

Task Force Ruimtewinst
Resultaten assist

Stationsgebied Haarlem-Spaarnwoude

Ton van Laar

*Lid Taskforce Ruimtewinst als
beleidsadviseur ruimtelijke kwaliteit bij
de Sector Ruimtelijke Inrichting van de
provincie Noord-Holland*



Met dit tiende boekje in de reeks publicaties van de provinciale Taskforce Ruimtewinst is een rond getal en dus een kleine mijlpaal bereikt. Het is ook nog eens de vijfde maal dat een directe stationsomgeving bij de kop wordt genomen. Dat is geen toeval: de stationsomgevingen vormen een bijzonder aandachtsgebied voor de provincie, omdat door verdichting rond stations ruimtelijke kwaliteit wordt bevorderd, landelijk gebied wordt gespaard en openbaar vervoersgebruik gestimuleerd. In de nieuwe Structuurvisie 2040 van de provincie nemen de stationsgebieden dan ook een bijzondere plaats in als potentiële ontwikkelingslocaties.

Stationsgebied Spaarnwoude

Het stationsgebied Spaarnwoude leent zich wel bij uitstek voor verdere verdichting en een kwaliteitsslag. Het gebied is allesbehalve uitnodigend voor de bezoeker; het enigszins in onbruik geraakte woord 'onherbergzaam' is er zonder meer op van toepassing. Het ligt er in de huidige situatie vooral uitnodigend bij

voor plannenmakers en ontwerpers van allerlei slag. Een aantal van hen heeft op uitnodiging van de provincie zijn tanden in de opgave gezet.

Die is complex, maar wat zijn er een potenties! Dit alleen al door de nog niet of slecht benutte ruimte. De bureaus hebben een aantal nog niet benutte potenties naar voren gehaald, zoals de symboliek van de (nieuwe) stadspoort, de nog net niet geheel verdwenen identiteit van de oude trekvaart en de kansrijke relatie met het buitengebied. Noodzakelijk zijn de aandacht voor het slechten van barrières en de kansen als transferium. Wat dacht u van een fietssnelweg naar Amsterdam of het doortrekken van de Prins Bernhardlaan over het spoor heen?

Naar mijn mening liggen er prikkelende, maar toch goed doordachte voorstellen, waar met name de gemeente Haarlem inspiratie uit kan putten. Met genoegen merkte ik dat de presentatie van het plan in een volle feesttent, niet ver van de Veerplas, goed viel bij de uiteenlopende aanwezigen, waaronder bewoners, bestuurders, raadsleden en vertegenwoordigers van NS. In ieder geval was er een levendige discussie. Het plan sluit goed aan bij het planproces voor de Oostradiaal van de gemeente Haarlem, die de belangrijke en lastige taak heeft de ontwikkeling van dit potentierijke gebied met kracht de goede kant op te geleiden.

Stationsgebied Haa



Algemene oriëntatie

Station Haarlem Spaarnwoude is een spoorwegstation aan de oostkant van Haarlem aan de spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem. Het ligt ten noorden van de wijk Parkwijk/ Zuiderpolder en ten zuiden van het bedrijventerrein Waarderpolder. Ten oosten van het station begint recreatiegebied Spaarnwoude.

De spoorlijn Amsterdam Haarlem loopt langs de oude trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem. De trekvaart is in 1631 aangelegd. De vaart werd in een rechte lijn gegraven tussen de Haarlemmerpoort in Amsterdam en de Amsterdamse poort in Haarlem. Langs de trekvaart werd een jaagpad aangelegd ten behoeve van de trekschuiten. Dit pad werd in 1762 verhard. Het kreeg de naam Haarlemmerweg/Amsterdamseweg. In de loop der jaren is deze weg verbreed en uitgegroeid tot een moderne verkeersader, de A200. Bij het station gaat de snelweg over in een stadsweg, de Amsterdamsevaart. Deze koerst nog steeds recht op de Amsterdamse poort af. Het autoverkeer racet rechtstreeks de binnenstad in, om op de Gedempte Oostersingelgracht vervolgens vaak vast te staan.

In de loop der jaren is de trekvaart op verschillende trajecten versmald. Ze wordt niet meer gebruikt als vaarverbinding maar heeft nog wel een functie in de waterhuishouding. Zo is het gedeelte tussen Halfweg en het Westerpark in Amsterdam nog steeds een boezemwater van het Hoogheemraadschap Rijnland. Ter plaatse van station Spaarnwoude bestaat de oude trekvaart uit twee sloten, die aan beide kanten langs het spoor lopen.

In 1835 werd hier de eerste spoorlijn in Nederland aangelegd, tussen Amsterdam en Haarlem. Inmiddels rijden er 8 treinen per uur over dit traject. In 1904 kwam er ook een elektrische tram. De tramlijn werd in 1957 weer opgeheven. Er lopen nu nog twee sporen op deze lijn. Op termijn zal het spoor worden verdubbeld naar vier sporen.

