelen om daadwerkelijk ontwikkeling mogelijk te maken. Durf de diverse mogelijkheden van het bestemmingsplaninstrumentarium te verkennen en te gebruiken. Uitwisseling van kennis en ervaringen is hiervoor wenselijk.

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Dit voorliggende document is een onafhankelijk advies waarin wordt aangegeven hoe de bereikbaarheid in Zuid-Kennemerland en IJmond in toekomst is te verbeteren en te borgen. Het advies geeft ook aan hoe ruimte geschapen kan worden voor duurzame stedelijke ontwikkeling en hoe de regio kan bijdragen aan een concurrerende Metropoolregio. Het advies schetst een lange termijn perspectief, een kansrijke koers voor de regio als een stip op de horizon. Dit is een advies met daarin een visie voor de lange termijn met hoofdlijnen en einddoelen die nog flink kunnen verschuiven, maar waarin ook duidelijke prestatie-eisen en adviezen voor no-regret maatregelen in de nabije toekomst zijn opgenomen. Daarnaast bevat dit advies een aanzet voor het oppakken van concrete maatregelen op de knopen, voor quick wins. Deze zijn minstens zo belangrijk, want succes op termijn begint vaak bij kleinschalige verbeteringen op lokaal niveau en vandaag.

De realisatie van de ambitie van Zuid-Kennemerland en IJmond om onderdeel uit te maken van een competitieve, duurzame en aantrekkelijke Metropoolregio staat onder druk door afnemende bereikbaarheid, voortschrijdende suburbanisatie, vergrijzing en toenemende verkeersoverlast van personen- en goederenvervoer. Doorgaan op de huidige manier van planning en gebiedsontwikkeling (business-as-usual) kan grote negatieve gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van delen van Zuid-Kennemerland en IJmond, wat uiteindelijk kan leiden tot een minder attractieve en competitieve regio. Om dit te voorkomen moeten mobiliteit en ruimtelijke ordening veel beter op elkaar afgestemd worden.

Een wijze van planning die zich richt op de ontwikkeling van multimodale verkeersnetwerken en knopen met ruimtelijke ontwikkeling en voorzieningen daar dicht omheen biedt veel voordelen met perspectief op duurzame verstedelijking maar is ook niet goedkoop. In het kader van die planningspraktijk, 'Transit oriented development', zijn manieren ontwikkeld om de financiering van dure infrastructuur te betalen uit inkomsten uit reizigersvervoer, gebiedsontwikkeling en welvaartstijging. Dergelijke instrumenten en maatregelen zijn ook onmisbaar in de ontwikkeling van deze regio. In het algemeen geldt, om investeringen in netwerken en frequenties voor de overheid betaalbaar te maken moet het gebruik van het spoor, de vervoersvraag, omhoog.

TOD is daarmee onmisbaar in de (stedelijke) ontwikkeling van de MRA en Zuid-Kennemerland en IJmond in het bijzonder. Het verbeteren van individuele vervoersnetwerken en het onderling koppelen ervan, draagt op de korte termijn bij aan het versterken van de vervoersvraag in de regio. Het realiseren van regionale voorzieningen en werkgelegenheid rondom een aantal specifieke multimodaal bereikbare knooppunten draagt op de middellange termijn eveneens bij aan het versterken van de vervoersvraag en het ontlasten van het verstopte wegennet. Verder zijn er kansen in het optimaliseren van de bestaande plancapaciteit binnen BBG rondom de stationsgebieden waardoor deze gebieden nog beter benut kunnen worden om gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Als de juiste maatregelen om de

vervoersvraag over het spoor te verbeteren ook in de juiste volgorde worden getroffen, is de ontwikkeling van hoogfrequent vervoer op de corridor Zuid-Kennemerland financieel haalbaar te maken. Hiervoor dienen wel alle partijen (overheden, marktpartijen, private organisaties) verantwoordelijkheid te nemen. Daarmee kan de regio meeprofiten van de ontwikkeling van de Metropoolregio terwijl de ruimtelijke kwaliteit en aantrekkingskracht van IJmond en Zuid-Kennemerland verbetert. De focus dient hierbij te liggen op het verbeteren van het traject Haarlem-Uitgeest. Als het functioneren van dit traject substantieel verbetert, dan kan het spoor als serieuze ruggengraat dienen voor verdere ontwikkeling van de regio. Vanuit het geschetste eindbeeld is het belangrijk om stap voor stap te werken aan dit eindbeeld en daarin duidelijke keuzes te maken.

Tien aanbevelingen voor een aantrekkelijke, duurzame en competitieve regio

- 1 Gebruik dit advies als vertrekpunt voor een lange termijnvisie en 10-jaarsstrategie op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Borg deze door middel van een bestuurlijk convenant en betrek hierbij ook de NS. Start vervolgens met gemeenschappelijke gebiedsmarketing.
- 2 Vertaal de 10-jaarsstrategie in prestatie-eisen voor grotere onderdelen, bijvoorbeeld de frequentie op deeltrajecten en ontwikkelruimte per deeltraject, laat de invulling en uitwerking van deze eisen in concrete maatregelen over aan gemeenten en marktpartijen.
- 3 Het spoor functioneert relatief slecht op het deeltraject Haarlem-Uitgeest. Zet in op een select aantal knopen (Uitgeest, Beverwijk, Driehuis, Santpoort Zuid) langs dit lijnstuk om de vervoersvraag te versterken. Hiermee kan een frequentieverhoging op dit deel van het spoor in beeld komen.
- 4 Provincie en gemeenten, zorg voor multimodale koppeling van vervoersnetwerken voor auto, langzaam verkeer, OV, met P+R voorzieningen en fietsparkeerplaatsen (met name bij de kustboulevard/rail, ringweg Haarlem/rail en HOV/rail bij Driehuis).
- 5 Versterk de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van de regio. Voor voetgangers en fietsers is de kwaliteit en sociale veiligheid van openbare ruimte en verbindingen essentieel. Dat geldt in het algemeen, maar zeker ook bij stations. Zorg daarom voor aantrekkelijke landschappelijke routes voor de combinatie van fietsers, voetgangers en auto's. Maak langs deze routes ruimte voor uitspanningen en andere recreatieve voorzieningen in de binnenduinrand. Ontwikkel de ringweg Haarlem als aantrekkelijke stadsboulevard, met een parkachtige karakter dat past bij deze mooie regio.
- 6 Gemeenten, zorg voor betere langzaam verkeersverbindingen tussen stations en bestaande voorzieningen en landschappelijke en stedelijke kwaliteiten.
- 7 Zorg voor een betere benutting van de stationsomgevingen met nieuwe regionale voorzieningen en werkgelegenheid. Geef voorrang aan ruimtelijke plannen in de stationsomgevingen boven plannen elders in de regio. Zorg voor regie op woningbouw in de regio.
- 8 Er loopt al een aantal projecten in deze regio, zoals wayfinding op stations. Gebruik die om een snelle start te maken.
- 9 Blijf bij de uitwerking van plannen voor de korte termijn het einddoel van een aantrekkelijke, duurzame en goed bereikbare regio in beeld houden
- 10 Zoek naar vernieuwing en energie in uitvoering en proces

7 VERSLAG TASKFORCE RUIMTEWINST ZUID-KENNEMERLAND EN IJMOND

12 februari 2014

In de kleine zaal van de Philharmonie in Haarlem heet Ewout Cassee, wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Haarlem iedereen van harte welkom bij de presentatie van het advies van de Taskforce Ruimte voor Zuid-Kennemerland en IJmond. Hij geeft aan dat dit regionale advies voortreffelijk past in de samenwerkingsinitiatieven die al lopen in deze regio's, zoals de visie MRA-west. Hij is daarom benieuwd naar het rapport dat straks zal worden aangeboden, vooral omdat hij, net als de zaal, nog niet precies weet wat er in staat. Hij hoopt dat het rapport in ieder geval een oproep bevat om voor een samenhangende aanpak te kiezen en dat het zal ingaan op de verhouding tussen provincie en gemeente.

Vervolgens heet Han ter Heegde, de voorzitter van de Taskforce Ruimte iedereen welkom. Hij is blij om te zien dat er zo'n groot aantal wethouders en ambtenaren in de zaal zit, ondanks dat het campagnetijd is voor de gemeenteraadsverkiezingen. Hij belicht de rol en werkwijze van de TFR en benadrukt dat het daarbij altijd om een onafhankelijk advies gaat. Daarna nodigt hij het consortium uit op het podium om het advies te presenteren.

Ton Venhoeven licht daarop namens Grontmij, Vereniging Deltametropool en zijn eigen bureau VenhoevenCS de belangrijkste uitgangspunten en aanbevelingen uit hun advies 'Toekomst Bereikbaarheid Stations in een aantrekkelijke regio' toe. Het volledige rapport wordt na afloop van de presentatie overhandigd aan gedeputeerde Tjeerd Talsma. Hij bedankt het consortium en benadrukt nog eens dat het hier gaat om een onafhankelijk advies en dat het aan de aanwezigen is om te bepalen wat we hier van vinden en hoe we vanaf nu hiermee aan de slag gaan.

Discussie

In de zaal is een aantal stakeholders rond knooppuntontwikkeling in deze regio aanwezig die als eerste een reactie krijgen om vanuit hun belangen een korte inhoudelijke reactie te geven op de resultaten.

Friso de Zeeuw, directeur nieuwe markten van Bouwfonds bijt het spits af. Als vertegenwoordiger van 'de markt' kan hij zich prima vinden in de hoofdlijn van het advies. Meer moeite heeft hij met de tien aanbevelingen voor een vervolg. Dat is naar zijn idee een forse waslijst die te makkelijk over de complexe lokale bestuurlijke werkelijkheid heen gaat. Hij raadt aan om die eerst gezamenlijk te reduceren om vervolgens gezamenlijk ook echt aan de slag te kunnen met de belangrijkste gedeelde punten. Hij mist ook de voorkeur van de markt: dit advies neigt naar 'spoorwegplanologie'. Maar, stelt hij, het kan nog goed komen als er op dat gebied wordt geleerd van eerdere ervaringen op andere plekken, bijvoorbeeld van het programma Stedenbaan in Zuid-Holland.

Ton Venhoeven reageert daarop door te stellen dat de focus ligt op de aanpak van een schrijnend probleem op het gebied van de bereikbaarheid per spoor op het traject

Haarlem-Uitgeest. De frequentie moet daar omhoog, wil je spoormobiliteit op deze lijn 'in de benen houden'. Het advies benoemt daarom een aantal punten waarmee op dat gebied serieus winst te behalen valt. Resultaten van het spel Sprintstad vormden daarvoor belangrijke input. Ton Venhoeven gelooft in de realiseerbaarheid van de stappen die nodig zijn om frequentieverhoging binnen circa 10 jaar voor elkaar te krijgen, bijvoorbeeld door die op te nemen in een convenant met de vervoerder. De precieze woningbouwopgave rond stations kan daarna nog nader ingevuld worden. Op korte termijn draagt het weinig bij om woningen rond de stations te bouwen, omdat de marktvraag in deze regio op dit moment vooral ligt in milieus met lage dichtheden, die voor knooppuntontwikkeling minder interessant zijn. Ton gelooft in een steeds groeiende vraag naar intensievere stationsmilieus. Jonge hoogopgeleiden blijven naar de metropoolregio toe verhuizen omdat daar de banen zijn. Veel meer dan de huidige bewoners van de regio vormen deze nieuwkomers de vraag, omdat deze groep steeds vaker ook als zoekgebied de MRA heeft. Er is naar zijn idee met andere woorden op de lange termijn een latente vraag naar bereikbare woonmilieus.

Wim Oosterwijk reageert vanuit zijn functie als public affairs manager bij NS Reizigers. Hij waardeert de visie en geeft aan graag met de regio te willen samenwerken om het dalende aantal reizigers op het traject Uitgeest-Haarlem te keren. Tegelijkertijd wil hij wel de kanttekening plaatsen dat daarvoor nog wel heel wat moet gebeuren. En is het inzetten op voorzieningen hier nu zo logisch? Wat voor ontwikkelingen passen er nu op deze plekken?

Volgens Ton Venhoeven dient dat te worden gezien in de grotere context van de Hollandse kuststrook. In dat gebied liggen door de aantrekkelijke ligging in de luwte van grote economische motoren kansen voor voorzieningen rond kennisintensieve werkgelegenheid, zoals congrescentra. Denk bijvoorbeeld aan een faciliteit als ESTEC die van oudsher is gevestigd in Noordwijk. Uitgangspunt moet in elk geval zijn te zoeken naar programma dat de hele dag door voor bezoekersactiviteit kan zorgen.

Han ter Heegde voegt daar aan toe dat het profileren van dit gebied een taak is voor overheden, bijvoorbeeld door vorm en inhoud te geven aan gebiedsmarketing.

Max van Aerschot, stadsbouwmeester van Haarlem, is bijzonder tevreden met het advies. Hij herkent zich in de aanbevelingen en geeft aan dat er wat hem betreft niet genoeg visies kunnen worden verzonnen om de regio tot een eensluidende keuzes te verleiden over de topprioriteiten in de regio. Deze regio heeft behoefte aan een gemeenschappelijk raamwerk. Opgaven over ruimte en mobiliteit zoals de visie die benoemt rond de stations moeten op lokale schaal worden opgepakt. Tegelijkertijd erkent hij aan dat er nog veel huiswerk is te doen. Het is belangrijk dat er overeenstemming wordt bereikt over de lange termijn. Dat is moeilijk maar de regio heeft, wijst het verleden uit, wel eens voor hetere vuren gestaan.

Paul Gerretsen, agent van de Vereniging Deltametropool en medeauteur van het boek *Maak Plaats* is ook erg enthousiast over het verhaal. Hij ziet het als een concretiseringslag van het boek *Maak Plaats!* met een concrete lijn waar nu mee

doorgepakt kan worden. Hij pleit er voor om hier volgend jaar weer bij elkaar te komen om te kijken wat er nou eigenlijk in die corridor allemaal van de grond is gekomen.

Vragen uit de zaal

Daarna geeft de voorzitter het aanwezige publiek de ruimte om enkele prangende vragen te stellen.

Er wordt gesproken over een schrijnende situatie op het spoor tussen Uitgeest en Haarlem. Welk probleem lost dit op?

Jasper Groebe, adviseur bij Grontmij en medeauteur van het advies, geeft aan dat de situatie hier het meest schrijnend is, omdat de stations op deze lijn het minst worden gebruikt. Dit heeft te maken met de ligging, ze liggen dicht op elkaar, maar ook met de ruimtelijke context. Er zijn vrij lage dichtheden en er liggen natuurgebieden. Dat maakt dat de meeste stations op deze lijn, met uitzondering van Beverwijk, weinig in- en uitstappers hebben. De lage bezetting en frequentie zorgen ervoor dat deze lijn niet rendabel geëxploiteerd kan worden in deze vorm, waardoor de bediening van deze lijn vroeg of laat onder druk komt te staan.

Er wordt sterk ingezoomd op ingrijpen op de lijn Haarlem-Uitgeest. Maar wat als daar niets gebeurt, wat is dan het resultaat?

Jasper Groebe geeft aan dat het doemscenario kan zijn dat er dan stations gesloten moeten worden. Hij benadrukt dat dit overigens niet erg hoeft te zijn. Met minder stations gaan reizigers misschien andere keuzes maken in hun mobiliteit. Ton Venhoeven voegt daar aan toe dat hij wel degelijk een urgentie ziet, omdat hij voor de lange termijn juist het spoor als de sleutel ziet om de metropoolregio als één geheel te laten functioneren.

We spitsen ons nu op het minder rendabele deel tussen Haarlem en Uitgeest. Wat moet er met de andere twee subcorridors, Amsterdam-Haarlem-Leiden gebeuren?

Ton Venhoeven geeft aan dat de lijn Leiden-Haarlem-Amsterdam prima functioneert met goed gevulde treinen in beide richtingen. Daar ligt geen urgentie, maar ziet hij wel degelijk kansen. Hier kan meer dan nu gebeurt rond de stations de unieke kwaliteiten van de regio worden getoond.

