

### **Bijlage 3 Concept regionale ontwikkelingsstrategie knooppunten**

De regionale ontwikkelingsstrategie geeft concreet uitwerking aan het schaalniveau 'kiezen tussen knooppunten in de corridor' en aan andere relevante opgaven voor knooppuntontwikkeling op de verschillende schaalniveaus. Het beschrijft een ruimtelijk en regionaal perspectief voor de Kennemerlijn op de lange termijn en gaat in op de keuzes in de ruimtelijke programmering voor de knooppunten en op de profielen/typeringen per knooppunt.

*Opgaven per knooppunt vanuit regionaal perspectief: Kiezen tussen knooppunten*

Onderstaand schema beschrijft de opgaven voor ieder knooppunt langs de Kennemerlijn vanuit een regionaal perspectief. Op lokaal niveau heeft ieder knooppunt vaak meerdere opgaven die van betekenis zijn voor het functioneren van het betreffende knooppunt. Vanuit een regionaal perspectief moeten echter keuzes worden gemaakt. Zo is niet ieder knooppunt hetzelfde, mede gelet op hun verschillende profielen. Bovendien zijn de investeringsmiddelen te beperkt om in ieder knooppunt te investeren. Daarom worden enkele keuzes toegelicht zoals waarom bepaalde opgaven wel voor het ene knooppunt van belang zijn en niet voor het ander. Uiteindelijk dragen de genoemde opgaven bij aan het profiel van het betreffende knooppunt. Hierbij geldt dat de opgaven zijn geformuleerd op basis van de inzichten die naar voren zijn gekomen uit de diverse acties die in het kader van de Corridordialoog zijn uitgevoerd; in de toekomst zouden nieuwe inzichten kunnen leiden tot het aanpassen of toevoegen van opgaven.

#### Wonen en werken

Vanuit een woningbouw perspectief zijn Haarlem en Beverwijk de belangrijkste knooppunten. Beide zijn namelijk de belangrijkste centra voor de Kennemerlijn. Zo kan Haarlem gezien worden als een subcentrum van de MRA en Beverwijk als regionaal centrum. Dit betekent dat deze twee knooppunten een relatief grote bijdrage kunnen leveren aan de woningbouwopgave in de MRA, in vergelijking met de andere knooppunten langs de Kennemerlijn. Naast de al bekende woningbouwplannen beschikken deze knooppunten over de belangrijkste potentiële woningbouwlocaties voor de Kennemerlijn. In mindere mate geldt dit ook voor het stationsgebied van Heemskerk. Voor de overige knooppunten zijn er geen locaties die op dit moment onbenut worden buiten de al bekende planlocaties. Vanwege hun centrumfunctie zijn Haarlem en Beverwijk ook de enige locaties waarbij het toevoegen van gemengd programma (wonen, werken en voorzieningen) reëel is. Op de andere locaties ontbreekt hiervoor de marktvrage en/of zijn dergelijke ontwikkelingen niet gewenst.

#### Ketenmobiliteit

Op het gebied van ketenmobiliteit is er onderscheid te maken naar ketenfaciliteiten en verbindingen. Ten aanzien van de eerste categorie is er in Haarlem een opgave doordat de huidige (fiets en bus)faciliteiten tegen haar capaciteitsgrenzen beginnen aan te lopen. En een opgave in Uitgeest omdat er een gebrek is aan passende stationsvoorzieningen horend bij de transferfunctie die het verdient als overstappunt voor de Kennemerlijn op de Zaancorridor en vice versa. Bloemendaal, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest hebben daarentegen een opgave op het gebied van verbindingen, doordat de kwaliteit van deze verbindingen vaak te wensen overlaat (omrijden en/of gebrekkige sociale veiligheid), terwijl de gebieden aan weerszijden van een station complementair aan elkaar

kunnen zijn dankzij hun uiteenlopende gebiedsprofielen. Snelle en veilige routes dragen bij aan het beter functioneren van de knooppunten en kunnen leiden tot meer treinreizigers.

#### Kwaliteit stationsomgeving

Tijdens de knooppuntdagen is gebleken dat de kwaliteit van de stationsomgeving (300 meter) achterblijft in het geval van Haarlem, Heemskerk en Uitgeest. Een aantrekkelijke stationsomgeving draagt bij aan de beleving en zorgt ervoor dat mensen prettig kunnen wonen, werken, studeren en recreëren rondom een knooppunt. Bovendien kan het leiden tot een zelfversterkend effect, doordat het nieuwe investeringen op gang kan brengen.