Gemeente Haarlem is bezig met plannen om enerzijds de Amsterdamsevaart te ontlasten, anderzijds de Waarderpolder beter bereikbaar te maken. Voor een deel zijn die plannen al in uitvoering. Er wordt een nieuwe fly-over over het spoor aangelegd, die aansluit op de nieuwe Oostweg en de Oudeweg. Doorgaand verkeer wordt daarmee door de Waarderpolder geleid in plaats van over de Gedempte Oostersingelgracht. Deze fly-over zal in 2012 klaar zijn.

In 2003 heeft de gemeente een masterplan Spoorzone vastgesteld. Hierin wordt de Oostpoort aangegeven als één van de locaties met een grote ontwikkelpotentie. Onder de Oostpoort werd het gebied verstaan rond station Haarlem Spaarnwoude. In het masterplan wordt voorgesteld om dit station te verplaatsen naar de kop van de Prins Bernardlaan en de naam te wijzigen in station Amsterdamsevaart. Met die ligging meer naar het westen zou het station een groter bereik krijgen, Dat is veel gunstiger voor een station.

Verplaatsing van deze locatie naar de Prins Bernardlaan is echter niet mogelijk gebleken in verband met de aanwezigheid van wisselstraten en werkplaatsen van Nedtrain.

Haarlem-Spaarnwoude

Er ligt 17.000 m² aan onderhoudswerkplaatsen op en rond de plek waar het station gedacht was. Eind vorige eeuw is hier nog een moderniseringstraject van start gegaan. De laatste jaren is er voor € 30 miljoen door Nedtrain geïnvesteerd. Onder andere is een nieuwe revisiehal gebouwd en zijn zes schadehallen vervangen. Nedtrain Haarlem is daarmee het

modernste revisiebedrijf in Europa. Gezien de gedane investeringen is het niet te verwachten dat Nedtrain hier binnen afzienbare termijn plaats zal maken voor een station.



wUrck, architectuur, stedenbouw en landschap -
Gijs Wolfs, Oriol Casas Cancer en Janneke Dries
Goudappel Coffeng - Willem Scheper en Toon van der Horst
Tauw Deventer - Matthijs Nijboer

Beschrijving stationsgebied

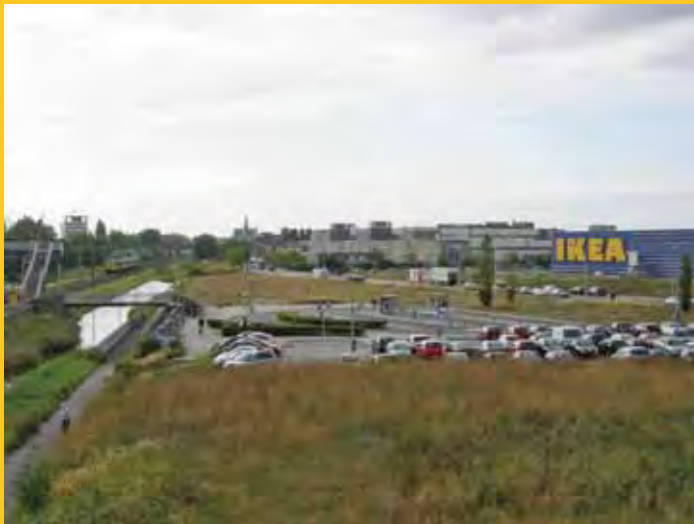
Station Haarlem Spaarnwoude dateert van 1998 en is heel eenvoudig van opzet. Er zijn twee perrons van 250 meter lang en 1,5 meter breed. Op ieder perron zijn drieabri's. Het station is niet overkapt. Er is geen stationsgebouw. Er is slechts een klein P+R terrein bij het station. Dat wordt aangevuld door het ruime gemeentelijke parkeerterrein bij de IKEA-vestiging Haarlem ten noorden van het station.

Het station lijkt in de middle of nowhere te liggen, doordat er vooral asfalt, rails en open ruimte te zien is. De omgeving geeft geen stedelijk beeld.

Het blauwe gebouw van IKEA springt meteen in het oog aan de noordkant, evenals de reclamezuil van IKEA. Een andere landmark is de PTT-toren in de Waarderpolder. Dit is een zogenaamde straalverbindingstoren, 112 meter hoog. Beide gebouwen staan op het bedrijventerrein Waarderpolder. De

Waarderpolder is een bedrijventerrein van 155 hectare. Het telt 350 veelal grootschalige bedrijven, 800 ondernemers en 18.000 werknemers. Daarmee is het één van de belangrijkste bedrijvengebieden van Kennemerland. Hier is vooral industrie en opslag gevestigd. Kantoorfuncties zijn wel toegestaan, maar alleen in relatie tot de bedrijven. Er wordt niet gewoond. Ten westen van het station ligt het bedrijf van Joh. Enschedé, een ander beeldbepalend pand. Verderop ligt het spoorwegemplacement en de werkplaatsen van Nedtrain.

Ten zuiden van het station ligt een woonwijk, Parkwijk/Zuiderpolder. Deze wijk is van het station afgesneden door de snelweg, de afslag over het Keggeviaduct en enkele kantoren die als buffer tussen weg en woningen gebouwd zijn. Tussen afslag en snelweg ligt een plein met fietsenrekken en bushaltes. Parkwijk/Zuiderpolder grenst aan de groene zoom, de groene stadsrand van Haarlem.