Maar betekent dat ook dat als we op het traject Amsterdam-Haarlem-Leiden niets doen, dat je er dan ook niet mee komt? Zul je nog intensiveringen moeten toepassen of gaat het zoals het nu gaat goed?

Ton Venhoeven stelt dat wanneer er gekeken wordt naar wat de kust te bieden heeft, hier eigenlijk te weinig mee wordt gedaan. De toegankelijkheid van de kust vanuit het achterland is ver onder de maat. Als je de kansen die dit gebied biedt wilt verzilveren heb je gebiedsmarketing nodig, fysieke maatregelen bij de stations en eventueel nieuwe stations om het zuidelijk deel beter te ontsluiten.

Is er ook over nagedacht om het spoor aan te passen zodat je een rondje kunt krijgen? Zeg maar een rondje Velsen-Amsterdam-Haarlem?

Jasper Groebe stelt dat dit vanuit technisch oogpunt onhandig zou zijn. Je verliest dan de overstapfunctie van Uitgeest omdat er voor een rondje een nieuwe verbinding van Uitgeest naar de Zaanlijn moet worden aangelegd. Een snelle verbinding vanuit Beverwijk naar Zaanstad hoeft geen directe verbinding te zijn maar kan ook worden gerealiseerd door een gemakkelijker overstap via frequentieverhoging en ketenmobiliteit. Oplossingen hoeven dus niet altijd in de fysieke infrastructuur gezocht te worden.

Reactie TFR-panel

Na de pauze worden de leden van de TFR om een reactie gevraagd. De leden van het panel hebben elk op hun eigen manier een ruime ervaring met knooppuntontwikkeling en reflecteren vanuit hun expertise op de presentatie van het consortium.

Edwin van Uum, directeur bureau het Noorzuiden, werkte aan knooppuntontwikkeling in de regio Arnhem-Nijmegen en de alliantiegesprekken rond Stedenbaan in Zuid-Holland

“Eén van de aanbevelingen in het advies luidt, “zoeken naar vernieuwing in proces en uitvoering”. Dat is misschien wel het belangrijkste advies, want de sleutel zit hem daadwerkelijk in de vormgeving van de samenwerking. Daar zou de vernieuwing moeten zitten. Geen beleidsnota’s meer maar prestatieafspraken. Initiatief vind je, zeker nu, bij lokale partijen en werkt bottom-up. De dialoog moet daar worden georganiseerd met zittende eigenaren, ondernemers in het gebied en daar moeten marktpartijen worden bijgehaald. En dan gaat het niet zozeer om de bekende professionele marktpartijen, maar om kleine, lokale partijen die trots zijn op hun stad en omgeving. En: samenwerking is niet vrijblijvend. Er zullen daadwerkelijk prestatieafspraken moeten worden gemaakt met NS en ProRail waarbij behoud van frequentie op de lijn Uitgeest-Haarlem al winst kan betekenen. Denk ook in andere arrangementen: misschien kan bijvoorbeeld de lijn Haarlem-Uitgeest beter uit de concessie worden gehaald en op een andere manier, in samenhang met het busvervoer aan worden besteed. In ieder geval is niets doen hier geen optie meer. De overheden hebben de schone taak duidelijk te maken waar zij haar kaarten op inzet; kiezen ze voor stationslocaties of toch weer ontwikkeling op meer perifere plekken? Daarbij moeten ze heel goed nadenken hoe ze dat denken te faciliteren en hoe ze daadwerkelijk die afweging gaan maken. Vergeet daarbij niet dat er rond stationslocaties naast private belangen ook een belangrijk maatschappelijk belang speelt.”

Lodewijk Lacroix, secretaris/programmamanager bureau Zuidvleugel, was jarenlang betrokken bij het programma Stedenbaan

“Het is goed dat het belang van metropoolvorming in de Noordelijke Randstad op de kaart staat en dit advies onderstreept dat nog maar eens. stelt Lodewijk Lacroix. Metropolitane ontwikkeling betekent dat competitiviteit van de verschillende troeven

van de regio moet worden gefaciliteerd. Er moet een gezamenlijke visie zijn op wat elk deel van de Noordelijke Randstad bijdraagt aan de totale concurrentiekracht van de metropool. Dat mag nog wel iets scherper worden aangezet dan in dit advies gebeurt. Hier moet duidelijk zijn wat Zuid-Kennemerland en de IJmond bijdragen aan het totaal: de Metropoolregio Amsterdam. Dat kun je vervolgens doen door samen af te spreken waar we hier specifiek op inzetten, en wat je uitbesteed aan andere plekken.

Het advies blijft op het gebied van concrete uitvoerbaarheid wel erg op veilig terrein. Als er wordt benoemd dat er zo'n urgentie is, dan valt op zijn minst te verwachten dat er meer out of the box wordt gedacht. Benoem maatregelen die er iets toe doen: samenvoeging van de drie probleemstations, de lijn Uitgeest-Haarlem uit de nationale concessie halen of zelfs invoeren van een tolheffing voor het gebruik van de Velsertunnel waardoor je ov-gebruik bevoordeeld. Dit TFR-advies bood juist de gelegenheid om meer radicale oplossingen voor te stellen om de noodzakelijke verbetering van de concurrentiepositie van het spoor te realiseren.

Tot slot geldt dat als je TOD wilt stimuleren je het dan ook moet organiseren. In Stedenbaan zijn inmiddels na tien jaar de nodige lessen geleerd. Daar is een apart programmabureau opgezet, dat fungeert als buitenboordmotor waarmee zaken meer 'op afstand' kunnen worden geregeld. Het programmabureau is in netwerkverband georganiseerd en niet vanuit één van de overheden en zo voorkomen we dat één partij de Kop van Jut vormt als er iets misloopt. De MRA is ook zo'n netwerkverband. De rol van de provincie hierin is tweeledig. Enerzijds kan de provincie partijen helpen om bij elkaar aan tafel te komen en vanuit de opgave mensen bij elkaar te halen. Dat betekent vooral faciliteren en niet toetsend vanuit een beleidsvisie die vooraf is geschreven. Anderzijds heeft de provincie ook haar eigen taken, bevoegdheden en instrumenten die ze kan inzetten. Bijvoorbeeld als het gaat om verkeer en vervoer. Als je vindt dat TOD een belangrijke basis is voor metropoolvorming dan moet je daar ook investeringsprogramma's op zetten. Daarbij verdient het aanbeveling een tegenprestatie te verlangen van de andere alliantiepartners bij het station. Bijvoorbeeld dat de gemeente zorgdraagt voor een aantrekkelijk en goed onderhouden openbare ruimte en dito routes naar het station."

Bart van der Heijden, planoloog gemeente Amsterdam

"Één van de krachten van de MRA is de diversiteit die we daarin bieden en die ook door iedereen wordt gekoesterd. Op de aandacht voor het behoud en de versterking daarvan zou in dit advies nog meer nadruk kunnen worden gelegd. Spreid je kansen: er moet veel nadrukkelijker onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende stationslocaties en hoe je met die verschillende locaties moet omgaan. Bied daarbij ook transparantie naar de markt: waar mag wat en waar zijn wij van plan te investeren. Zo bereik je een coherenter beeld op de grotere schaal en zorg je dat het geheel van plekken sterker is dan alleen de som der delen. De term 'borrowed size' die daarbij veel gebruikt wordt voor metropoolontwikkeling vind ik riskant, want 'lenen (to borrow) kost geld'. Beter spreken we over 'shared size' waarbij de nadruk ligt op samenwerken om ieders eigen kracht in de MRA te versterken.

Daarnaast is de scope van het advies te eng. Kijk ook over de grenzen van de regio. In de assistie loopt het lijntje tot Sloterdijk en niet verder. Er wordt wel iets gezegd over de verbinding met Schiphol en de verbinding met Zuid maar dat verdient meer aandacht, daar zou je veel meer mee kunnen doen. Inzicht in de betekenis van die plekken voor de regio vormt ook een onderdeel van die diversiteit die je in je vervoerssysteem wilt bieden.”

Frank Bruinsma, associate professor Vrije Universiteit van Amsterdam

“Het is aan mij om in dit panel de economische blik op het advies te bieden. Wat ik in dat opzicht essentieel vind is dat eerst de markt wordt verkend voordat je te ontwikkelen stations aanwijst. Wat voor woningen, voorzieningen en bedrijven zijn er te verwachten, nu en in de toekomst? Er moet bijvoorbeeld inzicht zijn in demografische trends in een gebied en welke andere trends op het gebied van voorzieningen, recreëren, werken en wonen relevant zijn. Ik mis in dit advies een onderbouwing, waardoor er een gevoel van onzekerheid beklijft: is dit een toekomstbestendige ontwikkelkoers of is dit ook maar een mening? Als je gedegen onderzoekt naar wat er kan en gewenst is rond stations in dit gebied, dan is de ambitie van de provincie om 50% of meer van de nieuw te bouwen woningen rondom die stations te realiseren ook haalbaar. Er is plek zat rond de stations in de regio, maar willen de mensen er ook wel wonen en in de milieus die je voor ogen hebt? En beperk je daarbij niet alleen tot de omgeving van het spoor want wellicht haal je je ambitie ook met een ander openbaar vervoersproduct. Want als het op het spoor niet lukt om tot een oplossing te komen, dan maakt een ander de keuzes (... en wordt bijvoorbeeld door derden besloten om stations of lijnen te sluiten).

Ten tweede mis ik de financiële onderbouwing. Volgens het advies moeten allerlei modaliteiten rondom allerlei stations worden verknoopt, maar is dat wel duurzaam? En hoe wordt dat gefinancierd? Als je op ieder punt op elk transportmiddel kan stappen dan kun je ook spreken van een overaanbod. Overdaad schaadt. Dat zou je in deze tijd zeker niet moeten doen. Benader vervoer op een marktgerichte manier: het zou geen geld moeten kosten. Je kunt vooral proberen de keuze te beïnvloeden door mensen de voor hun meest verstandige vervoersoplossing te bieden en het maken van die keuze te stimuleren. Desnoods kan daarbij ook prijsbeleid worden ingezet. Er zijn genoeg mogelijkheden waardoor je door middel van beprijzing gedrag van mensen kunt sturen. Dat is een betere optie dan de prijzige optie waarin alle knopen multimodaal moeten worden ontsloten.”

Openbare discussie

Voordat tot de discussie wordt overgegaan, worden Ton Venhoeven en Jasper Groebe in gelegenheid gesteld te reageren op de opmerkingen van het TFR-panel.

Ton Venhoeven antwoordt op de opmerking over de betaalbaarheid dat het advies zich vooral richt op de 10-jaarsstrategie en de markt erna. Wat hem betreft valt of staat het advies niet met het ter discussie stellen van complexe voorstellen als de lightrail. Als in de toekomst blijkt dat een dergelijke maatregel toch kan worden gerealiseerd, omdat het veel goedkoper is, dan is dat alleen maar mooi meegenomen.

Daarnaast stelt hij dat juist het ontbreken van geld nu een belangrijke aanleiding vormt om in te zetten op het al aanwezige infrastructuurnetwerk van spoor. Inzetten op versterking van diversiteit op de schaal van de hele MRA, zoals Bart van der Heijden noemde, lijkt hem inderdaad zinvol. ‘Laat 1000 bloemen bloeien’, kan daarbij als motto fungeren. Als blijkt dat ontwikkeling rond bijvoorbeeld Bloemendaal nu niet opportuun is, dan kun je beter inzetten op andere stations totdat over 10-15 jaar door vergrijzing die kansen wél opportuun zijn geworden.

Wat betreft de aanwezigheid van een vraag naar woningen rond stations merkt Ton Venhoeven op dat de verwachte groei van de metropoolregio alle reden biedt om te verwachten dat die er is. Hier zijn de banen, in dit gebied zit nog groei. En de aantrekkingskracht van de MRA op nieuwe bewoners maakt dat ‘bereikbaar wonen aan de kust’ wellicht een alternatief kan vormen voor het beperkt beschikbare ‘duur wonen binnen de Amsterdamse Ring’, dat nu het meest gewilde milieu vormt voor nieuwe vestigers.

Vervolgens wordt er gediscussieerd over het invloedsgebied van het station. Friso de Zeeuw stelt dat de meest aantrekkelijke locaties niet pal bij de stations liggen en ook niet in het buitengebied, maar juist in het gebied daar tussenin: plekken op fietsafstand van het station, in de bestaande steden en dorpen. Daar liggen volgens hem nog voldoende mogelijkheden. Ton Venhoeven stelt dat dit niet ter discussie staat: het gaat om het realiseren van een deel van de opgave: er blijft bij een streefpercentage van 50% ook 50% over om die andere gewenste woonmilieus daarbuiten te realiseren. De woningen die we rond stations willen bouwen dragen bij aan een breder doel: ontwikkelen van aantrekkelijke stationsomgevingen. Friso de Zeeuw vraagt zich af of hier dan zo op gestuurd moet worden door de provincie. Immers als de plek aantrekkelijk is, dan kiezen de mensen daar toch vanzelf voor? Ton Venhoeven geeft aan dat het stellen van ambities hier juist cruciaal is. Als bijvoorbeeld NS niet van gemeenten de verzekering krijgt dat ze er serieus werk van willen maken dan zal NS niet snel geneigd zijn om de frequentie te verhogen. Het gaat om het doorbreken van kip-en-ei discussies. Paul Gerretsen merkt op dat de vraag of mensen willen wonen bij stationslocaties niet relevant is: Het boek *Maak Plaats!* laat zien dat de ambitie van 50% haalbaar is met al bestaande plannen binnen de 1200 meter invloedssfeer. De ambitie zit hem in de precieze invulling van die plannen. Veel gemeenten zetten zonder afstemming in op ongeveer hetzelfde middelmatige product, dat niet voldoet aan een bredere regionale vraag waardoor er dus uiteindelijk ook niets gebeurt. Daarom is er dus coördinatie nodig om stations tot unieke en onderscheidende plekken te maken.

Conclusies

Aan het einde van de avond is het aan de voorzitter van de TFR, Han ter Heegde, om de discussie over het TFR-advies samen te vatten en de belangrijkste conclusies op een rij te zetten.

Ten eerste benoemt hij een aantal inhoudelijke aanbevelingen.

- Niets doen is in deze regio geen optie. Er moet gezamenlijk actie worden ondernomen om de regionale bereikbaarheid in de benen te houden. Initiatieven moeten bottom up, vanuit de lokale situatie gegenereerd worden. Het is nu aan de gemeenten om het advies uit te werken tot een 'verhaal'. De schaal van de regio en de MRA zijn met name van belang om af te stemmen.
- Om een hogere kwaliteit van vervoer en overstap te bereiken en de gewenste verknoping van vervoer te realiseren is frequentiebehoud essentieel en – verhoging gewenst.
- Er moet meer geconcentreerd worden in de stedelijke gebieden rond knooppunten. Dat is een idee dat door de meeste partijen wordt gedragen. We weten bovendien ook dat er in de invloedssfeer van stations ruimte is om 50% van de woningbouwopgave te realiseren.
- Voorkom dat er nu wordt ingezet op het maken van uitvoerige afspraken, het is in de regionale context efficiënter om je te richten op een beperkt aantal opgaven (het laaghangend fruit) waarmee gemeenten en betrokken partijen ook daadwerkelijk aan de slag kunnen.
- Selectiviteit en complementariteit tussen knooppunten is noodzakelijk. Wees specifiek bij het benoemen en uitwerken van de kansen van locaties.
- Zet scherper neer wat de regio's Zuid-Kennemerland en de IJmond voor de MRA kunnen betekenen. Maak hier vervolgens duidelijke afspraken over.