#### Landschap en kleinschalige voorzieningen

Voor Santpoort-Zuid en Driehuis zijn geen opgaven benoemd vanuit een regionaal perspectief. Dit heeft er mee te maken dat deze twee stations grotendeels hetzelfde profiel kennen als Santpoort-Noord (buitenpoorten in combinatie met laag stedelijke woonmilieus) en in de nabijheid van elkaar liggen. Het is een bewuste keuze om deze laatste als dé buitenpoort voor de Kennemerlijn te laten fungeren aangezien Santpoort-Noord de dichtstbijzijnde toegang heeft naar het Nationaal Park Zuid-Kennemerland (binnen 300 meter). Om deze reden ligt hier potentie voor het toevoegen van voorzieningen die een bijdrage leveren aan de buitenpoortfunctie (zoals een informatiecentrum, fietsverhuur, horecagelegenheid etc.). Uitgeest heeft om een andere reden de potentie als toegangspoort naar het landschap. Zo ligt net buiten het 1200 meter invloedsgebied het Uitgeestermeer. Hier ligt de oplossing vooral in een prettige en duidelijke langzaam verkeersverbinding.

#### *Profielen en opgaven per knooppunt*

#### **Haarlem: metropolitaan subcentrum**

##### *Profiel*

Haarlem is één van de subcentra van de MRA. Nu is het vooral een woonstad waarvan de meeste inwoners buiten Haarlem (i.e. in Amsterdam en Haarlemmermeer) werken. Gevolg is dat er sprake is een onevenwichtige bezetting van de trein; volle treinen richting Amsterdam, minder volle treinen richting Haarlem.

##### *Opgaven*

De opgave voor Haarlem is om meer tegenspits en dalurenverkeer te genereren.

De stationsomgeving van Haarlem kan hieraan een bijdrage leveren door hier in te zetten op een gemengd ruimtelijk programma van (hoog)stedelijk wonen in combinatie met werken (kantoren, vergaderfaciliteiten zoals Regus, flexplekken voor ZZP-ers) en voorzieningen (horeca, hotel, winkels). Een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte is nodig om het ook daadwerkelijk een aantrekkelijke plek te laten zijn om te wonen, werken en te verblijven. Daarnaast is een optimalisering van het busstation en extra fietsparkeer capaciteit nodig om in de toekomst ook optimaal als subcentrum te kunnen functioneren.

## **Bloemendaal; buitenstad**

### *Profiel*

Bloemendaal biedt hoogwaardige woonmilieus en rust en ruimte op korte afstand van de MRA. Wonen vindt er plaats in vrij lage dichtheden. Station Bloemendaal neemt een bijzondere positie in aangezien het een station is met twee gezichten; landelijke woonmilieus en lokale voorzieningen aan de Bloemendaalse kant, stedelijke milieus aan de Haarlemse kant in combinatie met verschillende sportvoorzieningen.

### *Opgaven*

De opgave voor Bloemendaal vanuit het oogpunt van de regionale ontwikkelingsstrategie is om vooral de langzaam verkeersverbinding met de Haarlemse kant te verbeteren, en hiermee een betere aansluiting op de sportvoorzieningen en omliggende woonwijken te realiseren.

## **Santpoort Zuid; centrumdorp (+buitenpoort)**

### *Profiel*

Santpoort Zuid wordt gekenmerkt door woonmilieus in een lage dichtheid. Het station functioneert als halte gelet op het lage aantal reizigers dat er gebruik van maakt.

### *Opgaven*

Vanuit het oogpunt van de regionale ontwikkelingsstrategie functioneert dit station en zijn er geen lange termijn opgaven voorzien.

## **Santpoort Noord; buitenpoort (toegangspoort Kennemerduinen) + centrumdorp**

### *Profiel*

Santpoort Noord is naast Overveen de tweede toegangspoort tot de Kennemerduinen. Het station ligt vlakbij Nationaal Park Zuid-Kennemerland en biedt daarmee potentie om meer bezoekers per trein te trekken naar dit gebied.

### *Opgaven*

De herkenbaarheid/zichtbaarheid van Santpoort Noord als Buitenpoort is op dit moment nog onvoldoende. De opgave is dan ook om in de directe nabijheid van het station (300 meter) in te zetten op een gemengd programma zodat de functie van het station als buitenpoort kan worden versterkt. Hierbij kan gedacht worden aan functies als kleinschalige horeca, fietsverhuur en een informatiecentrum.

