

# Zuid-Kennemerland en IJmond

Toekomst bereikbaarheid  
en stations in een  
aantrekkelijke regio

# Deze avond

- **Aanleiding**
  - **Opdracht**
  - **Ambitie en urgentie**
- **Visie 2050**
  - **MRA netwerkniveau**
  - **Geïntegreerde aanpak (TOD)**
  - **Zuid-Kennemerland en IJmond**
- **Strategie**
  - **10-jaarsstrategie corridor Zuid- Kennemerland**
  - **Strategische maatregelen**
  - **Scenario's na 2025**
- **Proces, conclusies, aanbevelingen**

# Aanleiding

- **Opdracht**
- **Ambitie**
- **Urgentie**
- **Maatschappelijke trends**

# Opdracht

**De Taskforce Ruimte (TFR) heeft voor deze assist laten onderzoeken wat de bestaande stations en spoorinfrastructuur van Zuid-Kennemerland en de 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**



# **Complexiteit vraagt integraliteit**

**Uit eerdere maar ook deze studie blijkt dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid van deze prachtige Noord-Hollandse regio's onder druk staat.**

**Bij het bedenken van een oplossing daarvoor kunnen we de ruimtelijke ontwikkeling niet los zien van de verkeerssituatie in Zuid-Kennemerland en de IJmond.**

**De complexe keuzes die wij voorstellen vragen om een integrale aanpak voor de hele regio.**

**Dé oplossing bestaat niet, dat is helder, maar de uitdaging is om gezamenlijk een afweging te maken voor de cruciale maatregelen die wij in het rapport voorstellen.**

# Ambitie

**Zuid-Kennemerland en de IJmond zijn volwaardig onderdeel van een aantrekkelijke, duurzame en competitieve Metropoolregio Amsterdam.**

**Zuid-Kennemerland en de IJmond zijn door regionale afstemming aantrekkelijk en goed bereikbaar en hebben een gunstig vestigingsklimaat.**

**Het gebied is aantrekkelijk voor huidige en nieuwe bewoners, toeristen en bedrijven in economisch kansrijke sectoren.**





# Urgentie

**De ambitie van de regio staat onder druk;**

- **De autobereikbaarheid neemt -ook op termijn- af**  
**Wegen slibben dicht**
- **OV bereikbaarheid richting de kern van de**  
**Metropoolregio en belangrijkste werklocaties is**  
**matig**

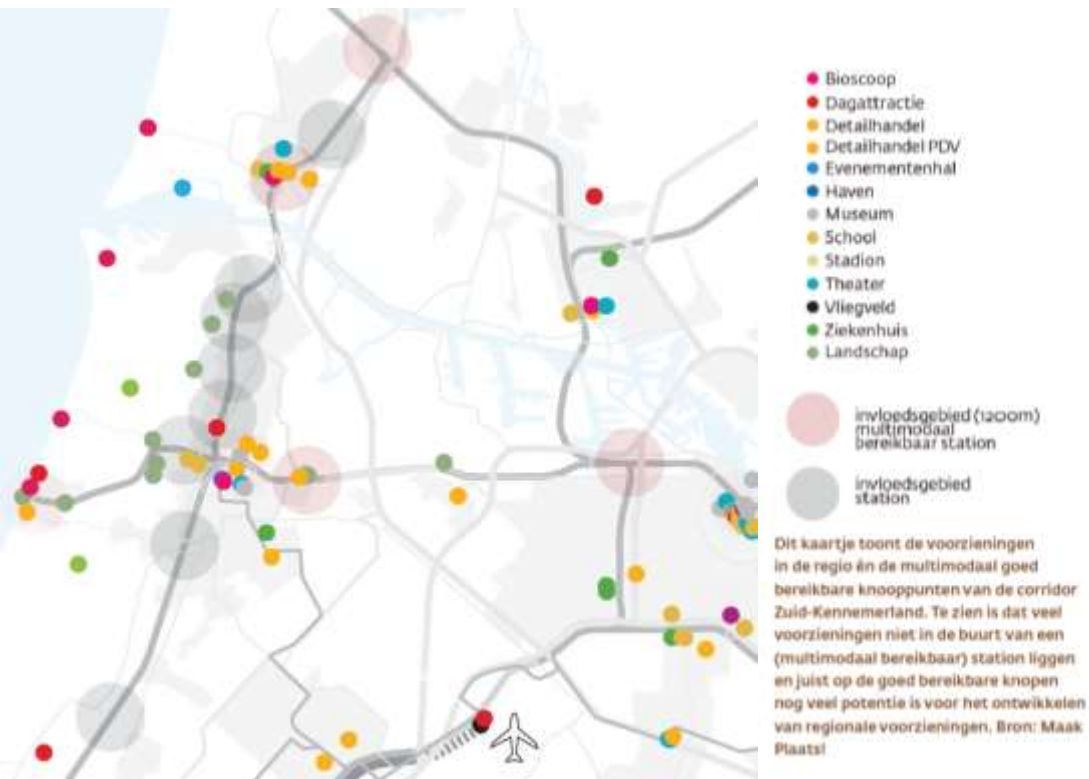




# Urgentie

- Voorzieningen, werklocaties per spoor matig bereikbaar
- Grote uitgaande pendel, geen tegenspits

Concentraties van werkgelegenheid in de  
Metropoolregio Amsterdam



# Urgentie

- Afbrokkeling leefbaarheid
- Maatschappelijke trends vragen om andere omgang met mobiliteit





# Maatschappelijke trends

DE MAATPLAATS

## TRENDS

### MOBILITEIT JONGEREN GEBRUIKEN DE AUTO MINDER

Door hun mobiliteitsgedrag zijn jongeren een interessante doelgroep voor vestiging rond ov-knooppunten. Terwijl het autogebruik onder personen boven de veertig jaar is toegenomen tussen 1995 en 2009, is dit onder vooral jongvolwassenen (18-29 jaar) juist sterk afgenomen. Dit geldt zowel voor het aantal verplaatsingen als het aantal afgelegde kilometers. Daartegenover staat een sterke toename van het gebruik van de trein; sinds 1995 is het aantal verplaatsingen per dag onder jongvolwassenen met 31% toegenomen (KGM, 2012).

### MOBILITEIT MENSEN FIETSEN VAKER EN VERDER

Ov-knooppunten komen in het bereik van steeds meer inwoners. Tussen 2001 en 2011 nam het aantal kilometers dat Nederlanders met de fiets aflegden met 14 procent toe. Dit komt niet alleen doordat meer mensen zijn gaan fietsen, ze fietsen ook vaker en verder. Vooral voor het woon-werkverkeer worden grotere fietsafstanden afgelegd. Dit is een interessante ontwikkeling voor ov-knooppunten, aangezien 40 procent van de treinreizigers met de fiets naar het station gaat. De trend van langere fietsafstanden wordt versterkt door de opkomst van de E-bike. De afstand die de forens met een elektrische fiets aflegt om op zijn werk te komen is gemiddeld anderhalf keer groter dan met een gewone fiets (KGM, 2012).

### MOBILITEIT MEER 'SPITSUR- GEZINNEN'

Ov-knooppunten worden steeds belangrijker als plek waar men verschillende activiteiten kan combineren. Het aantal gezinnen van tweeverdieners dat werk met de zorg voor kinderen combineert, ook wel spitsuurgezinnen genoemd, is sterk toegenomen. Deze gezinnen richten zich steeds meer op het combineren van taken in plaats van het uitvoeren van één hoofdtaak (arbeid, huishouden). Ov-knooppunten kunnen hierop inspelen door rond deze locaties verschillende ruimtelijke activiteiten te concentreren en deze goed bereikbaar te maken, zowel met de auto, als met de fiets en het openbaar vervoer. De keuzevrijheid die dit biedt, kan vooral voor spitsuurgezinnen een uitkomst zijn.

### DEMOGRAFISCH GROEI VAN VERGRIJZING

Ouderen willen graag compact wonen, dichtbij voorzieningen. Daarom vormen ze in potentie een steeds belangrijker doelgroep voor de ontwikkeling van ov-knooppunten. Deze doelgroep groeit nog tot rond 2040, als ruim 26 procent van de bevolking vijftenzestig jaar of ouder zal zijn. Ov-knooppunten kunnen hierop inspelen met specifieke voorzieningen gericht op ouderen, zoals zorggerelateerde diensten.

### DEMOGRAFISCH TREK NAAR DE STAD

Centraal gelegen stationslocaties met een goede bereikbaarheid worden steeds populairder als binnenstedelijke (her)ontwikkelingslocatie. Tot 2040 groeit de bevolking in Nederland naar verwachting nog met 1,2 miljoen inwoners (CBS/PBL, 2011). Deze groei zal zich vooral in de Randstad en de uitlopers daarvan concentreren. De bevolking in de perifere regio's zal verder krimpen. Deze trek naar de stad biedt kansen voor stedelijke verdichting rondom ov-knooppunten en voor een verdere groei van het openbaar vervoer in en tussen de steden. De krimp in de perifere regio's stelt uitdagingen aan het in stand houden van het voorzieningsniveau. Ov-knooppunten kunnen hierin een rol in spelen als plekken waar voorzieningen zich concentreren.