Daarnaast zijn er een paar procedurele aanbevelingen voor gemeenten en de provincie om in het achterhoofd te houden:

- Gemeenten moeten hun positie bepalen ten aanzien van hun station(s) en dit op regionaal niveau afstemmen. Aan de ene kant gaat het om te bepalen 'what's in it for us', wat hebben wij de MRA te bieden. Anderzijds moet een positie worden afgestemd op andere gemeenten en stations; het aanbieden van een 'passend' product gebaseerd op de eigen, zo uniek mogelijke kwaliteiten en ambities.
- De rol van de provincie daarbij is om faciliterend/ katalyserend op te treden. Het betrekken van andere partijen en ervoor zorgen dat afspraken kunnen worden gemaakt op de schaal van de corridor. Voor de specifieke karakteristiek van deze regio is het daarbij wellicht nodig om de afspraken te maken op de schaal van de subcorridor, omdat de opgaven per lijnstuk sterk verschillen.
- Edwin van Uum wil daar nog als uitsmijter aan toevoegen dat het onontkoombaar is dat er regionaal keuzes worden gemaakt om te komen tot complementariteit op corridorniveau. Bepaal waar je nu meteen op in kunt zetten, en wat wellicht interessant is maar nu nog niet opportuun. Bovendien is van belang, en óók een vorm van regionale samenwerking, om na te denken over

de regionale marketing van de twee regio's Zuid-Kennemerland en IJmond en de rol van knooppunten daarbinnen.

Naar aanleiding van de conclusies stelt Han ter Heegde dat het goed zou zijn om in het najaar, na de verkiezingen en met vernieuwde besturen een rondje langs de gemeenten te maken en ze te vragen hoe zij tegen hun station aankijken en wat voor richting en taken zij daar voor zichzelf in zien weggelegd. Daarna zou een bestuurlijke conferentie kunnen worden georganiseerd met het idee te komen tot een pakket aan laaghangend fruit maatregelen voor de korte termijn. In ieder geval is het van belang om de energie vast te houden en de druk er op te houden.

Tot slot is het aan Tjeerd Talsma, gedeputeerde Ruimtelijke Ordening, Schiphol en Milieu om het advies aan de wethouders van de regio Zuid-Kennemerland en de IJmond te overhandigen. In zijn speech doet de gedeputeerde de regio twee voorstellen. Als eerste wil hij de bestuurders van de betrokken gemeenten graag uitnodigen om met hem een sessie van de *Serious Game* SprintStad te spelen. Dit spel maakt het mogelijk om in een middag gezamenlijk virtueel te verkennen hoe de toekomstvisie van deze assist kan worden gerealiseerd en wat de gevolgen van beleidskeuzes zijn voor knooppuntontwikkeling. Ten tweede vraagt hij aan de gemeenten om de resultaten van deze studie mee te nemen en deze te bediscussiëren in de colleges en gemeenteraden. De gedeputeerde belooft dat ook binnen de provincie de discussie zal worden opgestart. Hij sluit af met de woorden dat hij graag samen met de gemeenten aan de slag wil met de verdere ontwikkeling van deze regio.

8 REACTIES PERS EN GEMEENTEN

Reactie gemeentes Zuid-Kennemerland en IJmond

Een studie naar OV knooppunten gaat niet om afzonderlijke stations(omgevingen) maar altijd over netwerken en de relaties tot andere vervoersstromen en knooppunten. Deze netwerken strekken zich uit over de grenzen van individuele gemeentes. Dit maakt een dergelijke studie per definitie een regionale opgave. Wij zijn dan ook verheugd dat de Provincie Noord-Holland dit heeft onderkend en deze assist zo breed heeft ingestoken. Het resultaat is de eerste regionale assist van de Taskforce Ruimte.

De assist schetst voor Zuid-Kennemerland en de IJmond een aantrekkelijk beeld voor de toekomst als goed bereikbare, welvarende en duurzame regio met een hoge leefkwaliteit.

Die fraaie toekomst komt er echter niet vanzelf. De assist vestigt hierbij nadrukkelijk de aandacht op de spoorlijn Haarlem-Uitgeest. De urgentie om hierop in te zetten is onlangs nogmaals onderstreept door het door de NS geuite voornemen om de intercity treinen op dit traject te schrappen en de sprinters vanuit Uitgeest niet meer door te laten rijden tot Amsterdam maar in Haarlem te laten eindigen.

Om deze negatieve spiraal te keren adviseert de Taskforce Ruimte voor dit traject een aanpak die zorgt voor een betere integratie van mobiliteitsnetwerken en ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij dienen de stationsomgevingen, beter benut te worden door de bereikbaarheid te verbeteren en het toevoegen van stedelijke en regionale functies zoals woningbouw en recreatieve voorzieningen. De vorm van betere benutting is, afhankelijk van de fysieke situatie alsmede de ligging in het netwerk, per knooppunt verschillend. Bij specifieke knooppunten zal bijvoorbeeld de inzet vooral bestaan uit een betere benutting van de stationsomgevingen als poort tot het landschap. Deze aanpak verlangt inspanning van zowel de gemeentes in Zuid-Kennemerland als de IJmond. Daarmee toont de assist de sterke onderlinge relatie tussen deze twee regio's aan en is het een aansporing tot nauwere samenwerking.

De gemeentes van Zuid-Kennemerland en IJmond zien de assist als een waardevolle studie en onderschrijven grotendeels de uitkomsten ervan. Bij deze twee regio's is er daarnaast een sterke behoefte om deze studie vanuit de centrale gedachte van een goed functionerend vervoersysteem, dat op het schaalniveau van de corridor voldoende toegankelijk is, verder uit te werken en in die context te komen tot concrete maatregelen. Om deze ambitie kracht bij te zetten is inmiddels besloten om vanuit de gemeente Haarlem actief deel te nemen in het programma OV-knooppunten van de provincie Noord Holland, om zo als regio's samen met de provincie dat zo fraai geschetste toekomstbeeld te verwezenlijken.

Namens de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond,

drs. Ewout P. Cassee
Wethouder Gemeente Haarlem

REACTIES UIT DE PERS

Reanimatie spoorlijn Haarlem-Uitgeest



Frans van den Berg
f.van.den.berg@hdcm.nl

Haarlem * Zonder maatregelen redt de stoptrein van Haarlem naar Uitgeest het niet. Op de stations stappen zo weinig passagiers op, dat de treinen wellicht minder vaak gaan rijden of dat stations worden opgedoekt. Dan nemen nog meer bewoners de auto.

Om dat te voorkomen zijn aanzienlijk meer passagiers nodig en zelfs meer treinen per uur. Groot probleem is dat de stoptrein te langzaam is en rond de stations te weinig mensen wonen. Wanneer de stations Bloemendaal en Santpoort-Noord worden gesloten, hoeft de trein minder te stoppen. Passagiers

uit Bloemendaal en de Krim (Haarlem) kunnen dan uitwijken naar station Haarlem of Santpoort-Zuid, welk station dan wel beter moet worden ontsloten. Wanneer Bloemendaal wel openblijft, moet er iets worden gedaan om meer passagiers te trekken.

Santpoort-Noord en Driehuis kunnen wel het beste beide worden gesloten zodra een nieuw station tussen deze twee haltes in klaar is. Dat nieuwe station zou moeten komen op de plek waar de vrije busbaan van IJmuiden naar Haarlem in de toekomst de spoorlijn gaat kruisen. Dan ontstaat een logische overstapplaats van bus op trein. Tevens zouden bij dat nieuwe station ook voldoende parkeerplaatsen moeten komen en fietspaden naar Santpoort,

Toekomst station Bloemendaal onzeker

Driehuis en Velsbroek. Dat toekomstbeeld (geen blauwdruk, maar een discussiestuk) werd gisteravond gepresenteerd. De aanpak van deze spoorlijn verdient de komende tien jaar de hoogste prioriteit om te voorkomen dat de lijn nog verder wegzakt. Ook voor de stations Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest werden plannen gepresenteerd om passagiers te trekken. Deze

stations zijn ook de ideale plekken voor nieuwe woningen en bedrijven. Daarbij moeten geen wijken met huizen met tuintjes worden neergezet, maar juist in een hoge dichtheid. Misschien is daar nu geen markt voor, maar de komende jaren zal die zeker ontstaan. Ook bouwen in het groen bij deze stations moet bespreekbaar zijn.

Tijdens de presentatie in de Philharmonie in Haarlem werd door onderzoeker Ton Venhoeven gesteld dat de stoptrein die nu ieder halfuur rijdt, eigenlijk ieder kwartier moet rijden, eigenlijk ieder kwartier moet rijden. Het samenvoegen van stations kan daarbij helpen. Maar aanwezigen merkten meteen op dat ook eens verder moet worden gekeken dan de NS. Waarom deze lijn niet aanbeste-

den? Dan kan straks Connexxion, Veolia of het GVB daar met lightrail gaan rijden. In de regio Den Haag en Rotterdam is dat al het geval met de RandstadRail.

Geen discussie was er over het voorstel om de stations Santpoort-Zuid en Overveen te ontwikkelen als de toegangspoorten naar het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Daarvoor moeten die stations worden ingericht met goede informatie en borden voor bezoekers, zou je daar fietsen moeten kunnen huren en iets kunnen eten en drinken.

Station Zandvoort moet voor wandelaars en fietser beter bereikbaar worden. Verder wordt gedacht aan een kusttram van Zandvoort naar Bloemendaal en wellicht verder naar IJmuiden.

DONDERDAG 13 FEBRUARI 2014 HAARLEM

6 Regionaal

Spoor en parkways als oplossing bereikbaarheid

Haarlem * Het spoor net in Zuid-Kennemerland en de IJmond moet voorkomen dat dit gebied verder volloopt met auto's en daarmee onbereikbaar en onleefbaar wordt. De bestaande doorgaande wegen moeten worden omgebouwd tot aantrekkelijke boulevards of parkways, met een combinatie van auto's, fietsers, wandelaars en recreatieve voorzieningen.

Dat beeld voor het jaar 2050 werd de

betrokken gemeenten woensdagavond voorgehouden tijdens de presentatie van de plannen voor de bereikbaarheid van deze regio. Het rapport van de Taskforce Ruimte, gemaakt op verzoek van Haarlem, haakt in op het nieuwe beleid van de provincie Noord-Holland om de openbaar vervoerknooppunten te versterken. Daar moet de komende jaren minimaal de helft van de geplande nieuwe woningen komen,

net als nieuwe werkplekken en voorzieningen.

In 2050 zijn Zuid-Kennemerland en de IJmond in alle opzichten één geworden met de Metropoolregio Amsterdam, met één arbeids- en woningmarkt, gedeelde voorzieningen en een perfect vervoersnetwerk. Nu is dat zeker niet het geval. De bereikbaarheid staat onder druk door de toenemende overlast van auto's en vrachtwagens op de weg. Dat ver-

keer moet veel meer via de sneiwegen worden geleid. De huidige doorgaande wegen, inclusief de Westelijke Randweg, moeten aantrekkelijke wegen worden voor alle weggebruikers. Geen wegen met geluidsschermen. Verder moeten deze wegen aansluiten op de stations, zodat fietsers, wandelaars en automobilisten daar kunnen overstappen op de trein. Het spoor vormt de ruggegraat van het vervoersnetwerk.

Metropool



De doorgaande wegen en de spoorlijnen vormen de ruggegraat voor de bereikbaarheid van stad en natuur. Mogelijk redden de stations Bloemendaal en Santpoort-Noord het niet.

Station Vogelenzang en Lisse?

Haarlem * Op de lange termijn zijn er mogelijkheden om weer treinen te laten stoppen in Vogelenzang en Lisse. Voorwaarde is wel dat de stations dan aansluiten op de doorgaande wegen in de Bollenstreek en de Westflank van Haarlemmermeer. Met de auto, fiets en bus kunnen passagiers naar de stations komen. Wanneer een station alleen zou moeten draaien van passagiers uit Vogelenzang en Bennebroek, dan is een station onhaalbaar. Alleen wanneer rond zo'n station nieuwe woningen worden gebouwd (ongeveer 45 hectare) kan een eventueel nieuw station uitgroeien tot een goed gebruikte sprinterstation. Een plek wordt door de onderzoekers niet genoemd. Een station bij Lisse wordt niet uitgesloten wanneer de wegen en busverbindingen beter worden. Op papier zou een station aan de Westergracht in Haarlem wel ge-

noeg passagiers kunnen trekken, alleen gaat dat dan ten koste van de goeddraaiende stations Haarlem en Heemstede-Aerdenhout. Om die reden wordt van een dergelijk station afgezien. Bij Heemstede-Aerdenhout is beperkt ruimte om de woon- en werkfunctie te versterken. Het intercystation heeft nu al relatief veel in- en uitstappers.

Aan de lijn Haarlem-Amsterdam wordt op termijn veel verwacht van Halfweg-Zwanenburg. Dan wordt bedoeld op meer bedrijven en het outletcentrum op Sugar City. Voor fietsers moeten de routes naar het recreatiegebied worden verbeterd, net als over die over de Domineelaan en de Zwanenburgerdijk. De meeste mogelijkheden biedt Haarlem-Spaarwoude. Daar is nog veel grond die (her)ontwikkeld kan worden. Daarbij moet ook aan woningbouw worden gedacht.

Uit: Haarlems Dagblad, 13 februari 2014.

Reacties naar aanleiding van openbare presentatie in Philharmonie op 12 februari 2014








BIJLAGEN




TOELICHTING PER KNOOP

Leeswijzer Vlindermodel

Knoopwaarde:

-  Langzaam verkeer: aanwezigheid ov fiets, spoorwegovergangen en fietsparkeervoorzieningen, fijnmazigheid netwerk binnen 300 meter
-  Openbaar vervoer: aanwezigheid, frequentie, en richtingen van ov modaliteiten
-  Wegen: aanwezigheid van snelwegen, snelwegafslagen, regionale wegen en parkeervoorzieningen

Plaatswaarde:

-  Nabijheid: intensiteit van gebruik in de eerste 300 meter ten opzichte van het totaal
-  Intensiteit: dichtheid inwoners, werknemers, bezoekers
-  Menging: verhouding inwoners en werknemers per ha

De positie van Zuid-Kennemerland en IJmond in de Metropoolregio kan worden versterkt door de mogelijkheden van de spoorcorridor Zuid-Kennemerland beter te benutten. De corridor kan zowel ruimtelijk als vervoerskundig worden verbeterd door uitvoering van een reeks van onderling samenhangende ingrepen op het gebied van voorzieningen, wonen, natuur, recreatie en infrastructuur. In de hoofdtekst is ingegaan op de samenhang tussen de verschillende stationsknopen in de regio Zuid-Kennemerland en IJmond. In de hierna volgende tekst staat per station beschreven welke mogelijkheden wij zien voor een betere benutting van de knooppunten.

De voorgestelde maatregelen voor de korte termijn dragen direct bij aan het gebruik van het openbaar vervoer. De ideeën voor de lange termijn zijn bedoeld als aanzet voor een regionale discussie over de ontwikkeling van deze knooppunten en de ambities op de corridor.

Traject Haarlem-Leiden

Het traject Haarlem – Leiden is een goed gebruikte lijn. Investerings in dit traject kunnen dit gebruik versterken.

Vogelenzang

Tussen Heemstede – Aerdenhout en Hillegom zijn geen stations gelegen. Een nieuw station om de bestaande kernen Vogelenzang en Bennebroek te ontsluiten biedt op korte termijn weinig perspectief. Het ontwikkelen van een nieuwe kern rondom een eventuele nieuwe stationslocatie kan op de lange termijn uitgroeien tot een goed gebruikt sprinterstation, mits de ontwikkelruimte (ca 45 ha.) wordt benut en ontwikkeld rondom het station. Een recreatief programma met woningbouw en werkgelegenheid in de directe nabijheid is hiervoor kansrijk. Een dergelijke ontwikkeling draagt ook bij aan een betere multimodale ontsluiting van de kuststrook.