## **Driehuis; hubdorp**

### *Profiel*

Driehuis is een hubdorp dat goed bereikbaar is per auto en OV. Het station ligt op loopafstand van de HOV bushalte. De stationsomgeving wordt gekenmerkt door wonen in lage dichtheid en lokale voorzieningen.

### *Opgaven*

Vanuit het oogpunt van de regionale ontwikkelingsstrategie functioneert dit station en zijn er geen lange termijn opgaven voorzien.

## **Beverwijk; regionaal centrum**

### *Profiel*

Beverwijk is een regionaal centrum dat multimodaal bereikbaar is met een mix aan regionale voorzieningen, werkgelegenheid en woningen in gemiddelde tot hoge dichtheid.

### *Opgaven*

De positie van Beverwijk als regionaal centrum kan in de huidige situatie nog verder versterkt worden. De stationsomgeving van Beverwijk kan hieraan een bijdrage leveren door in te zetten op een efficiëntere benutting van het stationsgebied voor enerzijds woningbouw en anderzijds voor het realiseren van een gemengd programma (kantoren, voorzieningen). Bij een status van regionaal hoort ook een goede bereikbaarheid per OV. Ook een betere verankering van het station in het langzaam verkeersnetwerk draagt bij aan een verdere versterking van de centrumfunctie.

## **Heemskerk; woonhalte/woonstation**

### *Profiel*

Heemskerk is een typische woonhalte.

### *Opgaven*

De opgave bij dit station ligt op het verder versterken van de woonfunctie met daarbij focus op de eerste 300 meter. In de directe omgeving van het station kunnen er nog extra woningen gerealiseerd worden. Belangrijk is dat vanuit de omliggende woonbuurten het station ook goed bereikt kan worden. Daar schort het in de huidige situatie vooral in oost-westelijke richting aan. Een kwaliteitsimpuls van de omgeving is nodig om het ook een aantrekkelijke plek te laten zijn waar men graag wil verblijven. Daar hoort in het geval van Heemskerk ook een aantrekkelijker stationsgebouw bij.