### DEMOGRAFISCH INDIVIDU- ALISERING

Diversiteit en herkenbaarheid van stationslocaties wordt steeds belangrijker. Het huishouden als samenlevingsvorm is in toenemende mate geïndividualiseerd: gezinsleden ontplooiën steeds meer hun eigen activiteitenprogramma's (KGM, 2011). Daarmee groeit de behoefte aan identiteit en herkenbaarheid, een omgeving waarmee men zich verbonden voelt. Tegelijkertijd is het van belang dat in die omgeving een gevarieerd aanbod is, een divers woon- en werkmilieu en een breed aanbod aan sociale en culturele voorzieningen. Ov-knooppunten kunnen inspelen op deze trend door een gevarieerde woon-werk- en voorzieningsmilieus aan te bieden.

### HET NIEUWE WERKEN POPULARITEIT VAN MULTIMODALE KANTOORLOCATIES

Kantoren bij ov-knooppunten worden steeds aantrekkelijker. Tien jaar geleden hadden bedrijven alleen aandacht voor de autobereikbaarheid, nu willen ze ook op andere manieren bereikbaar zijn (Boomen & Venhoeven, 2012). Inmiddels is ov-bereikbaarheid voor kantoorgebruikers een vrijwel even belangrijk locatiecriterium als autobereikbaarheid (BCI, 2004). Aan de combinatie wordt ook meer waarde gehecht dan aan de afzonderlijke bereikbaarheid per auto of openbaar vervoer (BCI, 2008). Dit blijkt ook uit het leegstandsrisico: kantoren bij een snelweglocatie kennen gemiddeld een veel hogere leegstand dan kantoren bij intercitystations (ABN Amro, 2011).

### HET NIEUWE WERKEN FLEXIBILISERING VAN ARBEID

Ov-knooppunten ontwikkelen zich steeds meer tot ontmoetingsplek voor werkend Nederland. Het aantal zelfstandigen zonder personeel (zzp'ers) groeit. Was in de jaren negentig nog 1 op de 17 personen in de werkzame beroepsbevolking zzp'er, in 2010 was dit opgelopen tot 1 op de 10 personen (CBS, 2013). Deze groep kenmerkt zich door tijds- en plaatsafhankelijk werken en maakt veelal gebruik van flexibele kantoorconcepten om te werken of te vergaderen. Dit soort plekken wordt in toenemende mate aangeboden op of bij stations. Voorbeelden zijn Seats2meet van de NS en Station2station van de NS in samenwerking met Regus. Op dit moment zijn er verspreid over het land dertien van dergelijke werkplekken op stations te vinden.

CONTEXT

25

# TOD: Inspelen op maatschappelijke trends

- Transit Oriented Development
- Ontwikkelen van èèn geïntegreerd multimodaal mobiliteitsnetwerk om maatschappelijke trends te faciliteren
- Bereikbaarheid en leefbaarheid moeten tegelijk verbeteren
- Vernieuwen procesaanpak



# TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT



Verbeteren leefkwaliteit en verduurzamen mobiliteit



# Verschillende steden, andere mobiliteitscultuur



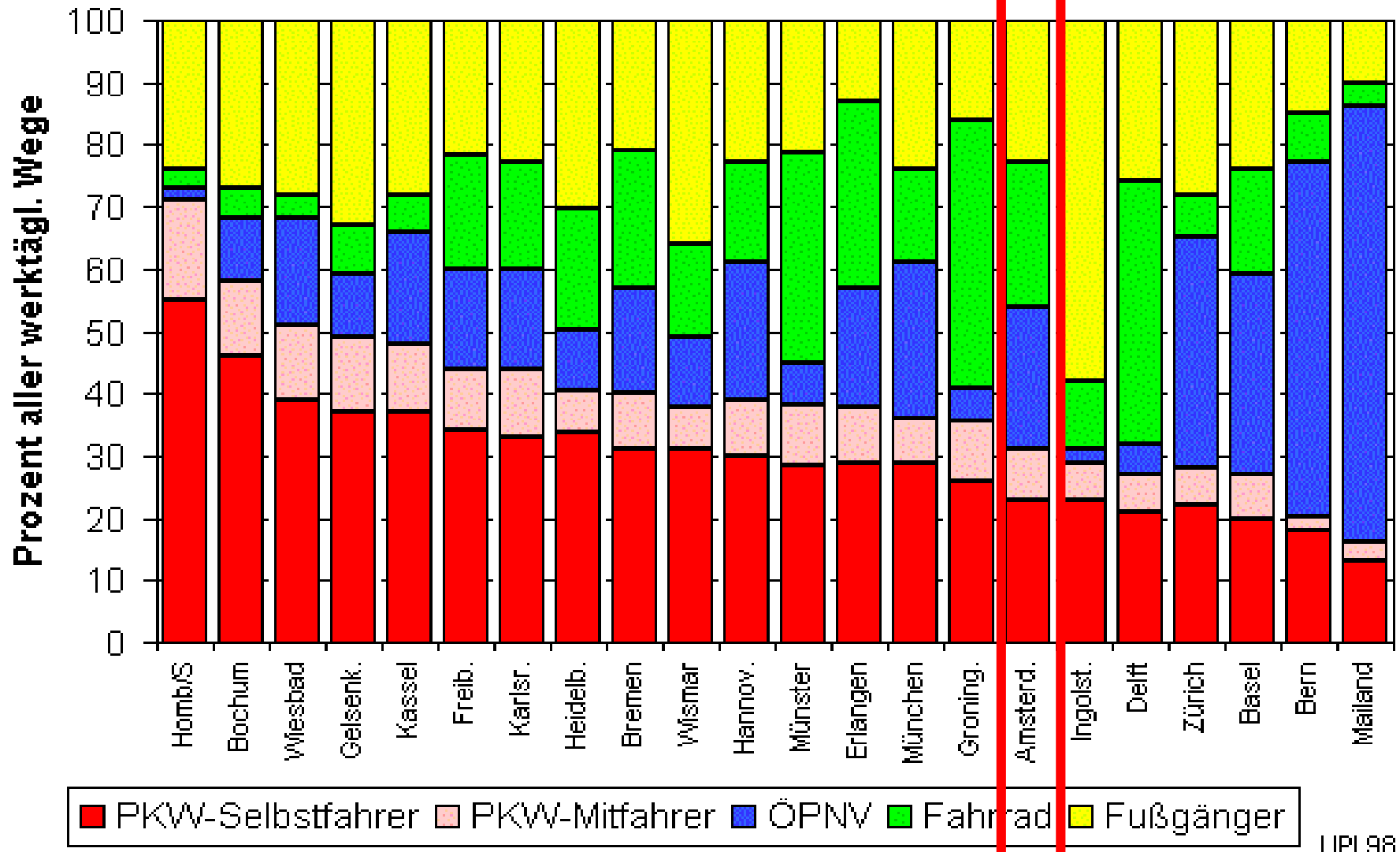
**Verschillende netwerken zijn niet altijd goed verbonden**



**Veel mobiliteitsnetwerken strijden om reizigers**

# Modal Split Städte:

Bisher entweder nur ÖV oder Fahrrad- oder Fußgänger optimal. Gesamtoptimierung des Umweltverbundes bisher nicht realisiert



driver, passenger, public transport, bicycle, pedestrian

**Most Dutch cities have a large share of Non Motorized Traffic in modal split for commuter traffic**

- Rural Areas
- Small Towns
- Outskirts of Cities
- Cities of the Future
- Business Sites
- Randstad Hubs
- Creative Cities
- City Centres
- Supraregional Crossroads

# Transit Oriented Development NL:

- **Voorrang voetganger en fiets**
- **Vervoerskeuze bij vervoersknopen**
- **Parkeerbeleid en belastingbeleid**
- **Integratie van ruimtelijke planning en mobiliteitsplanning**
- **Intelligent Transport Systems**
- **Geïntegreerde mobiliteitsdiensten**



# Visie

- **MRA en netwerk in 2050**
- **Inspelen op maatschappelijke trends met TOD**
- **Zuid-Kennemerland en IJmond in 2050**