Stationsplein Heemstede-Aerdenhout

Heemstede-Aerdenhout

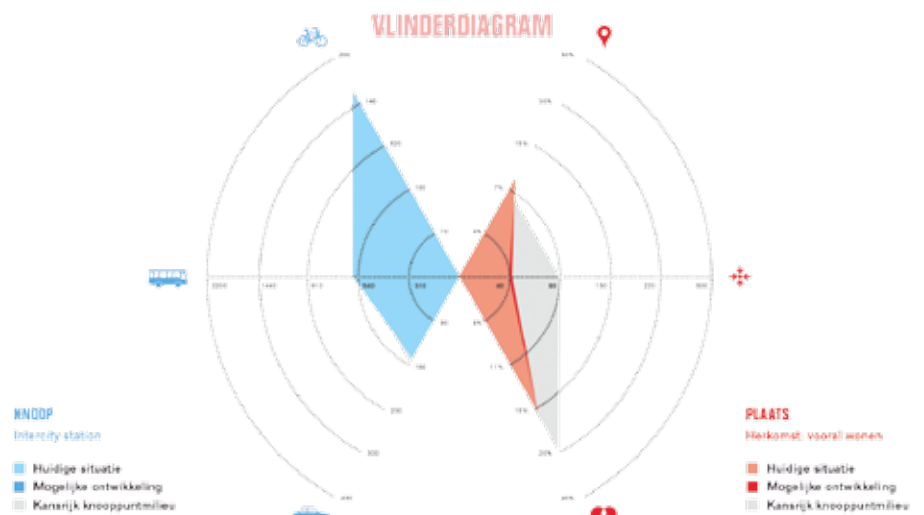
Op dit moment heeft het station Heemstede-Aerdenhout een intercity status met relatief veel in- en uitstappers. De bebouwingsdichtheid rond het station is laag. In het voor- en natransport is het gebruik van de fiets erg hoog.

Korte termijn

Voor Heemstede – Aerdenhout is het van belang om de aantrekkelijkheid van het station, de openbare ruimte en de langzaam verkeersroutes te verbeteren. Fietsenstallingen zijn al in kwaliteit verbeterd en dienen in de komende jaren verder te worden uitgebreid. De verwijzing naar de bus en informatie (Wayfinding) over de bereikbaarheid van verschillende bestemmingen met het onderliggend openbaar vervoer moet worden verbeterd.

Lange termijn

Heemstede-Aerdenhout heeft beperkt ruimte voor ontwikkelingen, maar in de Leidsevaartbuurt en de spoorzone rond het station is potentie voor ontwikkelingen in kleinstedelijke en stedelijke dichtheden. Wonen, werken en voorzieningen kunnen hier gecombineerd worden op relatief klein grondoppervlak. Vanwege de goede bereikbaarheid van de locatie richting Amsterdam en Den Haag is de vraag naar een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu in een hogere dichtheid aannemelijk. Dit is in contrast met de huidige plannen – in lage dichtheden - in het gebied rondom het station.



Vlinderdiagram Heemstede-Aerdenhout

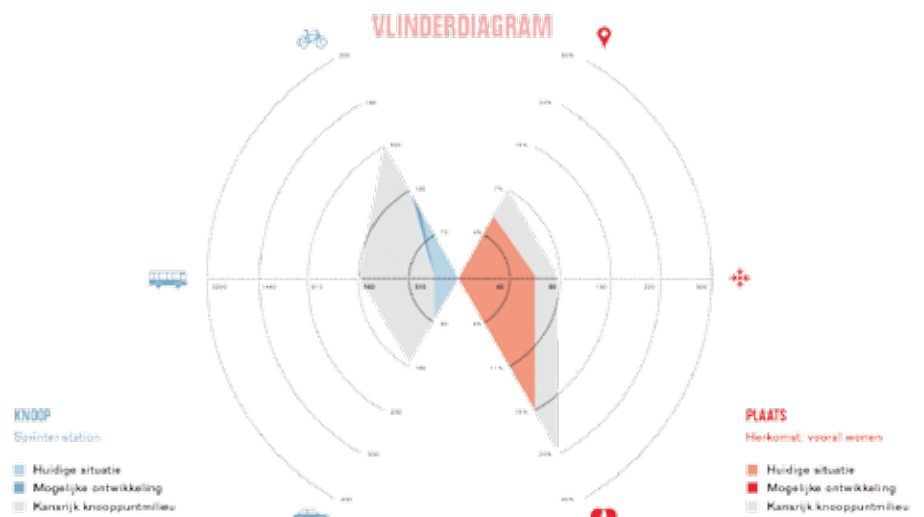


Traject Haarlem-Uitgeest

Het deeltraject Haarlem – Uitgeest wordt matig gebruikt. Enerzijds het vervoersaanbod (vaak stoppende sprinters in lage frequentie) en anderzijds de vervoerspotentie (weinig bestemmingen en woningen in lage dichtheden rondom de sprinterstations) maken dit deeltraject tot een slecht gebruikt onderdeel van de corridor Zuid – Kennemerland. Dit geldt met name voor de stations tussen Haarlem en Beverwijk (Bloemendaal, Santpoort Zuid, Santpoort Noord en Driehuis) en in mindere mate voor Heemskerk. Van station Beverwijk wordt goed gebruik gemaakt.

Bloemendaal

Ten westen van het station liggen veel vrijstaande woningen in zeer lage dichtheden. Aan de oostzijde liggen met name rijtjeswoningen. Aan de randen van het invloedsgebied ligt een aantal regionale sportvoorzieningen (Pim Mulierpark). Deze zijn vanaf het station slecht vindbaar en niet goed ontsloten. De overlap met het invloedsgebied van station Haarlem (dat een veel groter bereik heeft dan de sprinterstations), Santpoort Zuid en Overveen, de Westelijke Randweg als barrière en de lage bebouwingsdichtheden zijn debet aan het lage gebruik van het station. Sinds kort wordt het station ontsloten met een buurtbus. Het voormalige stationsgebouw heeft een karakteristiek uiterlijk en wordt verhuurd als vergaderlocatie. De



Vlinderdiagram Bloemendaal

- de voetgangersstromen naar het sportcomplex zijn te faciliteren. Ook al is er ontwikkelruimte aanwezig rondom station Bloemendaal, er is binnen de gemeente weinig draagvlak voor. Bovendien zal extra woningontwikkeling in Bloemendaal slechts beperkt bijdragen aan het gebruik van het spoor. Gericht inzetten op verdere ontwikkeling van de stationsomgeving zal het gebruik van station Bloemendaal slechts in beperkte mate verbeteren. Afhankelijk van de ontwikkelingen is op lange termijn sluiting ook een reële optie.
- 2 Verplaatsen station naar de zuidzijde. Door het station te verplaatsen naar de ijsbaan worden de sportvoorzieningen hier direct ontsloten. Daarnaast kan dubbel gebruik van de parkeergelegenheid plaats vinden en sluit de locatie goed aan op de fietsroutes in de omgeving. De verwachting is dat het gebruik van het spoor enigszins zal toenemen. De nieuwe stationsomgeving is daarnaast ook kansrijk als eventuele evenementenlocatie.
 - 3 Verplaatsen station naar de noordzijde. Door het station samen te voegen met station Santpoort Zuid worden meerdere doelen bereikt: de overlap met station Haarlem wordt weggenomen, de lijn Uitgeest – Haarlem wordt versneld door het verminderen van het aantal stations, de sportvelden worden ontsloten, gecombineerd parkeren is mogelijk. Daarnaast zijn er mogelijkheden tot ontwikkeling van woningbouw of voorzieningen. Tevens kan het nationaal park vrij direct worden ontsloten via de Schapenduinen.
 - 4 Samenvoeging, bij Santpoort Zuid of op een nieuwe locatie, past het beste binnen het lange termijn perspectief. Dit leidt tot rijtijdwinst op dit traject en een beter gebruik en ontwikkelperspectief voor dit knooppunt.



Santpoort Zuid

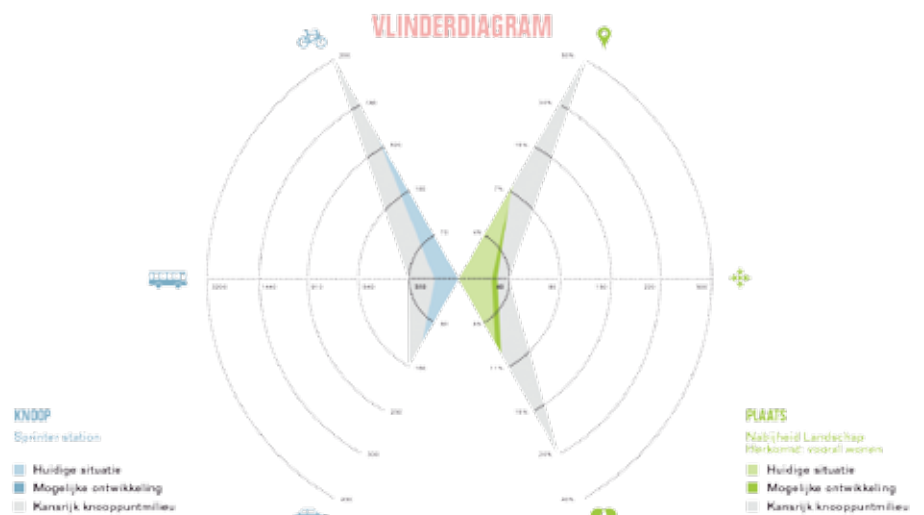
Ook station Santpoort Zuid wordt matig gebruikt. Het stationsgebouw heeft een multifunctioneel gebruik en er is een aantal voorzieningen rondom het station aanwezig. Het station is aangesloten op het fietsknooppuntennetwerk en is startpunt van wandelroutes door de duinen. De buurtbus zorgt voor een lokale openbaar vervoerontsluiting en het station kan goed aangesloten worden op de ringweg Haarlem en de N208, mogelijk de toekomstige kustboulevard. De ontwikkeling van station Santpoort Zuid als knoop tussen het Kennemer Gasthuis, het sportcomplex en de toegang tot de Kennemerduinen maakt Santpoort Zuid tot een interessante locatie voor ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast is het in potentie een goede locatie voor evenementen.

Korte termijn

Op de korte termijn kan station Santpoort Zuid zich nadrukkelijker profileren als toegangspoort naar de duinen. Een duidelijke keuze hiervoor ten opzichte van Driehuis en Santpoort Noord kan bijdragen aan een beter gebruik en draagvlak voor aanvullende voorzieningen. Bijvoorbeeld fietsverhuur (anders dan de OV fietsen) en fietsherstel is een wenselijke aanvulling op het aanbod op het station.

Lange termijn

Doorontwikkeling van deze knoop tot buitenpoort, met een duidelijk ontwikkelde poortfunctie naar het landschap, biedt voor deze knoop een aantrekkelijk perspectief. Voor de lange termijn kan samenvoeging met station Bloemendaal een meerwaarde hebben voor de ontwikkeling van deze functie, het faciliteren van regionale functies en een versnelling op dit traject.



Vlinderdiagram Santpoort-Zuid



Santpoort Noord

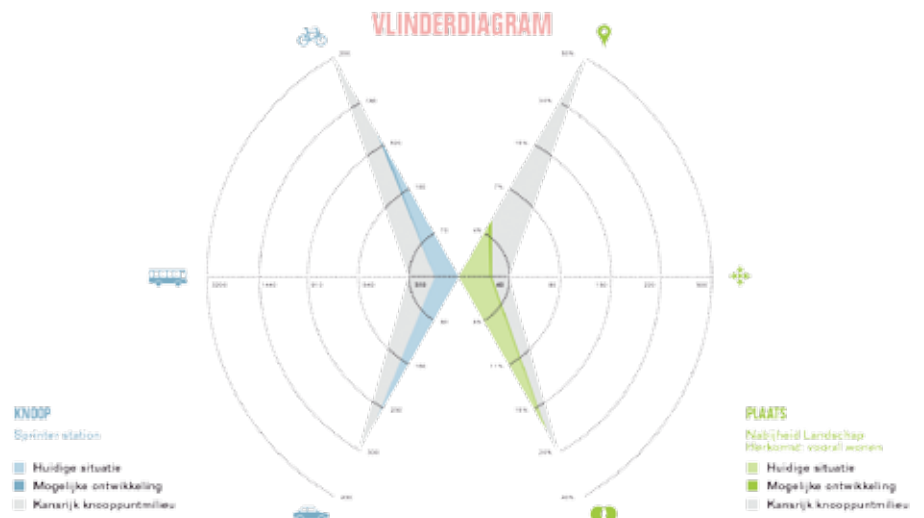
Het gebruik van station Santpoort Noord is beperkt. Het station is goed ontsloten met de auto, maar heeft een decentrale ligging aan de flank van de dorpskern. Vanuit het station is het duingebied Kennemerduinen goed te bereiken.

Korte termijn

Voor de korte termijn is het wenselijk de aanwezig P+R voorziening uit te breiden. Daarnaast dient de entree van de sporen beter aangeduid te worden. Voor de sociale veiligheid is het wenselijk de tunnel onder de sporen door beter te onderhouden en te verlichten.

Lange termijn

Voor de lange termijn is er geen perspectief voor het huidige station Santpoort Noord in de huidige vorm. De overlap met het invloedsgebied van de nabijgelegen stations, de verbetering van het HOV tussen Haarlem en IJmuiden, en de beperkte ontwikkelmogelijkheden ondermijnen het toch al geringe gebruik. Een ontwikkelperspectief voor de lange termijn is het samenvoegen van station Santpoort Noord met Driehuis. Hiermee ontstaat een goed bereikbare knoop waarbij verknoping met HOV, fiets en auto zeer goed mogelijk is en het station tevens als landschapspoor naar de duinen kan dienen.