P+R station Haarlem Spaarnwoude



IKEA parkeerplaats



Station Haarlem Spaarnwoude

Aan de oostkant grenst het station aan natuur- en recreatieterrein de Veerplas, dat deel uit maakt van het recreatiegebied Spaarnwoude. Hier is sinds zomer 2008 adventurepark SA-plaza gevestigd dat water en sportactiviteiten voor alle leeftijdsgroepen aanbiedt.

Recreatiegebied Spaarnwoude is eind jaren 60 aangelegd als groene buffer tegen de opkomende verstedelijking. Het gebied is bijna 3.000 hectare groot en vormt een oase van groen, natuur en rust.

De spoorlijn loopt parallel aan en vlak langs de A200, de weg tussen Amsterdam en Haarlem. Deze weg is tussen Halfweg en station Haarlem Spaarnwoude een snelweg. Daar waar je een stationsplein zou kunnen verwachten, loopt de vierbaansweg. Bij het station gaat de snelweg over in de N200, de

Amsterdamsevaart, ter hoogte van de stoplichten waar het verkeer af kan buigen via het Keggeviaduct naar de Waarderpolder. Aan noord- en zuidzijde van het station loopt een sloot, restanten van de oude trekvaart.

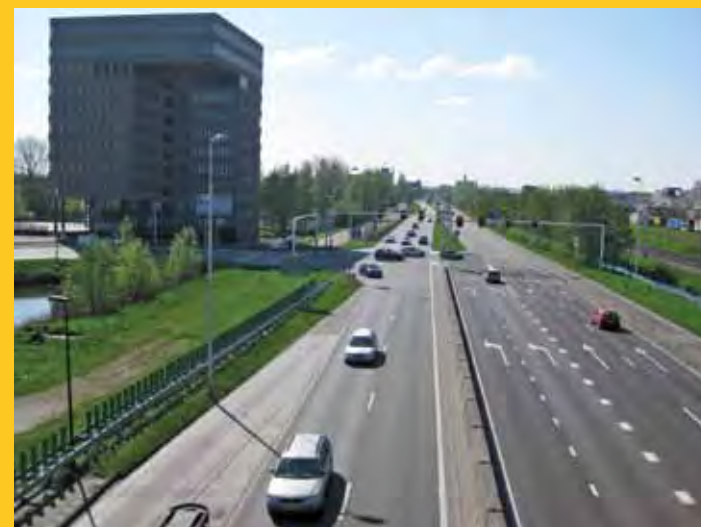
De combinatie van snelweg, spoorweg en waterweg samen, creëert een enorme barrière tussen de woonwijken ten zuiden van het spoor en het bedrijventerrein aan de noordkant. Het is niet eenvoudig om bij het station te komen, gelegen aan de overkant van sloot en weg. Voetgangers moeten gebruik maken van een hoge loopbrug en een hoge steile trap gebruiken. Deze voetgangersbrug overspant zowel de autoweg als de beide perrons en is niet overkapt. Het verkeer raast eronderdoor en wind en regen hebben vrij spel. Deze brug is de enige verbinding voor voetgangers tussen de woonwijken en de Waarderpolder. Het autoverkeer kan gebruik maken van het Keggeviaduct. Fietzers



Spaarnwoude



Loopbrug voor voetgangers en fietsers



Amsterdamsevaart kruispunt met Keggeviaduct

moeten hun fiets achter laten in de fietsenrekken en ook de klim over de trap maken.

De stoptrein tussen Amsterdam en Uitgeest stopt tweemaal per uur op dit station.

Bij de loopbrug is een halte langs de A200 voor regionale buslijnen (voor lijn 80, de lijn tussen Amsterdam en Zandvoort en lijn 680 tussen Zwanenburg en Heemstede). Aan de noordzijde van het station stoppen de stadslijnen 5 en 15 bij het station. Stadslijn 2 stopt aan de zuidzijde op het plein.



Bushalte en bedrijven bij Keggeviaduct



Recreatiegebied de Veerplas

Gemeentelijke vraagstelling

Het structuurplan Haarlem 2020 voorziet in de ontwikkeling van Oost Haarlem. Gemeente Haarlem is nu bezig met het opstellen van een gebiedsvisie voor de Oostradiaal. Deze visie moet inzicht verschaffen in de ontwikkelingsmogelijkheden voor de oostelijke stadsentree. Met de stadsentree wordt het hele gebied bedoeld langs spoor, weg en water vanaf de gemeentegrens tot aan de Amsterdamse poort. Het gebied loopt van NS station Spaarnwoude en de Amsterdamsevaart tot en met de Gedempte Oostersingelgracht.

Station Haarlem- Spaarnwoude neemt een belangrijke plaats in binnen de Oostradiaal. Gemeente Haarlem heeft de TFR gevraagd om met inspirerende ideeën te komen voor dit stationsgebied. Verdichting en verstedelijking zijn daarbij het uitgangspunt. Het station zou een stedelijk knooppunt van vervoer moeten zijn. De gemeente heeft om ideeën gevraagd voor intensievere bebouwing en intensiever gebruik van dit gebied. Het accent moet komen te liggen op wonen en werken. Het gebied moet interessant worden voor investeerders.