# Visie MRA 2050



**Blauwe banaan 110.000.000 inw.**





# Visie MRA 2050



**Nationaal beleid verbetering multimodale bereikbaarheid en knooppuntontwikkeling**

# Zuid-Kennemerland en de IJmond

- **Multimodale koppeling leidt tot optimale reiskeuze**
- **Een geïntegreerd en elkaar aanvullend HOV netwerk dat beter aanhaakt op de MRA**
- **Aantrekkelijke landschappelijke routes voor een combinatie van fietsers, voetgangers en auto's in de Duinrand en rond Haarlem**
- **oude en nieuwe stationsgebieden als transferpunt en aantrekkelijke bestemming**
- **Stad en natuur ontsloten voor de gehele MRA**





# Koppeling netwerken voetganger, fiets, auto, OV





# Geïntegreerd OV netwerk, aansluitend op MRA





# Aantrekkelijke landschappelijke routes met verblijfskwaliteit langs de kust en rond Haarlem





# oude en nieuwe stationsgebieden als transferpunt en aantrekkelijke bestemming





# Stad en natuur ontsloten voor de hele MRA



# Strategie



- **10-jaarsstrategie corridor Zuid-Kennemerland**
- **strategische maatregelen om de hoofddoelen te behalen**
- **Scenario's voor systeemkeuzes ná 2025**



# Hoofddoelen 10-jaarsstrategie

- **Vergroten vervoersvraag op spoor en optimalisatie lijnennet**
- **Multimodale integratie van vervoersnetwerken**
- **Start betere landschappelijke inpassing wegennet in kuststrook en ringweg Haarlem. Start gezamenlijke gebiedsmarketing**



# **6 Strategische maatregelen**

**1. Verhogen van de vervoersfrequentie op zwakke delen van het spoornetwerk**

**2. Multimodale koppeling op de stations**

**a. Het verknopen van het spoor en HOV (R-net)**

**b. Het verknopen van spoor- en wegennetwerk in Kuststrook en bij Ringweg Haarlem via aantrekkelijke landschappelijke routes, voorzien van fiets- en voetpaden**

**c. Het verbeteren van de kwaliteit van de netwerken voor langzaam verkeer bij de stations, bestaande voorzieningen en werkgelegenheid beter ontsluiten**

**d. Verbeterde Wayfinding op de knooppunten**



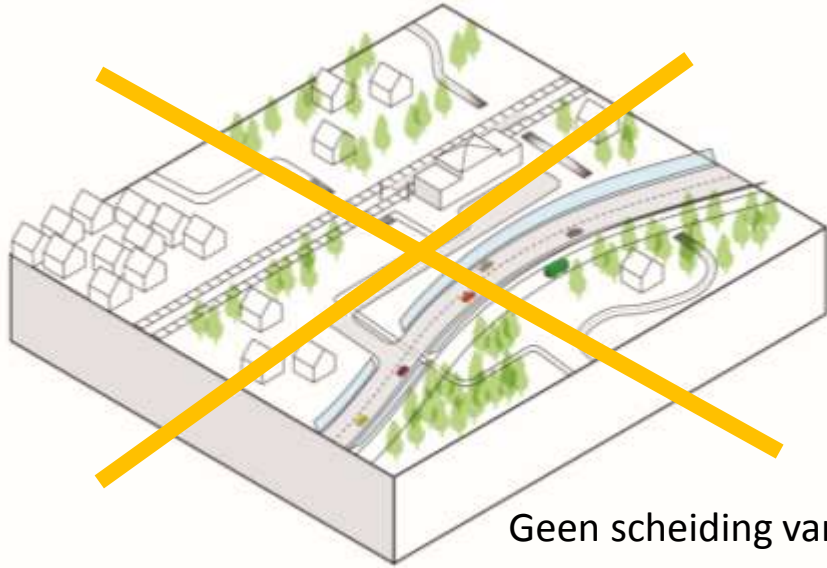
# Verhogen vervoersfrequentie op zwakke delen spoornetwerk



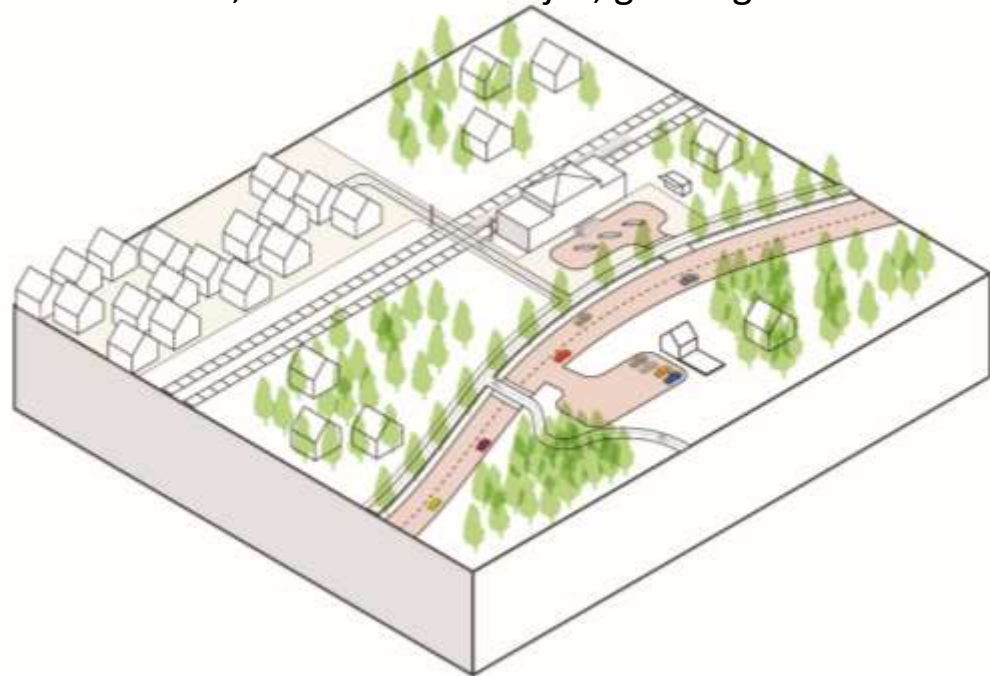
# Multimodale koppeling, verknopen spoor en HOV