Vlinderdiagram Santpoort-Noord

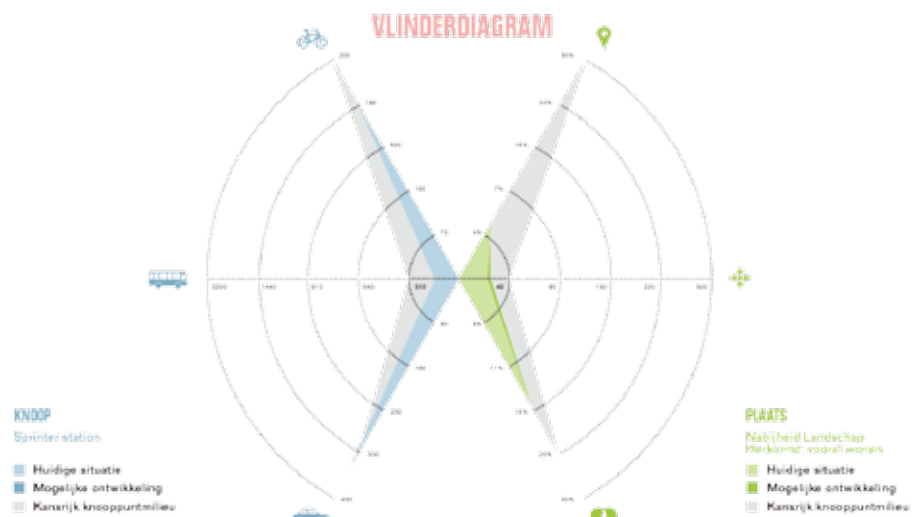


Driehuis

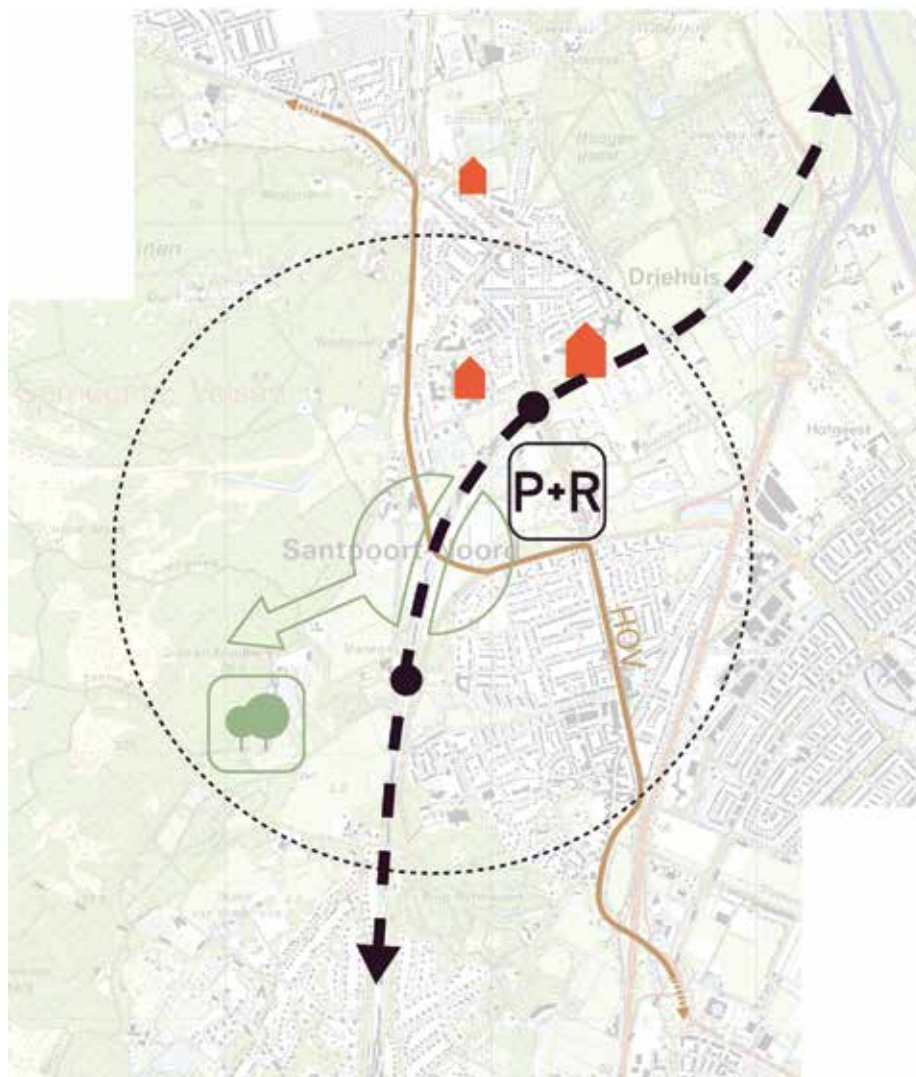
Station Driehuis is direct gelegen langs de Hagelingerweg, de verbinding van Santpoort met Velsen. Ontsluiting met de auto vindt echter plaats via een woonwijk doordat de Hagelingerweg het spoor via een tunnelbak kruist. Het station heeft een zeer goed gebruikt P+R dat echter niet efficiënt is ingericht. De verbinding met met de toekomstige HOV bus is slecht, de haltes liggen op ruime afstand van het station. De toegankelijkheid van het station is beperkt. Het perron is ontsloten via een tunnel, liften voor minder validen ontbreken.

Korte termijn

Doordat een koppeling tussen HOV en spoor ontbreekt, is de verwachting dat het aantal spoorreizigers via dit station zal afnemen. Een koppeling tussen HOV en spoor is niet makkelijk realiseerbaar op de huidige stationslocatie, daarom raden wij aan om te onderzoeken of verplaatsing van het station naar het westen tot de mogelijkheden behoort. Voor het behoud van dit station, is het in ieder geval van belang om bestaande treinreizigers te binden en eventueel nieuwe reizigers aan te trekken. Voor de korte termijn wordt daarvoor aangeraden te voorzien in meer parkeergelegenheid en het verbeteren van de fietsverbindingen in de richting van het Velserbreek, duingebied en het crematorium. Deze verbeteringen in het fietsnetwerk werken ook gunstig bij een eventuele verplaatsing van het station. Station Driehuis kan fungeren als entree naar de landgoederen aan de oostzijde van de Hagelingerweg. Hiervoor is de aanleg van een (loop)brug naast het viaduct noodzakelijk.



Vlinderdiagram Driehuis



Lange termijn

Samenvoeging met station Santpoort Noord en verknoping met HOV. Voor reizigers uit Velsbroek biedt dit een aantrekkelijke en goed met de auto bereikbare P+R locatie. Reizigers uit IJmuiden worden via het HOV Velsen direct in de eigen regio aangesloten op het spoornetwerk.

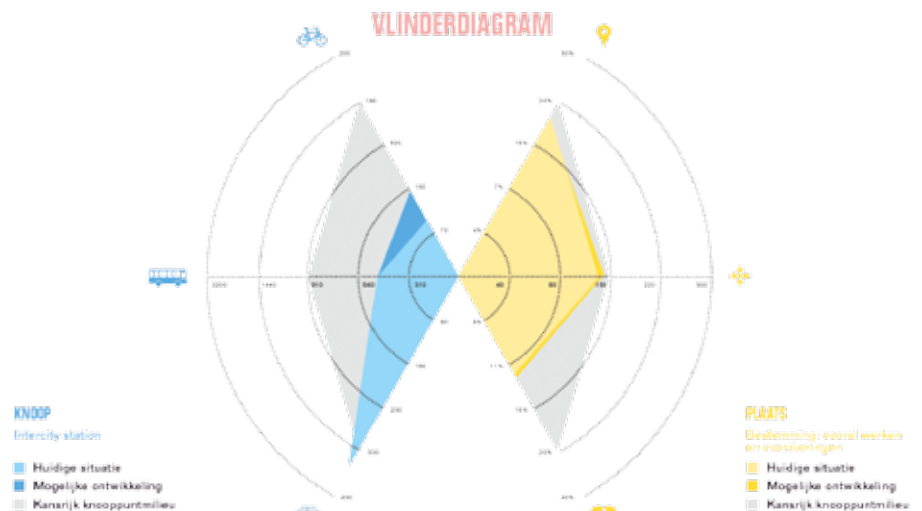
Deze oplossing biedt de meeste mogelijkheden voor enerzijds de ruimtelijke ontwikkeling rondom het (nieuwe) station Driehuis, het ontsluiten van IJmuiden en anderzijds de ontwikkeling van de vervoersvraag van het traject Uitgeest - Haarlem. Belangrijk aandachtspunt is de ligging van de ecologische hoofdstructuur aan de westzijde van het spoor. In dit verband dient vooral de natuurlijke en ecologische kwaliteit als verbindingszone tussen de binnenduinrand en Spaarnwoude te worden uitgebouwd. Kansrijk kan zijn om eventuele ontwikkeling te koppelen aan een landschappelijke en ecologisch versterking van de Biezen. Verder naar het westen begint het Nationaal Landschap, tevens beschermd Natura 2000 gebied.



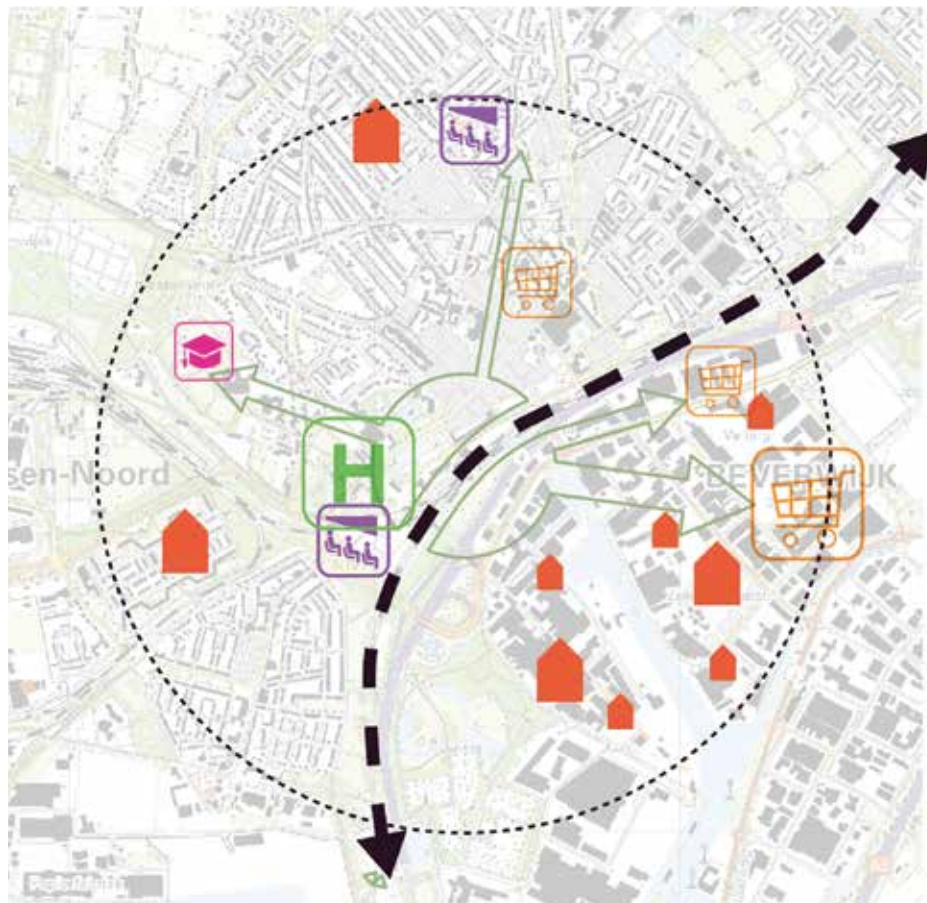
Beverwijk

De spoorzone van Beverwijk vormt samen met de A22 een prominente infrastructuurbundel die een scheiding vormt tussen het centrumgebied van Beverwijk, de woongebieden hier omheen en het werk- en winkelgebied de Pijp. De afgelopen jaren is gewerkt aan de ontwikkeling van het Stationsgebied Beverwijk. De stationsomgeving, en het invloedsgebied hebben een enorme ontwikkelpotentie. De kunst is om met ontwikkelingen in de nabije toekomst, gewenste ontwikkelingen op de lange termijn mogelijk maken. In onze visie zijn bereikbaarheid en kwaliteit sleutelbegrippen in deze ontwikkeling. Bereikbaarheid met fiets, (H)OV en auto, een hoge dichtheid van wonen en werken in het invloedsgebied en de nabijheid van belangrijke (boven-)regionale voorzieningen zoals het ziekenhuis en de Bazaar, met daarnaast een zeer grote herontwikkelingsopgave, maken Beverwijk tot een knoop met zeer hoge potentie.

Het stationsgebied zal de aantrekkelijkheid van de stad moeten vergroten en onlosmakelijk moeten zijn verbonden met het centrum, het ziekenhuis en de bazaar. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan kan het stationsgebied een gebied worden met allerlei verschillende functies, waar mensen graag willen werken, wonen en verblijven.



Vlinderdiagram Beverwijk



De bereikbaarheid van het gebied, voor de auto en het OV, is momenteel onder de maat. Belangrijke bottleneck is de verbinding A22 – Velsertaverse – station. Daarnaast vormen de drukke Parallelweg en de Wijckermolen barrières voor het langzaam verkeer.

Korte termijn

Verbinding van het station met de Parallelweg is van groot belang, zowel voor de korte als de lange termijn. Een directe verbinding voor langzaam verkeer tussen het station en de Parallelweg, zodat voetgangers en treinreizigers vanuit het stationsgebied makkelijker de Parallelweg kunnen bereiken kan hier een belangrijke bijdrage leveren. Een 'rode looper' – een eenduidig en herkenbaar vormgegeven looproute - richting stad en richting Parallelweg / de Bazaar via deze nieuwe verbinding, vergroot de aantrekkelijkheid voor bezoekers met het openbaar vervoer.

Om ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn mogelijk te maken is het nodig om nu al te investeren in het infrastructuurnetwerk rondom deze knoop. De regio heeft reeds een besluit genomen voor reconstructie van de aansluiting A22 – Beverwijk. In aanvulling hierop kan een pakket aan verkeersmanagementmaatregelen voor de korte termijn een duidelijk positief effect sorteren. Belangrijke elementen hierin kunnen zijn:

- Prioriteren van auto en busverkeer tussen Haarlem en de noordelijke IJmond via de Velsertaverse, eventueel ten koste van doorgaand verkeer op de A22. Dit beperkt congestie rondom het stationsgebied.
- Verbeteren van de prioriteit van het busverkeer en fietsvriendelijke verkeerslichten in het invloedsgebied van het station. Dit verbetert de bereikbaarheid voor treinreizigers van en naar het station.

Lange termijn

Met de korte termijn maatregelen als basis kan een verdere invulling van het stationsgebied en omgeving plaatsvinden. De nabijgelegen haven de Pijp en het omringende bedrijventerrein bieden goede kansen voor grootschalige transformatie tot een (hoog)stedelijk woon- en werkgebied in de directe invloedssfeer van het station. Een goede langzaam verkeersverbinding is daarbij cruciaal. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen hier hand in hand gaan met infrastructuurontwikkelingen. Een betere inpassing van de A22 in de stationsomgeving van Beverwijk is daarbij een grote uitdaging. Ombouw van de weg tot stadsboulevard is wenselijk voor de ontwikkeling van een samenhangende stationsomgeving, maar op dit moment niet mogelijk zonder ingrijpende en kostbare maatregelen op de A9 en de verbindingen tussen A22 en A9. Daarnaast zorgt afwaardering van de weg nog niet automatisch tot integratie in het gebied. Technologische veranderingen op het gebied van auto (aan)sturing en veiligheid zullen in de toekomst er voor zorgen dat minder ruimte voor infrastructuur nodig is. Dat is het moment dat afwaardering kansen biedt. De vraag is of partijen dat moment af willen wachten, of dat er andere mogelijkheden zijn de A22 ruimtelijk en verkeerskundig beter te verbinden met het stationsgebied. Realisatie van een vrijliggende busvoorziening tussen A22 en station Beverwijk maakt snel en betrouwbaar HOV mogelijk, waardoor een busverbinding tussen Zuid-Kennemerland en Beverwijk van betere kwaliteit gerealiseerd kan worden. Voor voorzieningen met een regionale functie, die zowel voor de agglomeratie van Beverwijk, als voor de gehele regio Haarlem- IJmond van belang zijn, is de stationsomgeving van Beverwijk een geschikte locatie.

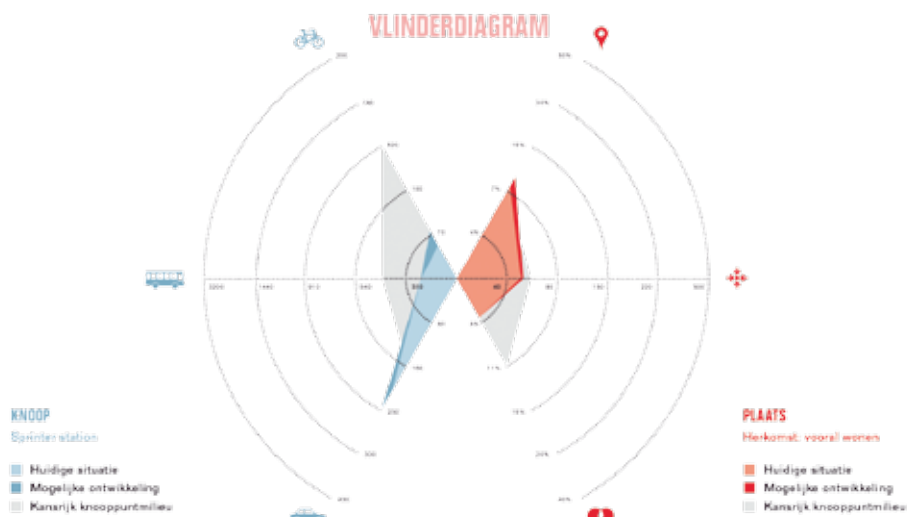


Heemskerk

Het aantal reizigers op dit station blijft verhoudingsgewijs achter bij de aantallen potentiële reizigers die rond het station wonen. Enerzijds heeft dit te maken met het beperkte vervoersaanbod: een vaak stoppende sprinter met een lage frequentie, anderzijds met de slechte oriëntatie van het station ten opzichte van de omliggende wijken.