De gemeentelijke doelstelling is om minimaal 90.000 m² kantooroppervlak toe te voegen in dit gebied plus een behoorlijk aantal woningen. De stad zoekt ruimte voor 5000 woningen in de komende jaren en een behoorlijk aantal daarvan moet hier gerealiseerd worden. Er mag niet veel detailhandel op deze locatie komen, want detailhandel zal geconcentreerd worden in Schalkstad, het winkelcentrum van Schalkwijk.

Het is wenselijk dat het stationsgebied gaat fungeren als transitpunt voor verkeer. De binnenstad van Haarlem kan niet veel auto's herbergen en moet zo veel mogelijk worden ontlast van zowel doorgaand autoverkeer als van verkeer dat het centrum als eindbestemming heeft. Nu

lopen de verkeersstromen nog te veel dwars door de stad. Het is de bedoeling dat station Spaarnwoude een transferium wordt, waar mensen hun auto parkeren om met trein of bus de binnenstad te bereiken.

In deze transformatie naar stedelijkheid kan het station zelf natuurlijk niet uitblijven. Op dit moment valt het station binnen de categorie 'plank in het weiland'. De inzet is dat het station een hoogwaardige publieksvoorziening wordt en door meer reizigers wordt gebruikt.

Bij dit alles is de uitdaging om een duidelijke entree van de stad te maken en ook de overgang met het landelijk gebied goed vorm te geven.

Kortom: het gebied heeft een nieuwe identiteit nodig, zowel ruimtelijk als qua verkeersstructuur en vervoerswaarde.

De analyse

Transformatie van dit gebied is alleen maar mogelijk als de verkeerskundige situatie verandert. Zolang zoveel verkeer hier voort blijft razen, is het onmogelijk om een hoogwaardig stedelijk gebied te creëren. De randvoorwaarde voor een goede ontwikkeling is dat de directe omgeving van het station verkeersluwer wordt.

Symmetrie

Station Spaarnwoude ligt aan een historische route. Het ligt aan een rechtstreekse lijn tussen Amsterdam en Haarlem. Al eeuwen reist men via deze route heen en weer: over de trekvaart en het jaagpad, met de eerste trein, de elektrische tram of over de snelweg. De route is heel interessant vanwege de geschiedenis en vanwege de symmetrie die in de route zit. Die symmetrie is er wat betreft de aanwezigheid van ruimtelijke functies en qua naamgeving. Het vertrekpunt in beide steden is een poort die de naam van de andere stad draagt. De vaart

heet in Amsterdam de Haarlemmervaart en in Haarlem de Amsterdamsevaart. En halverwege ligt een dorp dat Halfweg heet. Dit dorp ontstond omdat de trekvaart hier was onderbroken en de reizigers er moesten overstappen.

De symmetrie gaat verder want in beide steden is eind vorige eeuw een tweede station bijgebouwd aan de rand van de stad: station Sloterdijk in Amsterdam en station Spaarnwoude in Haarlem. Station Sloterdijk is een stedelijk knooppunt geworden. Er is een nieuw centrum ontstaan op en rond het spoor, een vervoersknooppunt met kantoren in de naaste omgeving. Haarlem heeft enerzijds de ruimte, anderzijds het programma om bij station Spaarnwoude een nieuw centrum te creëren aan de oostkant van de stad. Als station Spaarnwoude zich ook ontwikkelt tot een werk- en vervoersknooppunt, is de symmetrie weer hersteld.



Amsterdamsevaart - Haarlemmervaart

De symmetrie gaat nog verder. In de vorige eeuw is langs de as Haarlem Amsterdam steeds meer aandacht gekomen voor recreatie en cultuur. Er wordt gerecreëerd in het park rond de Westergasfabriek in Amsterdam en langs de hele noordzijde van de spoorlijn in het recreatiegebied Spaarnwoude tot aan dit station. Dat vraagt om het doortrekken van deze groene lijn verder langs de Amsterdamsevaart tot aan de Amsterdamse poort, om het beeld door te zetten en te voltooien. Aan beide zijden langs de lijn is oude industrie te vinden die een transformatie heeft ondergaan. In Amsterdam de Westergasfabriek, in Haarlem de Lichtfabriek. Deze laatste ligt iets verder van de oude trekvaart af. Wie weet zetten de culturele en recreatieve ontwikkelingen door en ontstaat er in de toekomst een Oostertreinfabriek op de terreinen van prorail met een cultureel programma. Dan is de symmetrie compleet.



Amsterdamsevaart - Haarlemmervaart

Poort

De entree van Haarlem was in vroeger tijden heel duidelijk gemarkeerd door de Amsterdamse Poort. De overgang naar het stedelijk gebied is nu veel onduidelijker. De stad vraagt als het ware om een nieuwe poort, een landmark, een monumentale plek die identiteit geeft aan het gebied. Nu kom je Haarlem binnen bij station Spaarnwoude. Als deze locatie in de toekomst wordt aangepakt, is het een uitdaging deze locatie vorm te geven alsof het een poort is. De poort zou dan over de Amsterdamsevaart moeten liggen, en water en trein overkappen. Dat betekent wel dat het autoverkeer naar de Waarderpolder er straks langs zwaait via de fly-over. Vanaf de autoroute is er dan een prachtig zicht op de poort.