# Koppeling stations via aantrekkelijke landschappelijke routes, fiets- en voetpaden

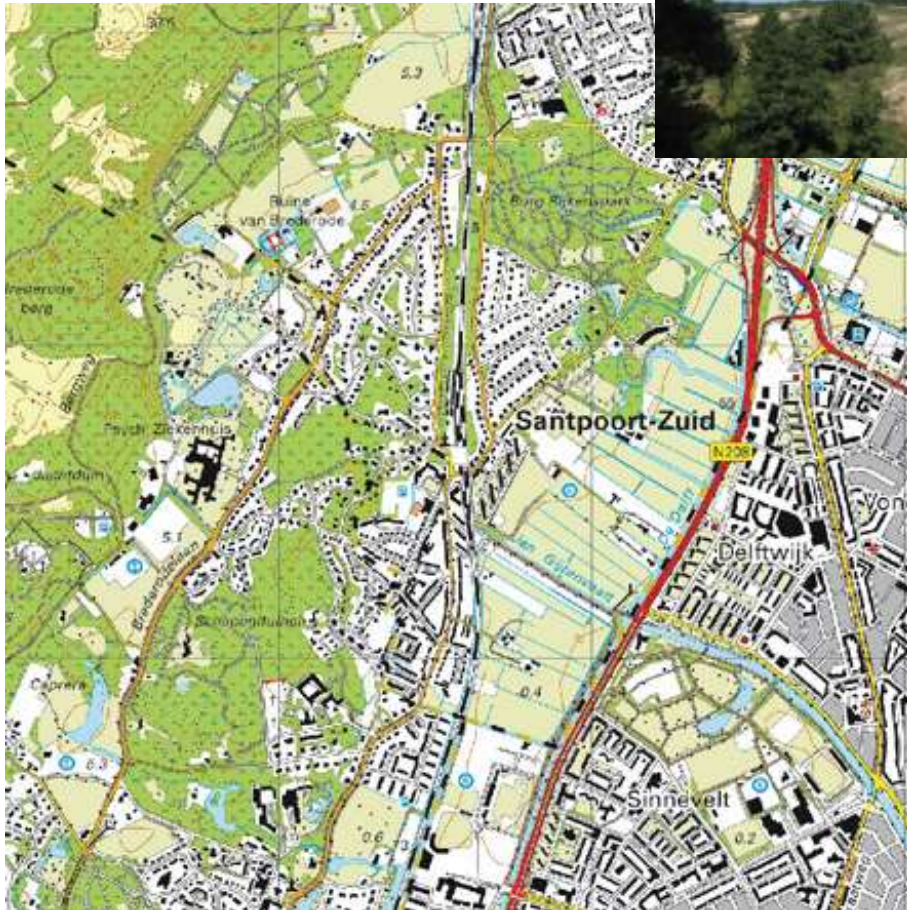


Geen scheiding van verkeersoorten, maar aantrekkelijke, gemengde boulevards



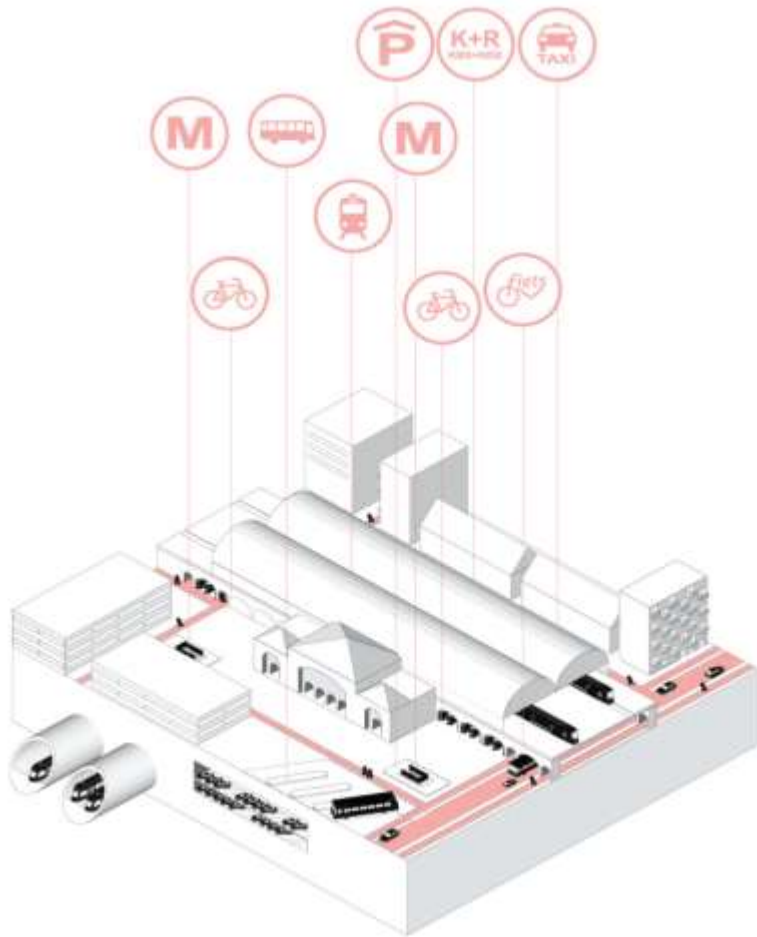


# Bestaande voorzieningen en werkgelegenheid beter ontsluiten





# Verbeteren ontsluiting, wayfinding en wegnnet langzaam verkeer



# **6 Strategische maatregelen**

- 3. Duidelijke toegangspoorten tot het duinlandschap**
- 4. Plaatsing en ontsluiting nieuwe regionale voorzieningen en werkgelegenheid bij multimodale stationsgebieden**
- 5. Gecoördineerde woningbouwontwikkeling rondom de stations**
- 6. Ruimtelijk beleid en regelgeving in relatie tot ontwikkeling stationsomgevingen**