Station Heemskerk ligt excentrisch ten opzichte van het centrum van Heemskerk. Er is een gefragmenteerde invulling van het gebied met een mix van functies rond het station. De vervoersstromen hier naartoe conflicteren op meerdere punten met elkaar. In de afgelopen jaren is de woonwijk Broekpolder gebouwd. Direct naast het station, maar met de rug naar het station toe. Een toename van de reizigersaantallen is zichtbaar sinds het station - door interventie van bewoners - ook vanuit de Broekpolderzijde toegankelijk is gemaakt.

De bereikbaarheid vanuit de nieuwe woonwijk Broekpolder en de verbinding tussen het centrum van Heemskerk en het station moeten worden verbeterd. Er ligt op dit moment geen doorlopende fietsroute, waarmee het station bereikt kan worden. Een onderdoorgang voor langzaam verkeer ter hoogte van de Belgiëlaan moet nog verbonden worden met het stationsgebied.



Vlinderdiagram Heemskerk

Korte termijn

Om de fragmentatie in het stationsgebied op te lossen moet een scheiding gemaakt worden tussen het autoverkeer en het langzaam verkeer. De auto-gerelateerde functies – parkeren, benzinepomp en supermarkt – kunnen losgekoppeld worden van de stationsfuncties om hiermee ruimte te creëren voor een stationsplein met verblijfskwaliteit. De supermarkt die op dit moment plannen uitwerkt om nieuwbouw te plegen moet verplaatst worden naar het einde van het Euratomplein. Met deze verplaatsing is de functiescheiding van auto's en langzaam verkeer te realiseren. Het station krijgt meer ruimte en een goede positie in in het gebied en de zichtbaarheid en vindbaarheid van het station worden sterk verbeterd. Met behulp van een aparte fietsstraat parallel aan de autoroute wordt het gebied veiliger en toegankelijker voor het langzaam verkeer. Deze verbinding kan worden opgenomen in het regionale fietsnetwerk.

Ter plaatse van de perrons ligt een gelijkvloerse kruising. Als de frequentie op deze corridor sterk omhoog gaat en het aantal reizigers toeneemt moet die vervangen worden door een ongelijkvloerse kruising.

Lange termijn

Voor de lange termijn is het wenselijk een verbinding te realiseren tussen het station en het centrum. Als transformatie van dit gebied aan de orde is, kunnen naast de verbinding voorzieningen op buurt en stadsniveau worden toegevoegd en wordt de verbinding met het onderliggende regionale openbaar vervoer verbeterd. Daarnaast biedt een nieuwe aansluiting op de mogelijk toekomstige stadsboulevard N206 / N208 / A22 de mogelijkheid het station te verknopen met het autonetwerk. Deze aansluiting biedt op termijn een belangrijke kans het stationsgebied van Beverwijk te ontlasten.

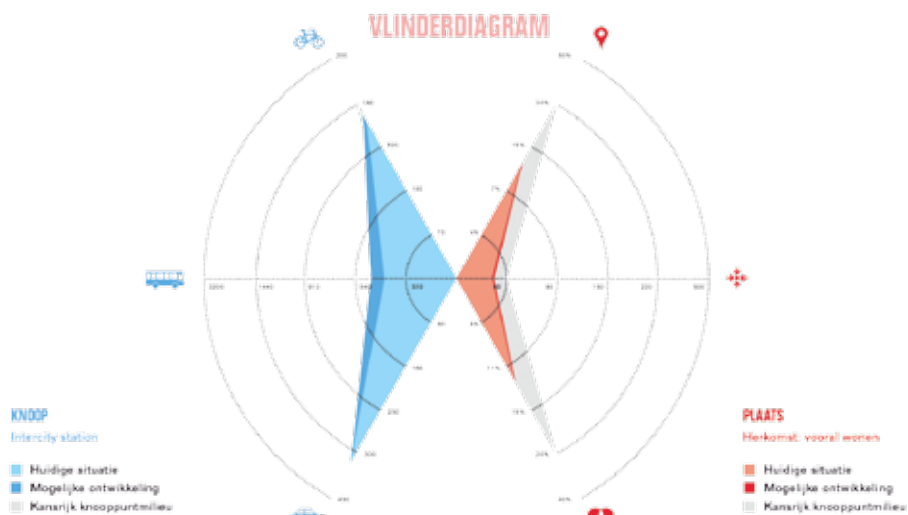


Uitgeest

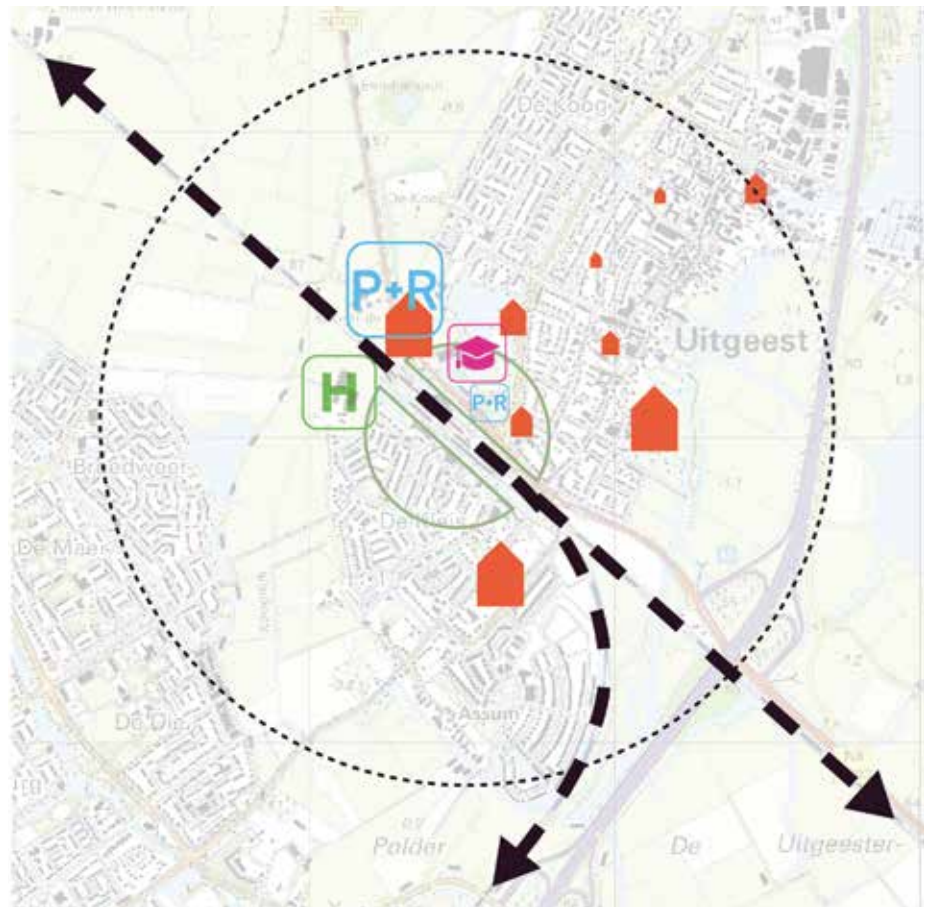
Station Uitgeest is een belangrijk knooppunt in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Hiervoor wordt in Uitgeest onder meer de perroncapaciteit uitgebreid. Nu is het station al een belangrijk vervoersknooppunt in de regio: het is niet alleen halte op de lijn Amsterdam – Alkmaar, maar ook halte op de lijn Alkmaar – Haarlem en eindpunt van de Sprinter Amsterdam – Uitgeest. Hierdoor is het een belangrijk schakelpunt tussen de regio's Haarlem – IJmond, Noord-Kennemerland en de Zaanstreek. Het stationsgebied is goed ontsloten via de provinciale weg N203 en het stedelijke netwerk van Uitgeest en Heemskerk. Langzaam verkeer en autoverkeer rondom het stationsgebied zijn in het verleden ontvlochten. Het P+R terrein wordt zeer goed gebruikt, ook in dat opzicht vormt Uitgeest een schakelpunt tussen de regio's. Het station ontsluit een aantal woonwijken van Uitgeest in de nabijheid, maar de ruimtelijke dichtheid rondom het station zelf is vrij laag.

Korte termijn

Voor de korte termijn is het van belang een duidelijk en gedragen beeld van het lange termijn perspectief te ontwikkelen om nu de juiste keuzes te kunnen maken voor deze locatie. Keuzes op de korte termijn ten aanzien van de locatie van zwembad De Zien moeten het lange termijn perspectief niet belemmeren. Concreet gaat het er bij de planontwikkeling om dat gezocht wordt naar (regionale) programma's die gebruik maken van de optimale bereikbaarheid over het spoor en dat bijvoorbeeld ontwikkeling van woningbouw in lage dichtheden op deze plek moet worden voorkomen. Een tijdelijke vulling van dit gebied voor de periode tot 2020 – 2030 met



Vlinderdiagram Uitgeest



bijvoorbeeld een combinatie van parkeren (P+R), een supermarkt (zie het voorbeeld van de Deen aan de zuidzijde), en een voorzichtige start met stedelijke wonen, kan als motor dienen voor een doorontwikkeling van deze knoop.

Lange termijn

Voor het langetermijn perspectief van Uitgeest zijn er in theorie twee mogelijkheden: Een ontwikkeling tot transferpunt. In dit perspectief biedt Uitgeest een uitstekende overstap tussen modaliteiten (bus - spoor, auto - spoor, fiets - spoor). De nadruk ligt op de bereikbaarheid, en niet op het ruimtelijk ontwikkelen in hogere dichtheden en/of faciliteren van regionale voorzieningen. Een deel van de vrijkomende ruimte van zwembad de Zien kan in dit perspectief op maaiveld worden gebruikt voor extra P+R faciliteiten. Een groot nadeel van deze benadering is de moeizame sociale veiligheid in de avonden. Dit ontwikkelperspectief past daarmee slecht in het beleid om de benutting van knooppunten en de ruimtelijk - economische samenhang in de Metropoolregio te versterken.

Een ontwikkeling tot Hubdorp. In dit perspectief biedt de stationsomgeving van Uitgeest naast goede overstapmogelijkheden, ook ruimte voor de regionale woningbouwopgaven in hogere dichtheden en voorzieningen met een hoog OV gebruik (bv zorg / regionaal onderwijs (ROC)). Bouwen buiten BBG is hiervoor te overwegen maar de ontwikkeling van het terrein van zwembad de Zien moet nadrukkelijk in dit perspectief worden meegenomen. Meervoudig ruimtegebruik (parkeren - voorzieningen) is noodzakelijk, het is de kunst te zoeken naar mogelijkheden om de stedelijkheid van de stationsomgeving te vergroten en tegelijk de leefkwaliteit in het totale gebied te verbeteren.



Deeltraject Amsterdam - Zandvoort

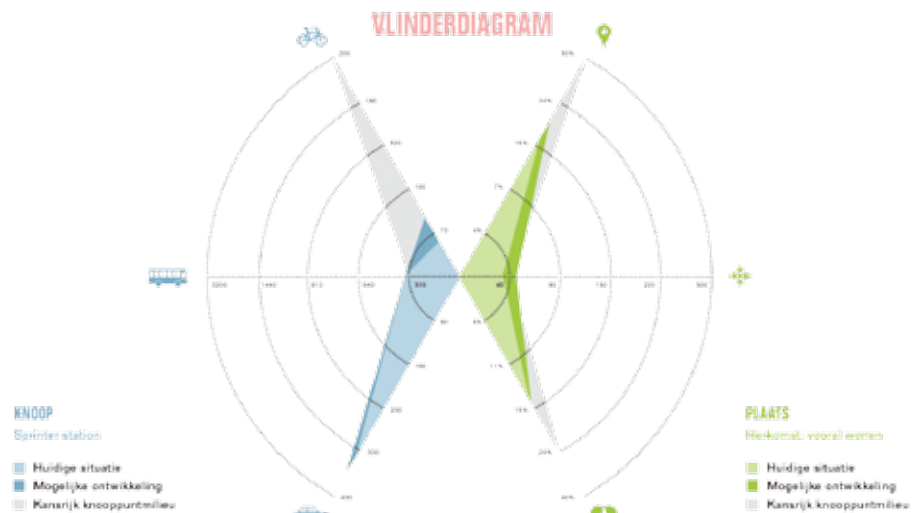
Het deeltraject Amsterdam - Zandvoort wordt redelijk gebruikt maar er is ook veel ruimte voor verbetering en frequentieverhoging.

Halfweg-Zwanenburg

Halfweg-Zwanenburg is een solitaire knoop, die goed bereikbaar is met auto en trein. Het station is in 2012 geopend en is gesitueerd vlakbij het Sugar City complex. Gezien de ligging van de locatie binnen de geluidscontour van Schiphol ligt de nadruk voor potentiële ontwikkeling op werken en voorzieningen en is wonen minder kansrijk. Met de keuze van deze locatie voor het station kan worden ingezet op evenementen en overig programma dat verder in regio geen plek heeft (en weinig hinder van vlieggeluid ondervindt). Daarnaast is de ligging van het station direct aan de Groene Buffer tussen Amsterdam en Haarlem uniek en kan het daarmee een poortfunctie vervullen naar het bijzondere landschap.

Korte termijn

In de komende 5 jaar ligt de focus op het ontwikkelen en herbestemmen van Sugar City als regionale voorziening en de transformatie van het omliggende bedrijventerrein. De aansluitingen tussen het station en de omliggende gebieden



Vlinderdiagram Halfweg-Zwanenburg

moeten verder worden verbeterd: de routes over de Domineelaan en Zwanenburgerdijk behoeven aanpassingen voor fietsers. De voetgangersverbinding met het groen en recreatiegebied Spaarnwoude heeft een aanpassing zodat dit gebied toegankelijker wordt gemaakt. Het P+R terrein moet worden aangepast. Verder kan de gemeente doorgaan met investeren in kleinschalige renovatie en transformatie van het woongebied aan weerszijden van het spoor om het karakter van deze gebieden voorlopig te behouden en waar mogelijk te versterken. Dit geldt zowel binnen Halfweg als Zwanenburg.

Middellange en lange termijn

Tot 2030 kan de locatie zich verder ontwikkelen als multifunctionele plek in de regio. De bedrijvigheid kan verder worden uitgebouwd met het accent op leisure met een regionale aantrekkingskracht. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan festivals en outlet shopping. Ook dient extra inzet te worden gepleegd op het realiseren van de poortfunctie naar het landschap.



Haarlem Spaarnwoude

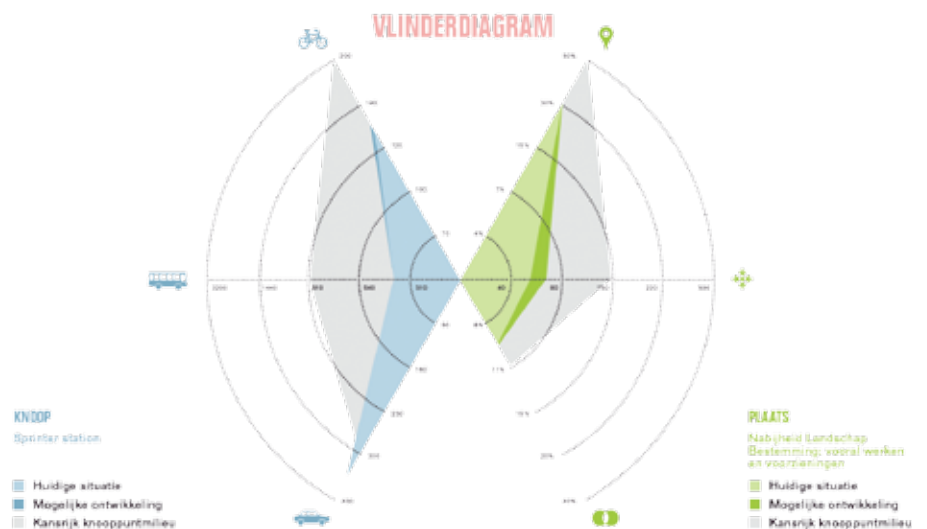
Haarlem Spaarnwoude is direct gelegen aan de N200 en is daarmee goed te bereiken met de auto. Dit is tegelijkertijd ook het probleem van dit station. Het is omgeven met infrastructuurbundels waardoor ruimtelijke kwaliteit en een prettig verblijfsklimaat ontbreken. Haarlem Spaarnwoude is - net als Haarlem, Beverwijk en Zandvoort - een knoop waar zowel veel woningen (herkomsten) als bestemmingen gelegen zijn.