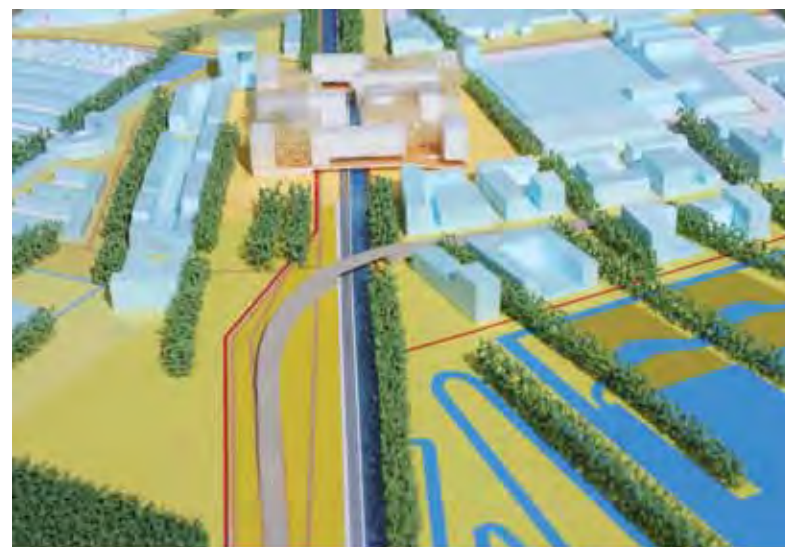
Oost-west en noord- zuid verbinding

De oost-westverbinding aan deze kant van Haarlem is sterk. Per auto, trein en bus kom je van de oostkant makkelijk in het centrum. De lijn voor boot en fiets is echter zwak. Van de oude trekvaart is nog maar een smalle strook water over. Het zou mooi zijn als deze verbinding weer hersteld kan worden als blauw/ groene lijn, geschikt voor recreatie. Het idee van de TFR is om hier een fietssnelweg langs te leggen, rechtstreeks naar het centrum van Haarlem.

De noord-zuidverbinding in de oostflank van Haarlem is heel slecht vanwege de sterke oost-westverbinding. Tussen de gedempte Oostersingelgracht en de Camera Obscuraweg zijn geen mogelijkheden om van zuid naar noord te komen of andersom. Het verkeer uit Haarlem zuid strandt nu op de Amsterdamsevaart. De Waarderpolder ligt geïsoleerd als werkwijk aan de andere kant van het spoor. Wonen en werken zijn door deze barrière helemaal gescheiden. Het zou goed zijn de Waarderpolder meer bij de stad te betrekken en intensiever te benutten. Dit kan door de Prins Bernhardlaan door te trekken over of onder het spoor. De Prins Bernhardlaan is de stadsas die als Amerikaweg in Schalkwijk begint. Veel grootsstedelijke



De oude en de Nieuwe Amsterdamse Poort



De Nieuwe Amsterdamse Poort



Prins Bernhardlaan als structuurdrager Oostflank



Amsterdamsevaart verliest doorstroombaan functie autoverkeer

functies, zoals ziekenhuis, winkelcentrum en recreatievoorzieningen, hebben een locatie langs deze lijn. Voorgesteld wordt om de Prins Bernhardlaan door te trekken tot de Oudeweg in de Waarderpolder. Er ontstaat dan een functionele verbinding tussen Schalkwijk, de Amsterdamse buurt en de Waarderpolder. De Oudeweg wordt de belangrijkste invalsroute voor het centrum.

Consequenties verlenging Prins Bernhardlaan

In verkeersstudies is uitgerekend wat de consequenties zijn van verlenging van de Prins Bernhardlaan. De wegen die groen zijn, krijgen minder verkeer te verwerken, de wegen die rood zijn zullen een grotere verkeersstroom moeten opvangen. Hoe dikker de streep, hoe groter de verandering. De cijfers geven het percentage aan van de toename of afname.

Het valt op dat de Amsterdamsevaart veel verkeersluwer zal worden. Het verkeer dat de stad in rijdt over die route zal met zo'n 80 % afnemen. Dit schept grote kansen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs deze weg. De vaart zou kunnen worden verbreed, bevaarbaar gemaakt en groen ingericht zodat een recreatieve zone ontstaat.