# Duidelijke toegangspoorten tot het landschap



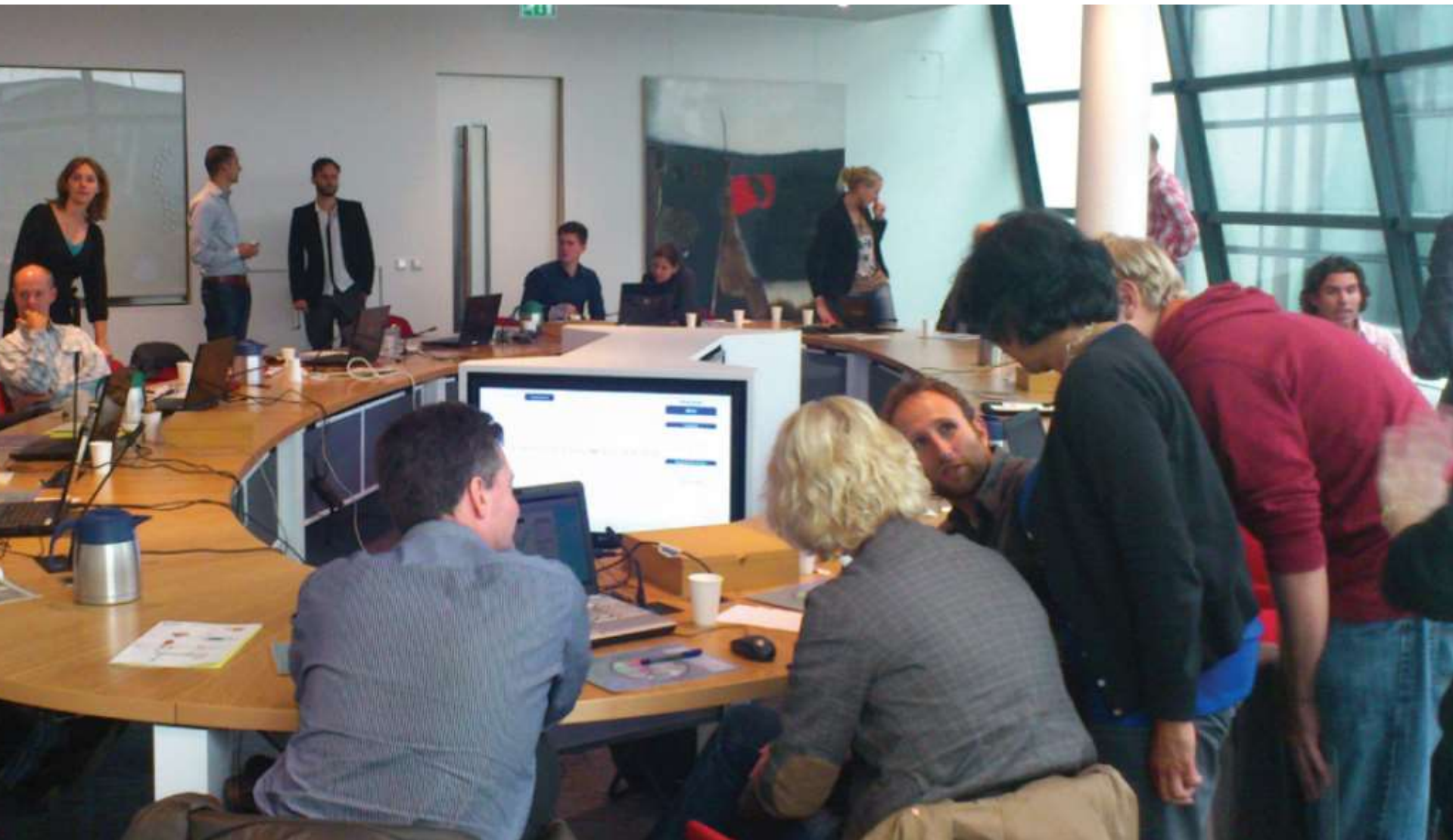


# Gecoördineerde bouw woningen, voorzieningen, werkgelegenheid rond stations





# Ruimtelijk beleid en bereikbaarheid, convenant



**Sessie Sprintstad**

# Scenario's na 2025

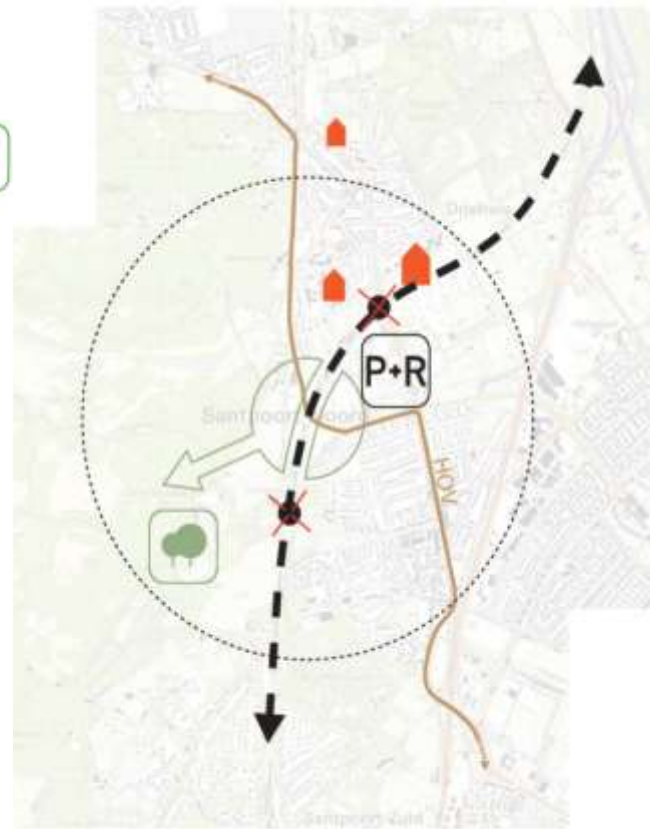
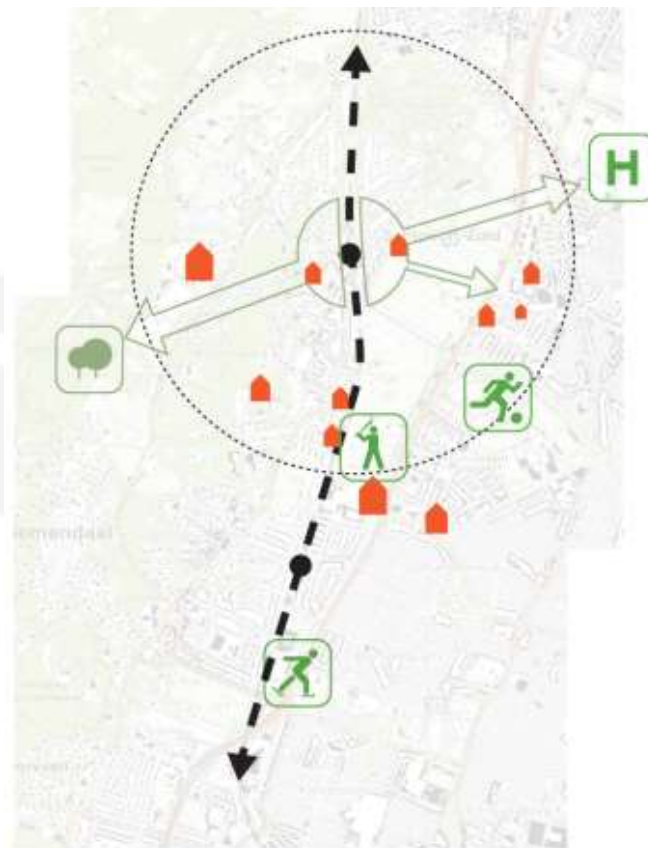
- **Frequentieverhoging en optimalisatie lijnennet**
- **Systemsprong OV**
- **Samenvoegen stations en nieuwe stations**
- **Koppeling vervoer over water**

# Frequentieverhoging, systemsprong, vervoer over water





# Samenvoegen stations en nieuwe stations



**Aanbevelingen**

# 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, LV, 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**

# Niemand heeft de regie, je zult gezamenlijk het gesprek aan moeten gaan!



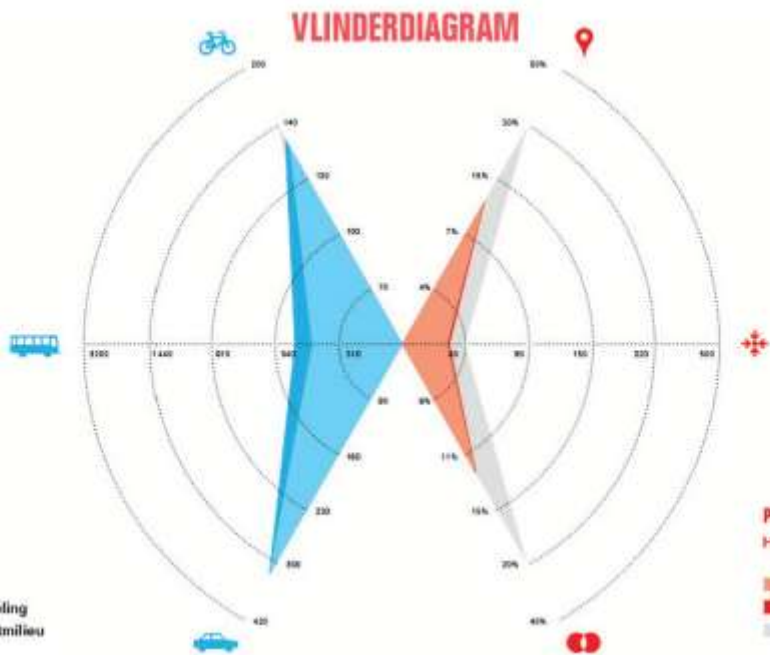




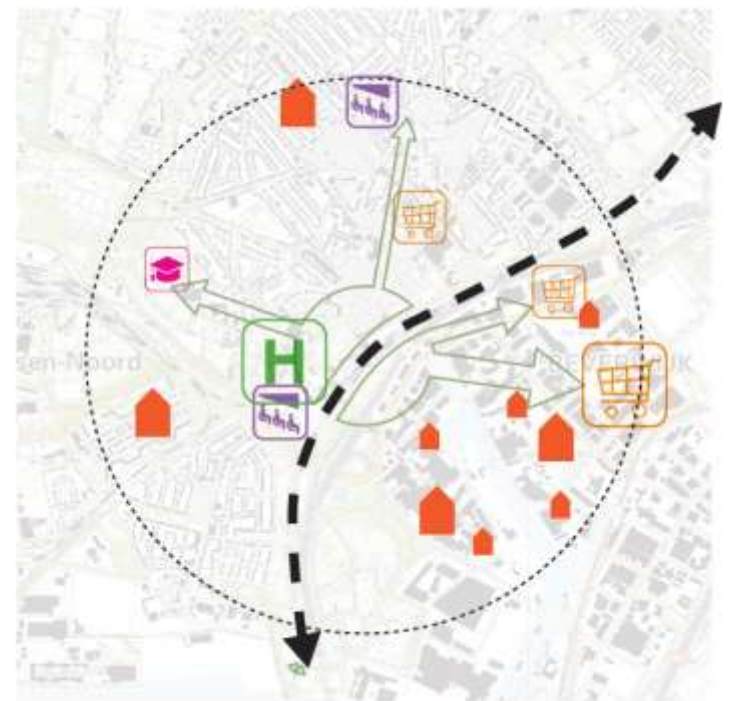
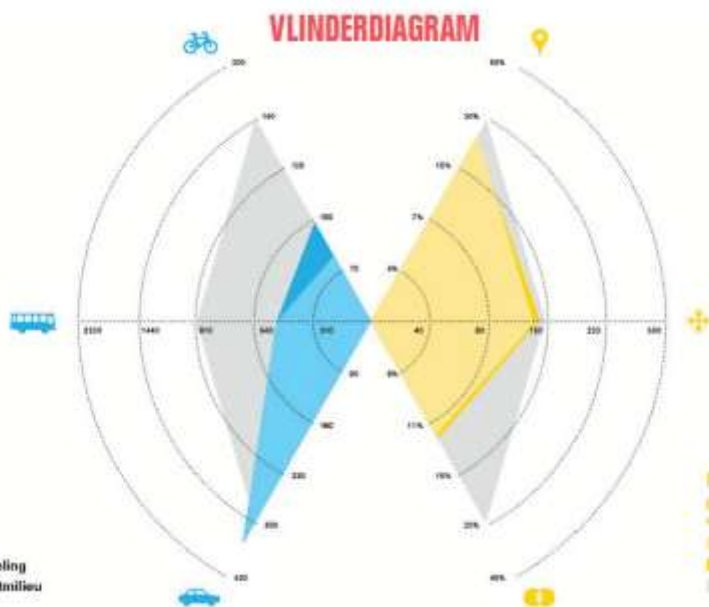