Korte termijn

Voor de komende paar jaar dient de nadruk te liggen op het verbeteren van de kwaliteit op en rondom het station, en op het ontvlechten van de infrastructuur knoop om ruimte te winnen, zodat fiets-, voetgangers- en autobereikbaarheid van het gebied verbeteren. De routes voor fietsers en voetgangers naar beide zijden van het spoor moeten verbeterd worden, ook de doorgaande routes van de stad naar het recreatiegebied Veerplas moeten aangepakt worden. Concrete voorbeelden hiervan zijn de fietssnelweg Haarlem – Amsterdam, het doortrekken van het fietspad ‘Veerpad’ naar de Oudeweg en het verbeteren van de voetgangersroutes vanaf het station naar bijvoorbeeld de IKEA.

Lange termijn

Dit stationsgebied is op de langere termijn net als Beverwijk een zeer interessante locatie voor (her)ontwikkeling en transformatie. Ten noorden van het spoor ligt een grote kans in de transformatieopgave van een deel van het bedrijventerrein Waarderpolder, waar een meer gemengd milieu kan ontstaan met wonen en werken. Hiervoor zijn de korte termijn maatregelen voor verbetering van de bereikbaarheid



Vlinderdiagram Haarlem Spaarnwoude

een eerste cruciale stap. Om het station goed aan te laten sluiten bij de omgeving en de nieuwe ontwikkelingen is het wenselijk om niet alleen goede verbindingen te maken en de infrastructuur barrières te slechten en zogenaamde plaats-waarde toe te voegen maar moet de stationsomgeving ook een aantrekkelijke plek worden.

Er zijn verschillende manieren om het station na 2020-2030 verder te ontwikkelen. Bijvoorbeeld door de toepassing van een nieuw, verhoogd maaiveld op het niveau van de passerelle en gelijktijdige overkluizing van de weg kan een nieuwe openbare ruimte gerealiseerd worden waaraan regionale functies, wonen en werken kunnen worden gekoppeld. Hierbij kan worden gedacht aan voorbeelden zoals Station Rijswijk, de centrumontwikkeling bij Station Zaandam of het Nieuwe Stationsgebouw van Breda.

Het is voor deze knoop van cruciaal belang om te zoeken naar mogelijkheden tot meervoudig ruimtegebruik. De vestiging van de IKEA kan hier een belangrijke rol in spelen. Door een uitgekiende parkeerstrategie, waarbij parkeerplaatsen van voorzieningen zoals de IKEA ook gebruikt kunnen worden voor P+R, kunnen parkeerplaatsen meervoudig gebruikt worden. Daarnaast biedt een gebouwde parkeervoorziening in plaats van maaiveld parkeren de mogelijkheid extra ruimte te bieden aan andere functies. De nieuwe parkeervoorziening van IKEA Utrecht, met daar bovenop voetbalvelden, is hier een mooi voorbeeld van. Het realiseren van de Oostring en het doortrekken van de Prins Bernhardlaan onder het spoor, biedt de mogelijkheid de infrastructuur rondom de knoop te ontvlechten. Dit is echter een kostbare opgave, die mogelijk deels door de gebiedsontwikkeling gefinancierd moet worden. In het licht van een dergelijke ontwikkeling valt ook de aanleg van een bypass van de Zuidtangent langs station Haarlem-Spaarnwoude te overwegen.

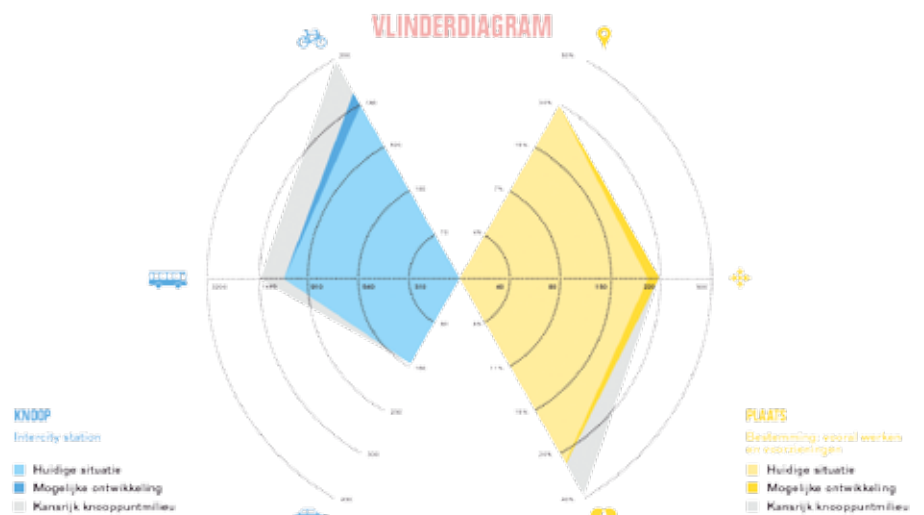


Haarlem

Station Haarlem vormt het belangrijkste knooppunt voor reizigers in de regio. Naast een transferpunt is het een belangrijke bestemming voor bezoekers en mensen die werken in de binnenstad. De gehele spoorzone heeft een bijzondere positie in de stad Haarlem: deze vormt de entree voor de stad, maar is tegelijkertijd een belangrijke doorsnijding van de noord - zuid ontwikkelde stad.

Korte termijn

Consolideren en versterken van de functie van het station en het stationsgebied als bestemming en transferpunt is van cruciaal belang voor de regio. Belangrijk onderdeel daarbij is verbetering van de bereikbaarheid van het station met openbaar vervoer en voor langzaam verkeer. Haarlem heeft hier al belangrijke stappen gezet met de realisatie van een groot aantal fietsenstallingen, de Rode Loper naar de binnenstad en de herinrichting van het busstation. De bereikbaarheid per fiets vanuit het noorden is matig. Onderzocht moet worden op welke wijze deze kan worden verbeterd.



Vlinderdiagram Haarlem

Lange termijn

Grote uitdagingen voor de lange termijn liggen in de ontwikkeling van de noordzijde van het station: bereikbaarheid van het station met het HOV (doorstroming HOV Haarlem Noord) en de auto. Voor de kwaliteit op de lange termijn is het wenselijk de ruimtelijke scheiding door het autoverkeer op het Staten Bolwerk en Prinsen Bolwerk te verminderen. Als voorbeeld hiervoor kan het stationsgebied van Zaandam dienen waarbij het autoverkeer en voetgangers op gescheiden niveaus worden afgewikkeld. Een alternatief is het autoverkeer niet langer via het centrum maar via de ringweg af te wikkelen en de koppeling spoor/auto bij Santpoort Zuid, Haarlem Spaarnwoude en Heemstede Aerdenhout plaats te laten vinden.



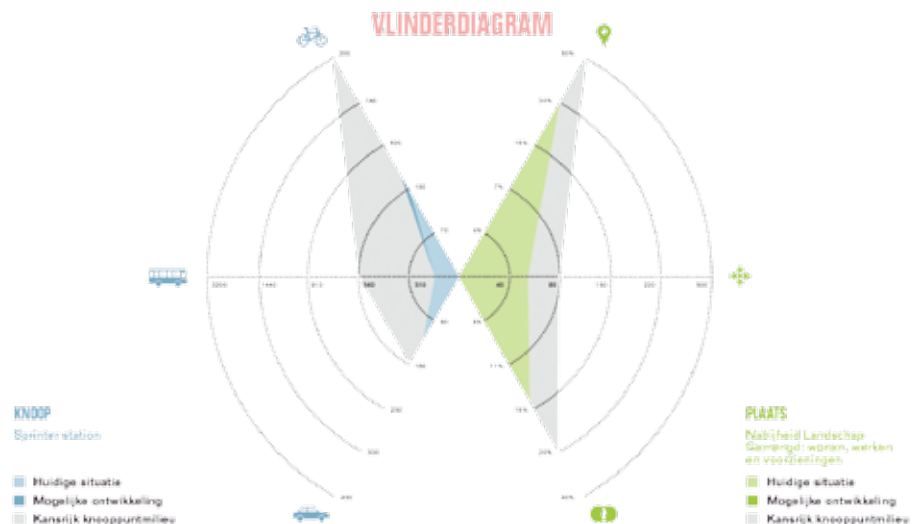
Overveen

Het station Overveen ligt tussen het dorp, de Kennemerduinen en een cluster van onderwijsinstellingen. Deze voorzieningen zorgen voor een relatief hoog aantal in en uitstappers. Het station is op dit moment niet aangetakt op het onderliggend busnetwerk. De buslijnen rijden om het station heen en hebben haltes op ongeveer 10 minuten loopafstand vanaf het station. Aansluiting van de buslijnen is op korte termijn niet vereist in verband met de bestemmingen van de reizigers, die zeer dicht bij het station liggen. Op lange termijn is te overwegen om deze situatie te optimaliseren.

Korte termijn

Voor de korte termijn kunnen de routes naar de bestemmingen in de omgeving van het station met eenvoudige maatregelen worden verbeterd. Dit geldt voor de routes naar de onderwijsvoorzieningen en voor wandelroutes richting het Nationaal Park.

Het voormalige provinciegebouw aan de Zijlweg (in transformatie) kan een belangrijke stimulans zijn voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Te denken valt aan studentenwoningen in hoge dichtheden, aanvulling op het bestaande



Vlinderdiagram Overveen

aanbod van schoolvoorzieningen of werkgelegenheid die gerelateerd is aan de opleidingen. Ook doen zich kansen voor op de locatie van het Marinehospitaal en het voormalige PWN-terrein.

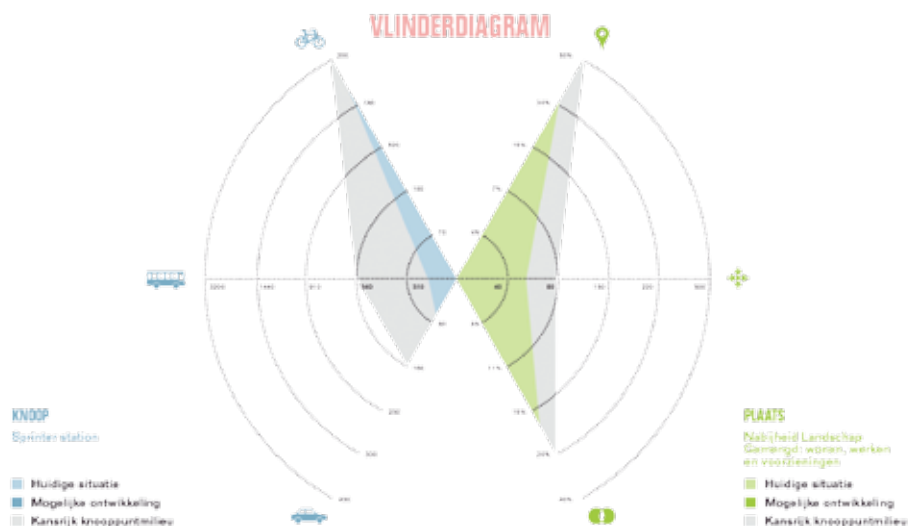
Lange termijn

Om verknoping met de stadsboulevard en de aanwezige voorzieningen te verbeteren, zou de ontwikkeling van een (nieuwe) halte of verplaatsing van het huidige station in de richting van de Westelijke Randweg wenselijk zijn. In het verleden is verplaatsen van het station echter reeds onderzocht en niet haalbaar gebleken. Mogelijk dat dit op lange termijn bij sterke groei op het spoor weer in beeld komt.



Zandvoort aan Zee

Zandvoort aan Zee is een belangrijke locatie voor de regio Zuid-Kennemerland en de Metropoolregio Amsterdam vanwege de ligging aan de kust. In 2011 is het Deltaprogramma Kust gestart met de ontwikkeling van de Nationale Visie Kust. Doelstelling van deze visie is de ontwikkeling van een veilige, aantrekkelijke en economisch sterke kust. In de visie is Zandvoort benoemd als '1 van de 17 parels' langs de kust. Om de concurrentie met andere badplaatsen aan te kunnen gaan, moet Zandvoort zich doorontwikkelen. Concrete verbeterpunten zijn het aankomen aan zee, het imago van Zandvoort, ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit. Zowel de intensief gebruikte kuststrook als het centrum van Zandvoort zijn per trein goed bereikbaar. De herkenbaarheid en kwaliteit rondom het station is matig, hier ligt een nadrukkelijke opgave voor de korte termijn. Voor de lange termijn is het van belang om de gehele kustzone Zandvoort - Bloemendaal voldoende uitdagend te maken om dé badplaats voor de Metropoolregio te zijn. Ingrepen in de structuur zijn hiervoor noodzakelijk. Daarnaast kan een kwaliteitsimpuls worden gegeven aan het gebied door fiets- en voetgangersnetwerken te verbeteren en leisure (al dan niet op het strand) te versterken.



Vlinderdiagram Zandvoort aan Zee

Korte termijn

Zandvoort heeft aan weerszijden prachtige natuurparken: Nationaal park Zuid-Kennemerland en de Waterleidingduinen. De toegankelijkheid vanaf het station kan veel beter, zowel voor wandelaars als fietsers. Op de korte termijn dient het station zich in verschillende richtingen beter bereikbaar te maken, zowel in de richting van de kuststrook, het centrum, de woonwijk ten zuiden van het station, als het landschap aan de oostzijde. De combinatie van strand, station, fietsverhuur en fietsroutes door de duinen biedt veel potentie voor treinreizigers. Aan de noord- en zuidzijde dienen fietsenstallingen te worden verbeterd. Door het perron iets terug te leggen richting het oosten, kan er een nieuwe verblijfsruimte worden gerealiseerd aan de kop-zijde van het perron. Deze ingreep creëert ruimte voor nieuwe, kleinschalige functies. Vanuit deze functies kan het achterliggende landschap worden ontsloten, zonder dat de voorzijde van het station hoeft te worden betreden. Hiermee ontstaat een directe koppeling tussen station en het landschap dat reeds vanuit de trein wordt aanschouwd. Aan de kustzijde is het van belang om op de korte termijn een ‘loper’ te ontwikkelen naar de kustboulevard. Bij het ontwikkelen van deze loper kan een aantal punten worden opgepakt:

- Het verbeteren van de beleving van de reiziger door verbetering van de openbare ruimte rondom het station en het Palacegebied;
- Een betere routing van treinpassagiers naar het strand;
- Een veilige oversteekbaarheid van de Jacob van Heemskerckstraat, mogelijk door het in evenwicht brengen van de verkeersfunctie met de gewenste verblijfskwaliteit.

Lange termijn

De lange termijnontwikkeling van de Entree Zandvoort is onzeker en deels afhankelijk van het Deltaprogramma. Het kabinet wil er met het Deltaprogramma voor zorgen dat de huidige en volgende generaties veilig zijn voor het water en dat we de komende eeuw beschikken over genoeg zoet water. Deze wateropgaven kunnen niet los gezien worden van maatschappelijke, economische en ecologische ontwikkelingen en worden dan ook in een integrale gebiedsgerichte benadering bekeken. Omdat Zandvoort in de Nationale Visie Kust is aangewezen als parel, is op de uitvoeringsagenda opgenomen dat Zandvoort een pilot kan zijn om de kustontwikkeling nader te onderzoeken in relatie tot de geplande ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast is in het Entreegebied sprake van een complexe opgave, onder meer door de verschillende stakeholders, erfpachtconstructies, vastgoedeigenaren etc. Lange termijn ontwikkelingen voor Zandvoort dienen in dit perspectief te worden ontwikkeld. In het kader van deze assist worden hierover dan ook geen uitspraken over gedaan.