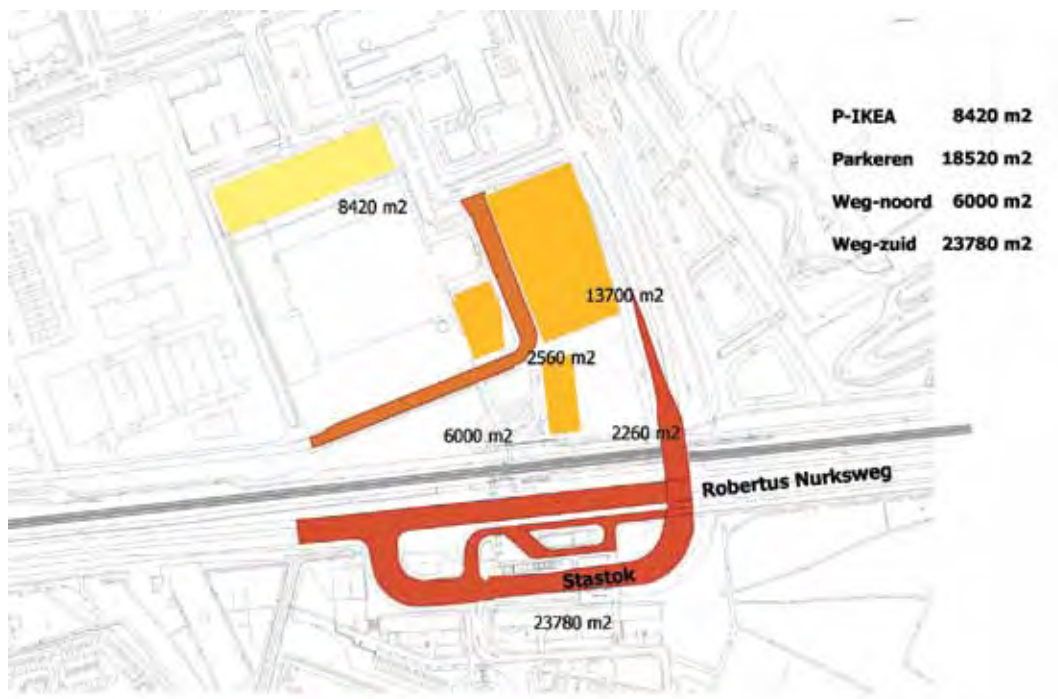
De ruimtelijke kwaliteit ontstaat ook op de Gedempte Oostersingelgracht. Als de verkeersstroom naar de binnenstad straks grotendeels via de Waarderpolder wordt afgewikkeld, zal het veel rustiger worden op de Gedempte Oostersingelgracht. Het aantal rijbanen kan worden teruggebracht. Hierdoor ontstaat de kans om de singel uit te graven en in ere te herstellen. Dat zal een enorme verbetering zijn van de openbare ruimte. De beleving van de historische binnenstad van Haarlem krijgt een nieuwe impuls als de oude structuur van de stad weer zichtbaar wordt.

Ruimte rond het station

Een andere consequentie van het doortrekken van de Prins Bernhardlaan is dat de verkeerssituatie ten zuiden van het station sterk gaat wijzigen. Wanneer het verkeer uit Amsterdam over enkele jaren gebruik gaat maken van de nieuwe fly-over, zal het huidige Keggeviaduct niet meer noodzakelijk zijn. Als er voor het verkeer uit Haarlem ook een andere route naar de Waarderpolder komt, wordt het viaduct overbodig en kan het worden opgeheven.

Opheffing van het Keggeviaduct is niet alleen een verkeerskundige ingreep, maar levert ook 2,5 hectare vrije ruimte op aan de zuidzijde van het station.

Aan de noordkant van het station kan ook ruimte vrij komen door het gebied anders in te richten en functies te combineren. In de huidige situatie wordt er veel geparkeerd op het maaiveld. Voorgesteld wordt om dit allemaal anders op te lossen. De parkeerruimte komt daarmee vrij. Enkele wegen zullen anders worden neergelegd. De huidige ruimte van die wegen komt daarmee vrij voor nieuwe invulling. In totaal is ruim 4 hectare ruimtelijke winst te behalen rond de Stationsknoop.



Ruimtelijke winst: weginfrastructuur + parkeren: ruim 4 hectare grond!