Bijlage:  
toelichting per knoop

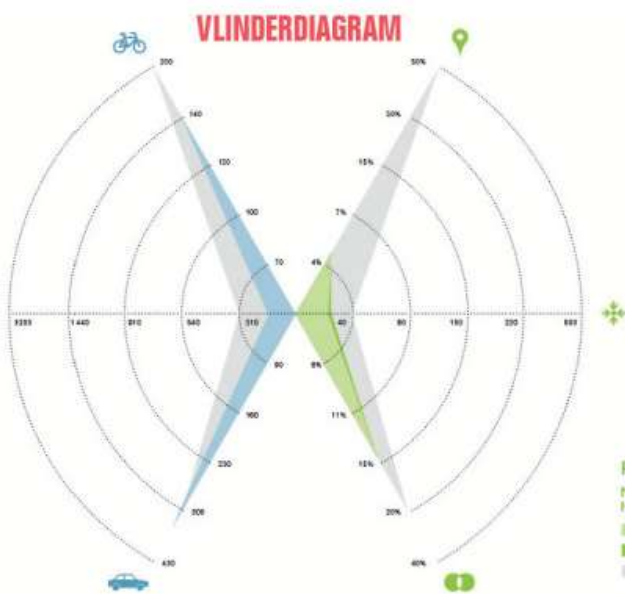










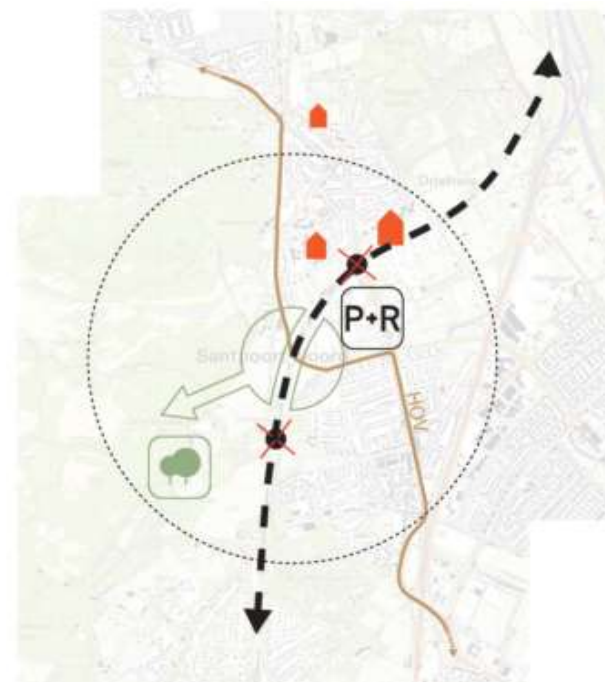


**KNOOP**  
Sprinter station

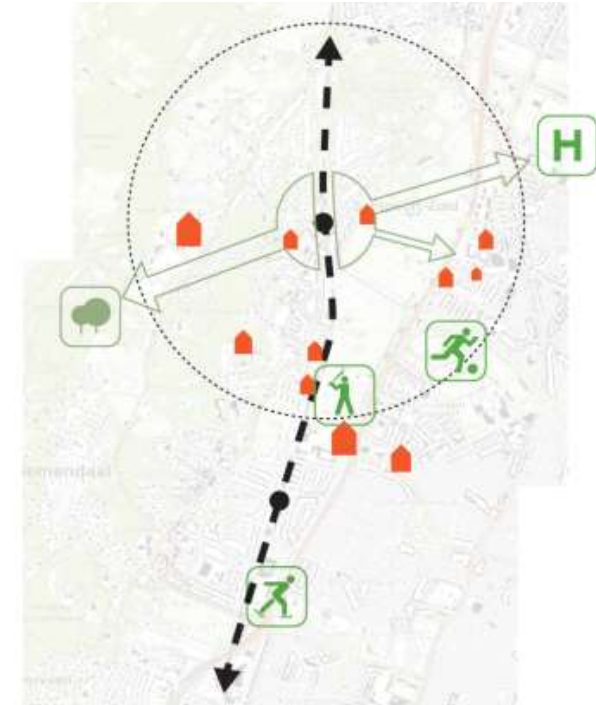
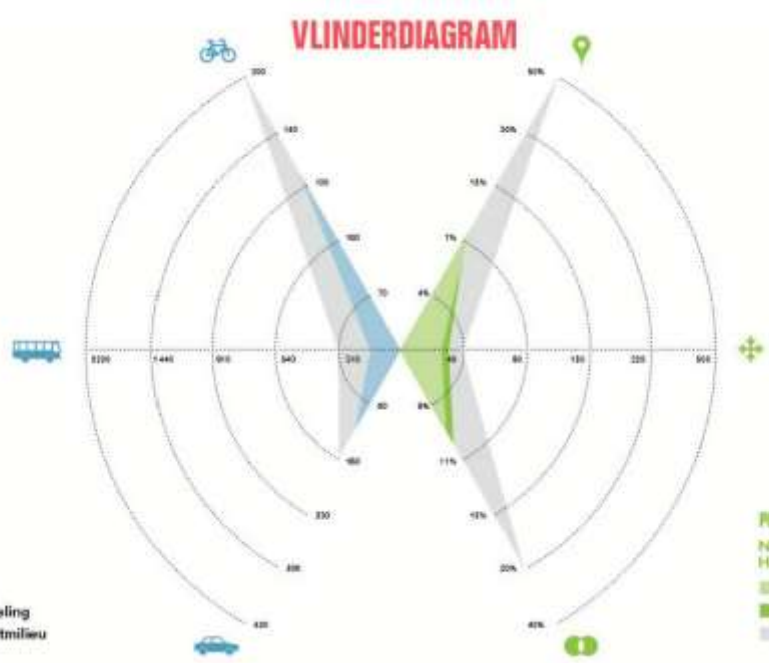
- Huidige situatie
- Mogelijke ontwikkeling
- Kanerijk knooppuntmilieu

**PLAATS**  
Nabijheid Landschap  
Herkomst: vooral wonen

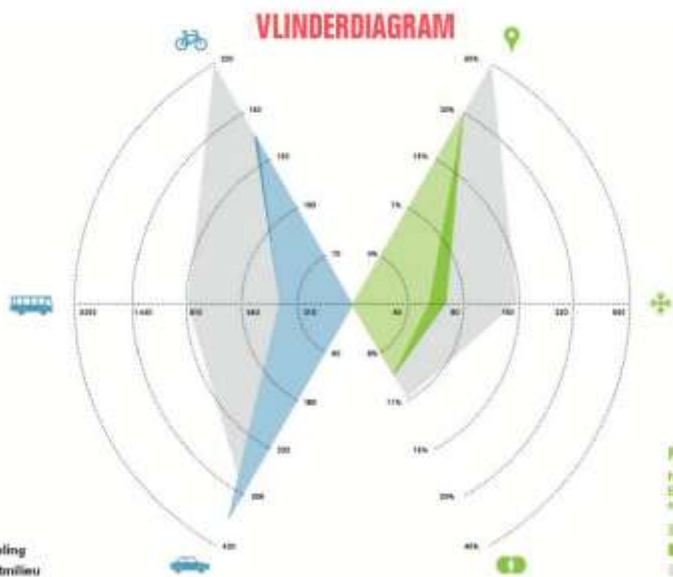
- Huidige situatie
- Mogelijke ontwikkeling
- Kanerijk knooppuntmilieu



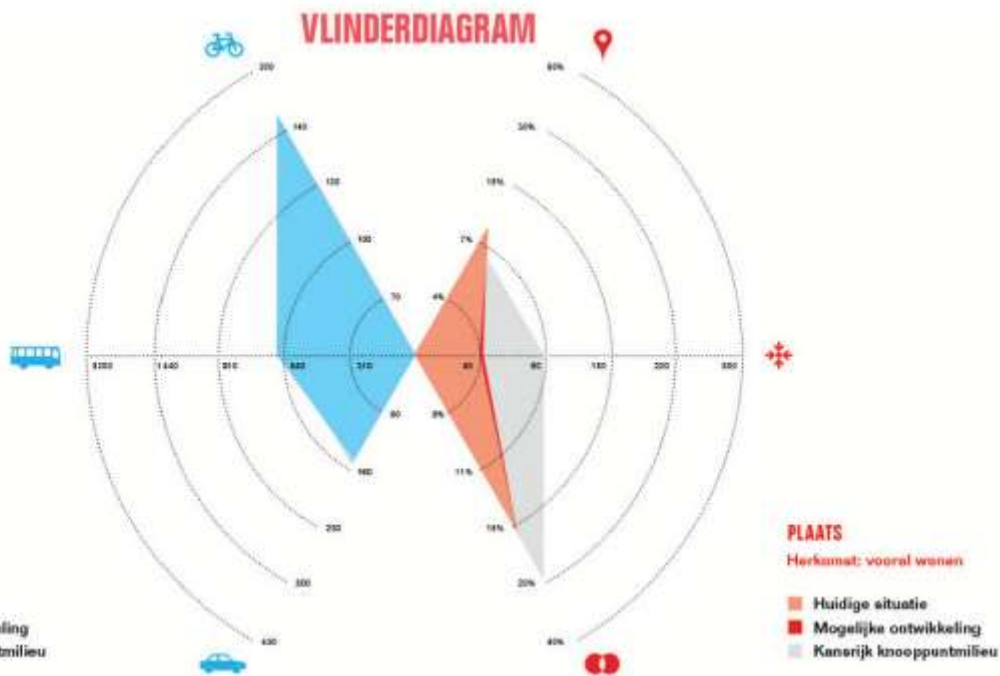
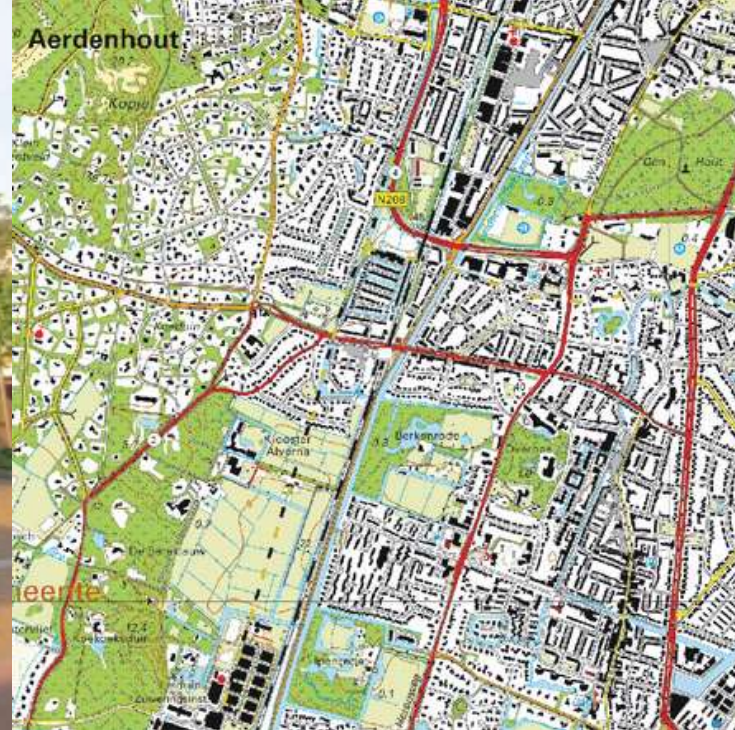