SWOT ANALYSE ZUID-KENNEMERLAND EN IJMOND

Sterk

- NoordHollands natuur- en cultuurlandschap met een zeer karakteristieke (parallele) opbouw, steden parallel aan de Duinen.
- Prachtige natuur en cultuurhistorie. Omgeving met veel toeristische en recreatieve trekpleisters, positief imago kuststreek en Zuid-Kennemerland.
- Groen - recreatieve buffer tussen Amsterdam en de stedenrij langs de kust.
- Voortreffelijke woonmilieus met een gevarieerd woningaanbod.
- Ligging aan hoogwaardige infrastructuurverbindingen (A9, A22, Spoorcorridor, Noordzeekanaal, N201).
- Onderdeel MRA, nabijheid metropolitane voorzieningen en werkgelegenheid.
- Gevarieerde regionale economie met relatief stabiele sectoren overheid, zorg en onderwijs, brede industriële basis in de IJmond, werkgelegenheid hoger én lager opgeleiden.
- Hoge arbeidsparticipatie.

Zwak

- Imagoproblemen IJmond i.v.m. milieuoverlast.
- Slechte multimodale bereikbaarheid van landschappelijke kwaliteiten en regionale voorzieningen, veel werklocaties moeilijk per OV en fiets bereikbaar.
- Ontbreken hoogwaardige oost - westverbinding IJmond noord.
- Grote uitgaande pendel: Er is een hoog gemiddeld opleidingsniveau in Zuid-Kennemerland, maar er zijn slechts weinig arbeidsplaatsen.
- De vraag naar nieuwe kantoren is beperkt, de leegstand is aanzienlijk.
- Laag bruto regionaal product.
- Relatief eenzijdige productiestructuur met nadruk op (zwaardere) industriële sectoren in IJmond.
- Relatief weinig kennisintensieve bedrijvigheid.
- Bestuurlijke complexiteit in combinatie met veel grensoverschrijdende vraagstukken maakt besturen met daadkracht lastig.





Kansen

- Een verlandschappelijking van de weginfrastructuur (multimodale parkway) kan de aantrekkingskracht van de regio sterk verbeteren.
- Een evenwichtige ontwikkeling op ov knooppunten met woon-, werk- en recreatieve bestemmingen kan de (multimodale) bereikbaarheid en het vestigingsklimaat sterk verbeteren terwijl de milieudruk afneemt.
- Herontwikkeling van verouderde bedrijventerreinen in IJmond -Noord.
- Er ligt een forse woningbouwopgave in de regio (Primos, Companen), waarmee de vervoersvraag over het spoor kan worden verbeterd. Deze is tot nu toe maar voor een zeer beperkt deel binnen het invloedsgebied van de stations gepland.
- Door de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam als een geïntegreerde metropolitane regio kan de concurrentiepositie ten opzichte van andere stedelijke regio's in Europa flink toenemen.

Bedreigingen

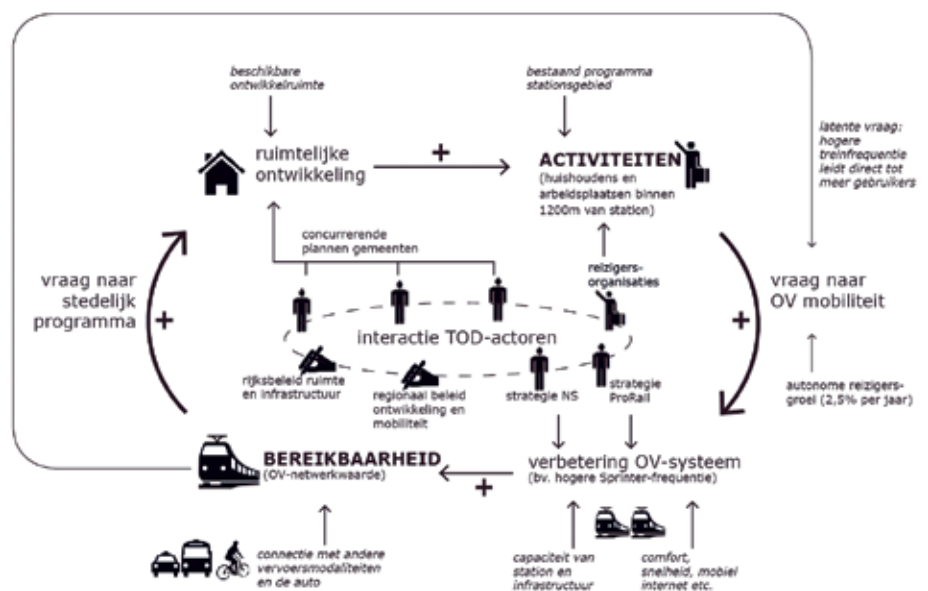
- Landschappelijke kwaliteiten en regionale voorzieningen onder druk door slechtere bereikbaarheid per spoor ten opzichte van andere locaties Metropoolregio.
- Afkalving van het treinproduct als de NS het aantal treinen tussen Uitgeest en Haarlem terugbrengt in de daluren.
- Slechte multimodale koppeling mobiliteitsnetwerken.
- Aantasting van de landschappelijke kwaliteiten in de regio door suburbanisatie, groei van de automobilititeit en verrommeling.
- Afname bereikbaarheid van de regio door toenemend autoverkeer, overbelasting stedelijke weginfrastructuur in Haarlem en IJmond noord
- Leegstand door conjunctuurgevoelige regionale economie (vervoer, industrie, bouw) en verslechterde bereikbaarheid
- Demografische ontwikkeling, vergrijzing, krimp.
- De economische groei verschuift steeds meer naar de oostkant van de Randstad



TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT IN ZUID-KENNEMERLAND EN IJMOND

Het verbeteren van de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland en IJmond en het versterken van hun positie in de Metropoolregio, vraagt om een ander perspectief op de ruimtelijke ordening, voorbij de vooral sectorale planning van de voorbije decennia. Een perspectief waarin mobiliteit en ruimtelijke ordening optimaal op elkaar worden afgestemd. Transit Oriented Development biedt een overkoepelende strategie die inzet op een combinatie van hoogfrequent spoor en multimodale koppeling van vervoersnetwerken om gelijktijdig het vestigingsklimaat, de aantrekkingskracht en de bereikbaarheid in Zuid-Kennemerland, IJmond en de Metropoolregio te verbeteren. Binnen deze strategie is de ontwikkeling van multimodale knooppunten als drager voor regionaal openbaar vervoer en verstedelijking onontbeerlijk om een toename van de vervoersvraag te realiseren die hoogfrequent spoor financieel haalbaar maakt. Bestaande en nieuwe HOV-lijnen kunnen als feeder voor het hoogfrequente spoor bijdragen aan duurzame mobiliteit en verstedelijking. In Zuid-Kennemerland biedt het bestaande OV-netwerk grote kansen voor TOD.

De ambitie om het vestigingsklimaat en de leefkwaliteit tegelijk te verbeteren vraagt niet alléén om betere benutting van ontwikkelruimte rond knooppunten en hogere frequenties van het OV, maar dit zijn wel belangrijke vliegwielen voor een positieve ontwikkeling. Zowel op netwerk- en systeemniveau als op knooppuntniveau is het consequent doorvoeren van strategische maatregelen een belangrijke voorwaarde voor maatschappelijk succes en bijbehorend financieel rendement, waaruit weer volgende investeringen gefinancierd kunnen worden. Bij consistent beleid, met

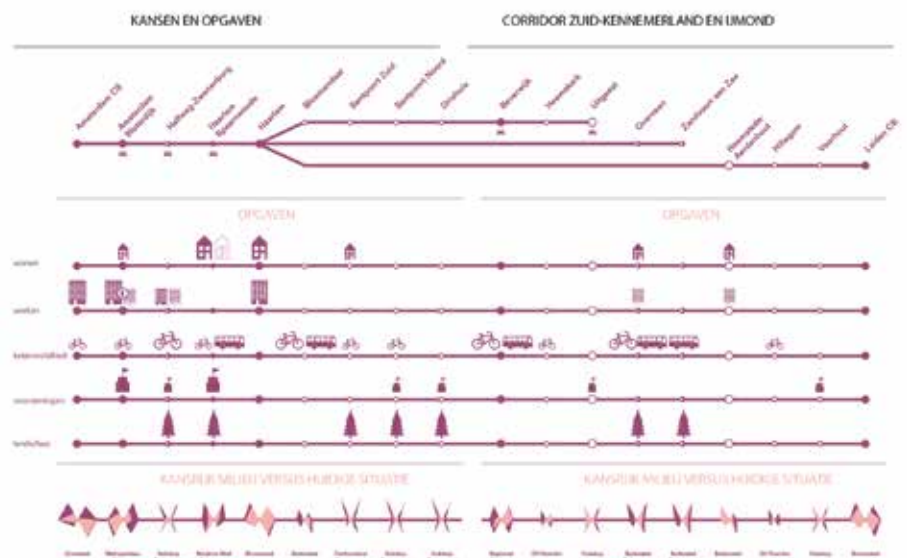


goede, regionaal afgestemde maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn, is een deel van de mogelijke extra opbrengsten - uit grondexploitatie, OZB en toenemend reizigersvervoer in het OV - in te zetten voor investeringen in betere bereikbaarheid, openbare ruimte, maatschappelijke voorzieningen en de verbetering van de kwaliteit en toegankelijkheid van open landschappen en natuur.

Ontwikkelen van en rondom knooppunten is geen doel op zich, maar een middel om andere maatschappelijke opgaven te bewerkstelligen, zoals het versterken van de economie, de leefkwaliteit en het leefmilieu. Een dergelijke knooppuntenstrategie speelt tevens in op de maatschappelijke trend van flexibel werken en de groei van de kennis- en diensteneconomie, waarin face-to-face contacten en goed bereikbare locaties van belang zijn. Ten slotte biedt het ook mogelijkheden om te voldoen aan de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwvraag.

SAMENVATTING RESULTATEN SPRINTSTAD

In deze assistie Zuid-Kennemerland en IJmond is gebruik gemaakt van de planning support tool SprintStad. De sessie is op 12 september 2013 gehouden met de betrokken gemeenten, NS en de provincie en onderbouwd door recente realistische data. SprintStad simuleert ruimtelijke ontwikkelingen rond stations, in samenhang met frequentieverhoging op het spoor tot 2030. De simulatie heeft als doelstelling stakeholders in de praktijk meer inzicht te geven in de wisselwerking tussen ruimtegebruik en mobiliteit, de effecten van lokale ontwikkelingen op een corridor en de voordelen van samenwerking tussen lokale en regionale overheden met vervoerders. Tevens toont de simulatie ontwikkelmogelijkheden en diversiteit in leefmilieus rond de OV-knooppunten.



Kansen en opgaven voor de corridor Zuid-Kennemerland en IJmond (uit: Maak Plaats!)

Resultaten

SprintStad laat zien dat als we doorgaan op de huidige voet dit grote negatieve gevolgen kan hebben voor de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland en IJmond, wat kan leiden tot een minder attractieve regio. SprintStad laat ook zien dat er op de spoorcorridors rondom Haarlem zeker kansen liggen voor betere benutting van de stationsomgeving én een rendabele dienstregeling.

Een verdere differentiatie van het treinaanbod, waarbij de stedelijke stationsomgevingen vaker worden bediend dan de stations in meer groene en dorpse setting, is kansrijk. Regionale voorzieningen kunnen een aanzienlijke bijdrage leveren aan de vitaliteit van de stationsomgevingen en een rendabele dienstregeling als ze worden gerealiseerd op multimodaal bereikbare plekken.

Daarnaast liggen er kansen en wensen in het optimaliseren van de bestaande plancapaciteit binnen BBG rondom de stationsgebieden die nu al een gemengd karakter hebben, zoals Beverwijk, Haarlem, Haarlem Spaarnwoude, maar ook voor bijvoorbeeld Overveen en Halfweg-Zwanenburg.

Deze resultaten van SprintStad onderstrepen het ontwikkelperspectief voor de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond. De strategische adviezen die op basis van de uitkomsten zijn geformuleerd zijn:

- 1 Provincie, gemeenten, en NS: Zet in op een combinatie van (hoog)frequent spoor, multimodale koppeling van vervoersnetwerken en betere benutting van de stationsomgevingen. Hierdoor kan de aantrekkingskracht en de bereikbaarheid in Zuid-Kennemerland, IJmond en de MRA aanzienlijk verbeteren.
- 2 Provincie en gemeenten: Geef voorrang aan plannen in de stationsomgevingen boven plannen elders in de regio; dit zorgt voor het op peil houden van de bereikbaarheid.
- 3 Gemeenten: Realiseer binnen deze plannen zoveel mogelijk (klein)stedelijke dichtheden en op slechts een beperkt aantal plekken dorpse/groene dichtheden; dit zorgt voor een betere benutting van de stationsomgevingen en de bereikbaarheid zonder aantasting van de groene kwaliteiten rondom de stations.
- 4 Gemeenten Haarlem en Beverwijk: Ga op een aantal plekken actief op zoek naar kansen en nieuwe mogelijkheden om stedelijke milieus te ontwikkelen en functies te mengen. Beverwijk, Haarlem en zeker Haarlem Spaarnwoude lenen zich hier goed voor.
- 5 Provincie en gemeente Velsen: Verknoop HOV en trein aan elkaar bij station Driehuis. Dit komt beide ten goede en biedt kansen voor betere benutting van de stationsomgeving bij Driehuis.
- 6 Provincie, NS en gemeente Bloemendaal: Overweeg opening van station Vogelenzang-Bennebroek wanneer dit gekoppeld wordt aan ruimtelijke ontwikkeling rond het station en goede verbindingen met de gebiedsontwikkeling Westflank Haarlemmermeer.
- 7 Provincie en gemeenten: Denk strategisch na over de positionering van nieuwe voorzieningen bij stations en maak goede verbindingen vanuit de stations naar bestaande regionale voorzieningen, hier zullen beiden van profiteren. Ook de recreatieve verbindingen naar het landschap mogen hierbij niet vergeten worden, bijvoorbeeld bij Driehuis, Santpoort Zuid en Zandvoort.
- 8 Provincie: Onderzoek de mogelijkheden en wenselijkheid om op een aantal strategische plekken de BBG contour aan te passen. Hierdoor kan meer ruimte ontstaan om een deel van de markt vraag rondom stations te realiseren en een frequentieverhoging te bewerkstelligen.

Voor het volledige verslag zie www.deltametropool.nl/nl/sprintstad

SAMENSTELLING TASKFORCE RUIMTE

Voorzitter

Han ter Heegde burgemeester Heerhugowaard

Leden TFR

Frank Bruinsma associate professor ruimtelijke economie,
Vrije Universiteit Amsterdam
Bart van der Heijden planoloog DRO Amsterdam
Lodewijk Lacroix programmamanager bureau Zuidvleugel
Edwin van Uum directeur bureau het Noordzuiden

Klankbordgroep Provincie Noord-Holland

Ingrid Speekenbrink Sector BOSE, Accountmanager
Zuid-Kennemerland en IJmond
Jeske Reijs Sector Verkeer en Vervoer
Arnoud Crommelin Sector Verkeer en Vervoer
Dick Jacobs aanvullen Sector Verkeer en Vervoer
Paul Veldhuis Sector Ruimtelijke Inrichting
Martijn Vos Sector Water
Jacqueline Bouwmans Sector Natuur, Recreatie en Landschap
Mathea Mevissen Sector Natuur, Recreatie en Landschap

Ambtelijk team Provincie Noord-Holland

Shirin Jaffri projectmanager TFR
Daphne Rigter plv. projectmanager TFR
Bart Witteman coördinatie TFR
Paul Chorus adviseur TFR

Externe adviseurs

Ton Venhoeven VenhoevenCS architecture+urbanism
Jasper Groebe Grontmij
Willemijn Streutker Grontmij
Miriam Ram Vereniging Deltametropool
Thijs van Spaandonk VenhoevenCS architecture+urbanism
Nanet Rutten Grontmij
Paul Gerretsen Vereniging Deltametropool
Merten Nefs Vereniging Deltametropool

HAARLEM, OKTOBER 2014

IRLAND EN IJMOND