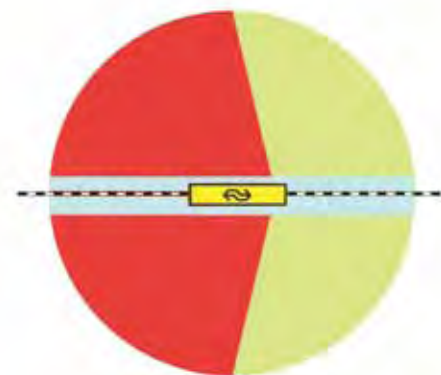


Station Spaarnwoude

Positie station

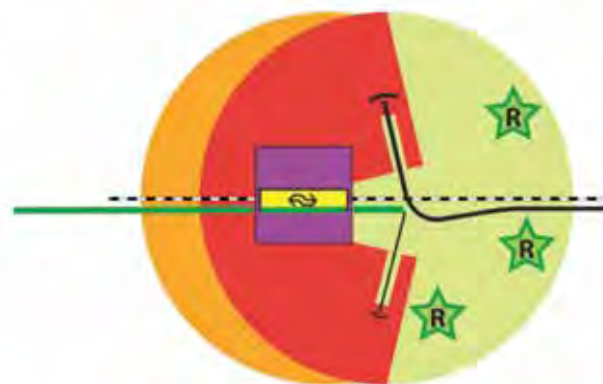
Station Haarlem -Spaarnwoude ligt aan de oostelijke rand van Haarlem. Normaal gesproken ligt een station op een centrale plek, zodat potentiële reizigers uit alle windrichtingen het station snel en makkelijk kunnen bereiken. Hoe korter de afstand tot een station, des te groter de kans dat mensen gebruik maken van de trein. Dit station ligt tegen het groene, landelijke gebied aan met recreatieve functies. Daardoor benut het station slechts de helft van zijn potentiële capaciteit. Bovendien is de noordzijde van het station een extensief bedrijventerrein, zodat daar ook geen toeloop van reizigers vandaan komt. Dat is geen gunstige ligging voor een station. Verplaatsing van het station naar de kop van de Prins Bernhardlaan is onderzocht en bleek geen optie.

Nu wordt voorgesteld het station een 120 à 130 meter in westelijke richting op te schuiven. Daarmee ligt het dieper in het stedelijke gebied (rood op de kaart). De verbinding met het landelijke gebied is een belangrijke kwaliteit, dus die moet gehandhaafd blijven. Voorgesteld wordt om het landelijk gebied gedeeltelijk mee te schuiven naar het westen. De recreatie wordt zo de stad ingetrokken en het groen gaat de reizigers naar buiten lokken. De stadsrand krijgt als het ware een inkeping van groen. Deze inkeping kan je zien als een groene oprijlaan, een groene vestibule voor de stad. Door de drie toegangsroutes in dit groen te leggen, ontstaan drie groene poorten van de stad. De belangrijkste routes zijn die over de rails en via de toekomstige fly-over. Een secundaire route zal naar de woonwijk in het zuiden lopen. De ambitie is dat het station de verbindende schakel wordt tussen het groene en rode gebied.