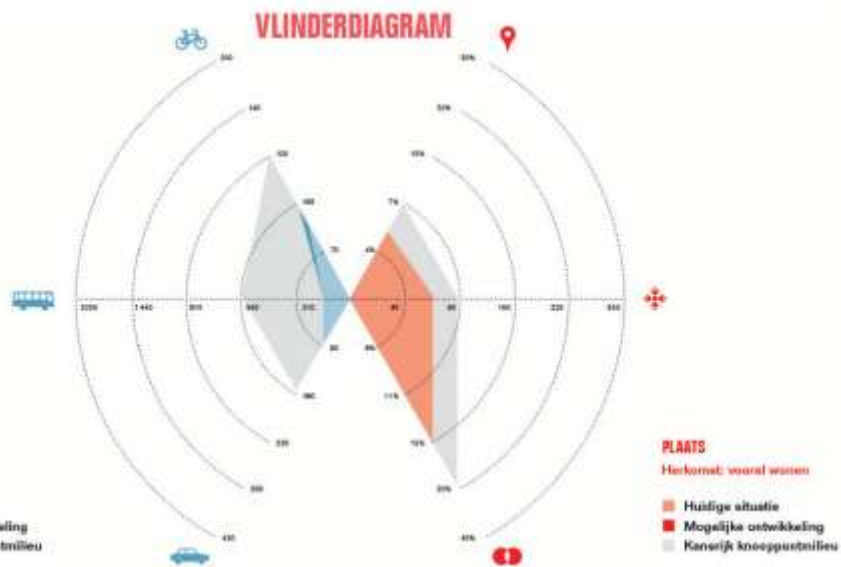




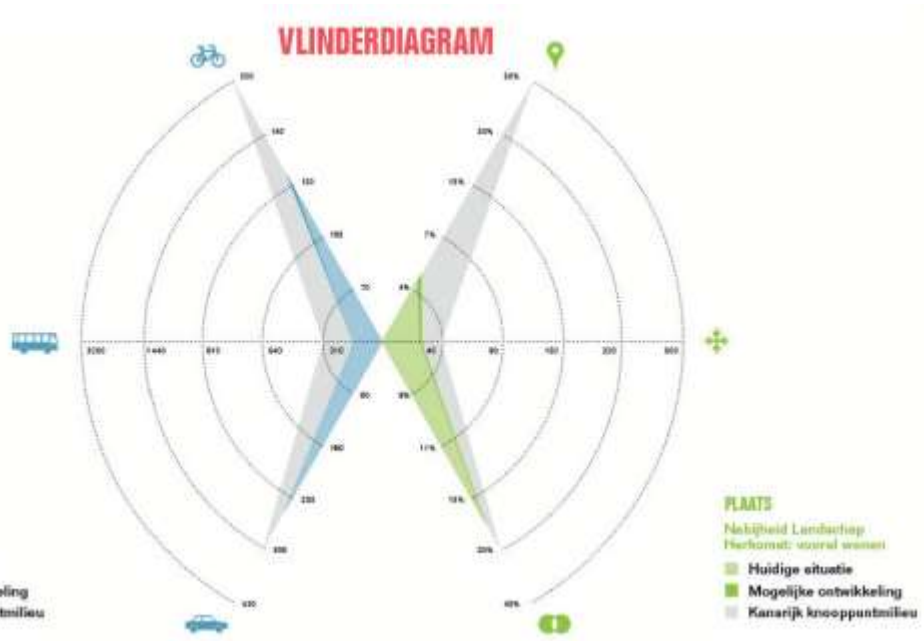




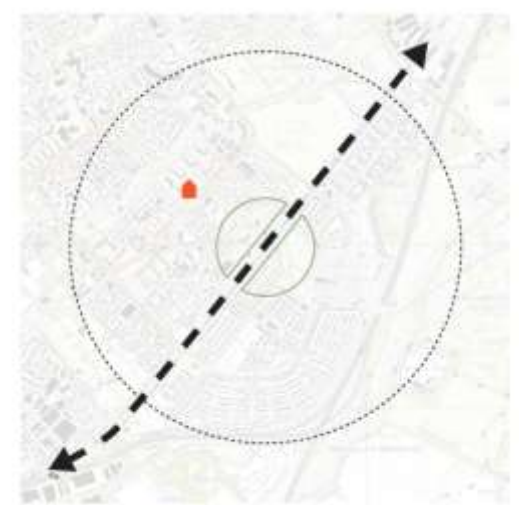
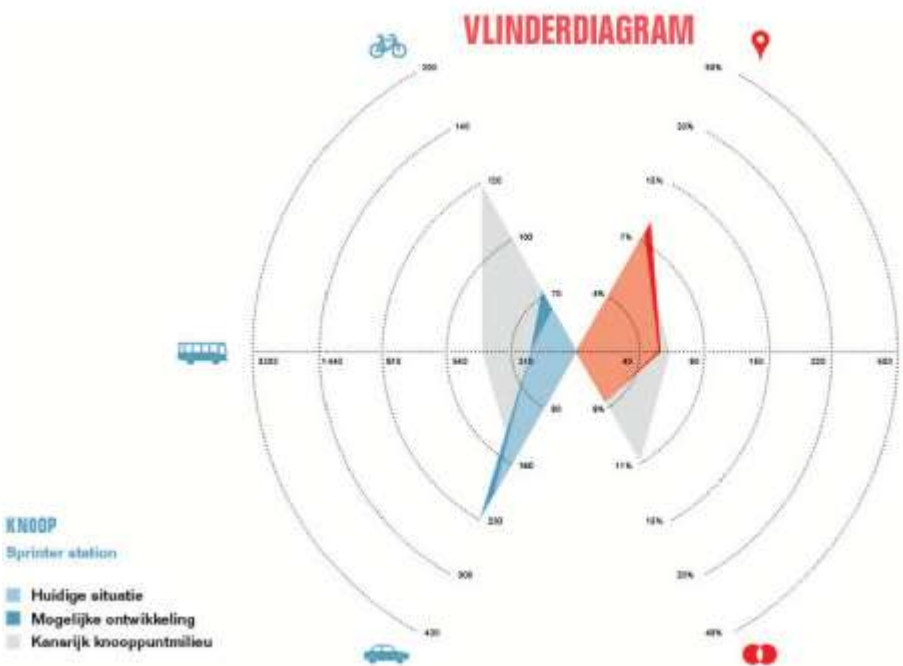