## **Uitgeest; transferknooppunt**

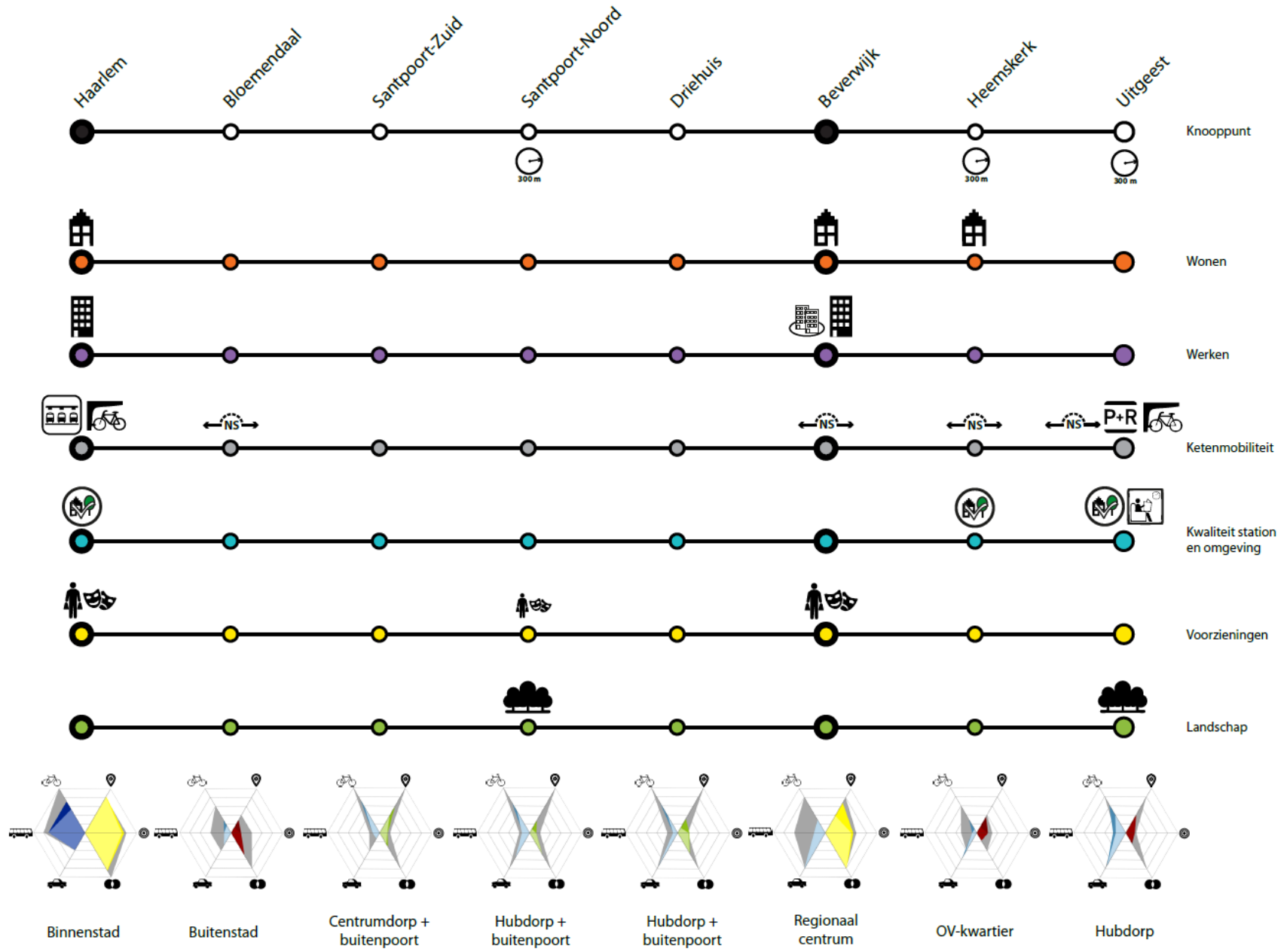
### *Profiel*

In Uitgeest ligt de focus op de transferfunctie. Dit komt omdat het station op het snijpunt van twee corridors ligt; de Kennemerlijn en de Zaancorridor. Daarnaast ligt het station vlakbij de afslag van de A9.




### *Opgaven*

Om de overstapfunctie ook in de toekomst te waarborgen is er meer parkeergelegenheid voor zowel de auto als de fiets nodig. Het versterken van de transferfunctie dient hand in hand te gaan met een kwaliteitsimpuls van de stationsomgeving. Dit is nodig om het behalve een overstapplaats ook een aantrekkelijke verblijfplaats te laten worden. Deze kwaliteitsimpuls kan bestaan uit het aanbrengen van extra groen en het realiseren van kleinschalige commerciële/maatschappelijke voorzieningen in de directe nabijheid van het station. Deze opgaven liggen allen in de directe stationsomgeving (300 meter). Uitzondering hierop is het versterken van de toegangspoortfunctie naar het recreatiegebied Uitgeestermeer, aangezien deze verder gelegen is. Verder biedt het knooppunt in de verre toekomst mogelijkheden om nog extra woningbouw te realiseren binnen de invloedssfeer van het station (1200 meter).


# OPGAVEN PER KNOOPPUNT VANUIT REGIONAAL PERSPECTIEF: KIEZEN TUSSEN KNOOPPUNTEN




## Knooppunt

-  Bestemming
-  Herkomst
-  Focus op directe stationsomgeving (300 m)





## Wonen

-  Onbenutte potentie woningbouw



## Werken

-  Realiseren van een gemengd programma
-  Gebiedstransformatie



## Ketenmobiliteit

-  Capaciteit fietsenstalling uitbreiden
-  Verbinding langzaamverkeer tussen beide zijden station
-  Optimaliseren busstation
-  Capaciteit P+R uitbreiden


## Kwaliteit station en omgeving

-  Toevoegen van stationsvoorzieningen
-  Kwaliteit van de stationsomgeving verbeteren

## Voorzieningen

-  Potentie voor het toevoegen van voorzieningen (musea, scholen, horeca, winkels etc.)
-  Potentie voor het toevoegen van kleinschalige voorzieningen (fietsenwinkel, pannenkoekenrestaurant etc.)

## Landschap

-  Ontwikkeling van toegangspoort naar het landschap

## Vlindermodel

-  Knoop huidig
-  Knoop mogelijk
-  Knoop binnenstad
-  Plaats huidig
-  Plaats mogelijk
-  Plaats binnenstad
-  Langzaam verkeer
-  Openbaar Vervoer
-  Wegen
-  Nabijheid
-  Intensiteit
-  Menging