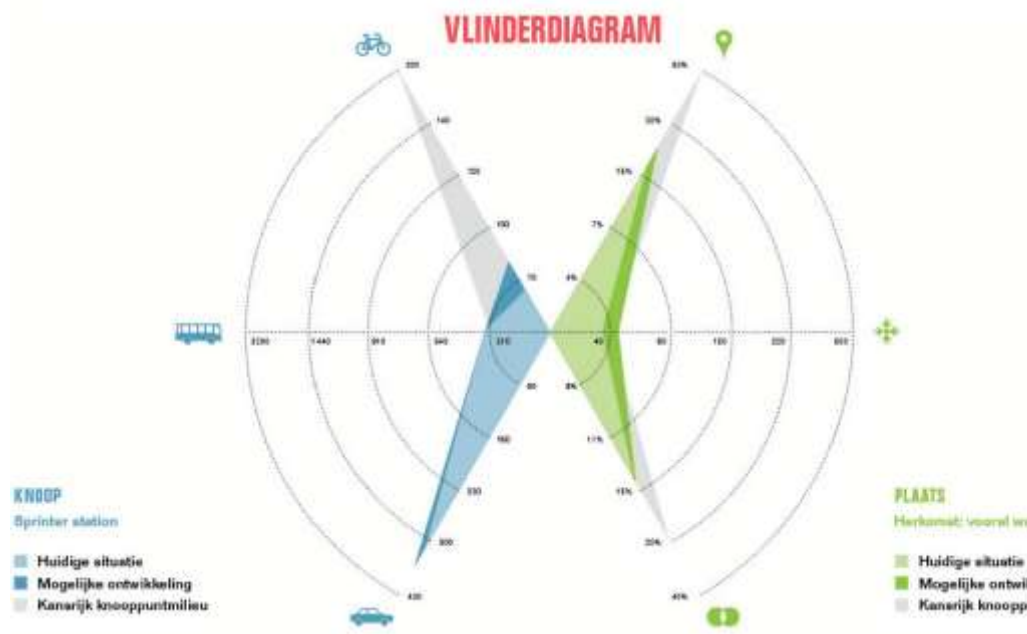




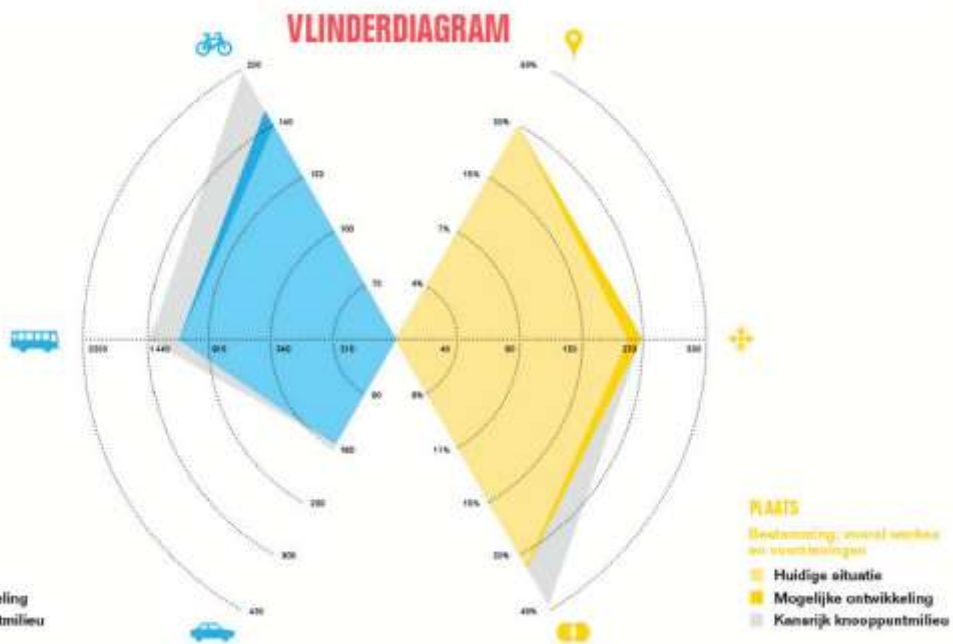
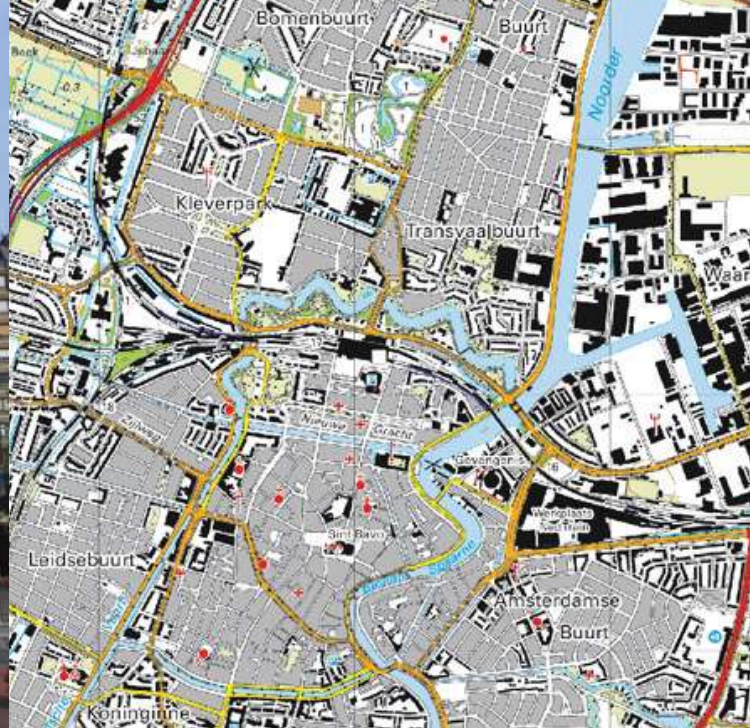




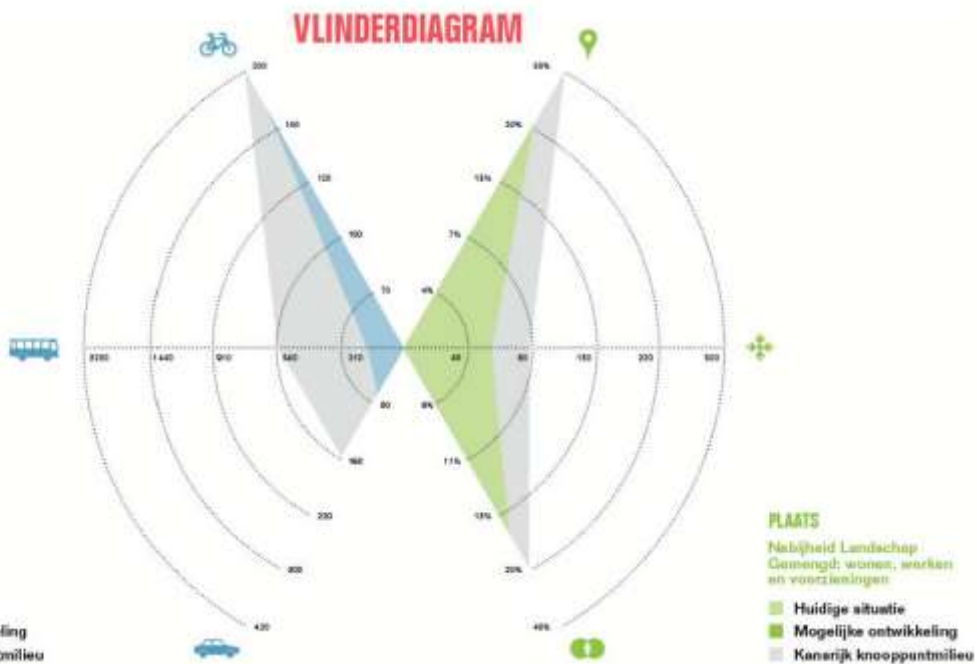




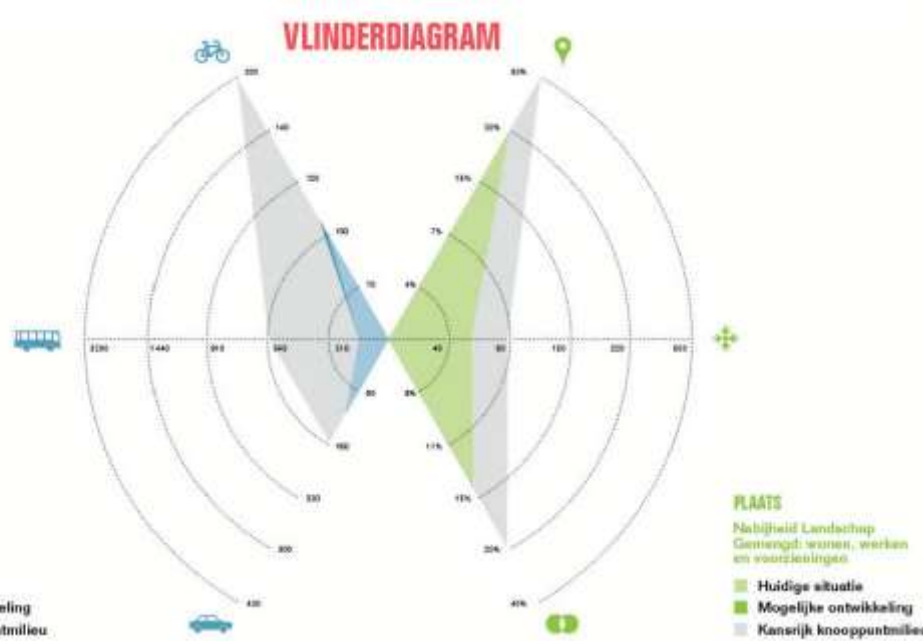












## Deelnemers assist

Paul Gerretsen Vereniging Deltametropool

Jasper Groebe Grontmij

Merten Nefs Vereniging Deltametropool

Miriam Ram Vereniging Deltametropool

Nanet Rutten Grontmij

Thijs van Spaandonk VenhoevenCS architecture+urbanism

Willemijn Streutker Grontmij

Ton Venhoeven VenhoevenCS architecture+urbanism