PERIFIEER t.o.v. de STAD

Positie station



STADSRAND = STADSPOORT

Positie station in voorstellen

De nieuwe Amsterdam



Amsterdamse Poort

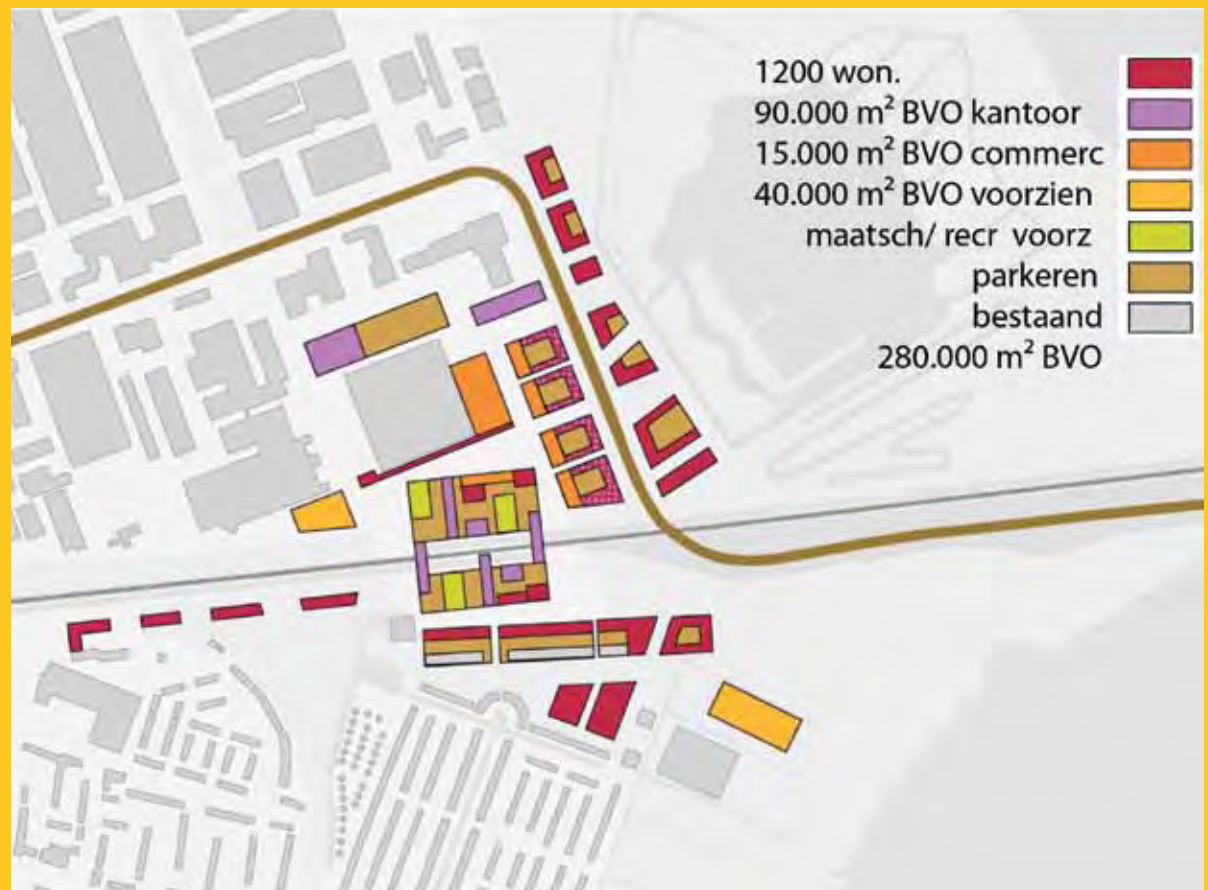
Compact stedelijk gebied

Het voorstel van de TFR is om het gebied rondom station Spaarnwoude te transformeren tot een compact stedelijk gebied vol functiemenging, waar op ieder uur van de dag activiteiten zijn. Er zal geen stationsgebouw verrijzen, maar wel kan een stationskwartier ontstaan dat op een gebouw lijkt. Het programma maakt het gebouw.

Structuur

De bebouwingsranden van de Zuider- en Waarderpolder worden in dit voorstel 'afgemaakt'. Die buurten krijgen een nieuwe rand. Die randen komen in lijn met de bestaande bebouwing en/ of met de weg.

Alleen het stationskwartier zelf krijgt een andere richting. Deze volgt de logica van de Haarlemmervaart en het spoor. Met betrekking tot de groenstructuur wordt ingezet op een 'groene trechter' tussen de Amsterdamsevaart en de Oude Liede.



Funciemenging

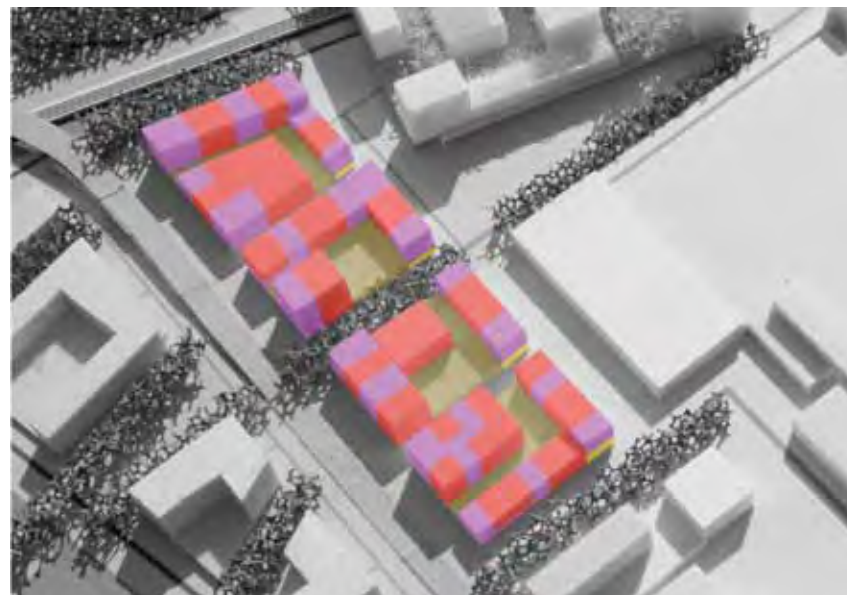
Nu is er nog een sterke scheiding tussen de gebieden voor wonen en werken aan beide zijden van het spoor. Voorgesteld wordt om in de toekomst continuïteit te creëren door wonen en werken te mengen rondom het station, in combinatie met voorzieningen en in enige mate ook detailhandel. Menging van functies is een voorwaarde voor een goed functionerend gebied. Er moet dynamiek op gang komen, er moet levendigheid zijn op verschillende momenten van de dag en gedurende de hele week.

Het gebied kan ruimte bieden aan 1200 woningen, 90.000m² BVO (bruto vloer oppervlak) kantoren, 15.000m² BVO commerciële voorzieningen, 40.000m² voorzieningen op het terrein van cultuur, educatie, maatschappij en recreatie plus de daarbij horende gebouwde parkeerplaatsen. In totaal voorziet het voorstel van de TFR is 280.000 m² BVO.

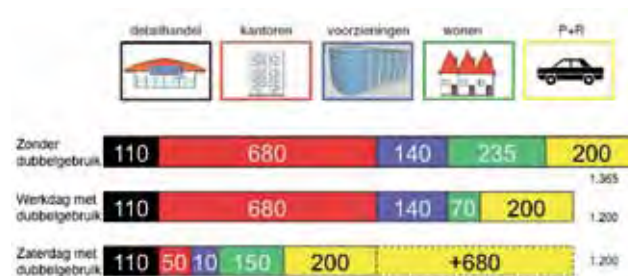
Parkeerbalans

Dit gemengde programma heeft interessante gevolgen voor het parkeren. Wonen, werken en recreëren hebben op verschillende tijden behoefte aan een parkeerplaats. Door menging wordt dubbelgebruik van parkeervoorzieningen mogelijk.

Bij ieder project dat gebouwd wordt, hoort een parkeernorm. Die geeft aan hoeveel parkeerplaatsen noodzakelijk zijn per m² van het gebouw opdat de werknemers of gebruikers van dat gebouw hun auto kwijt kunnen. Voor goedkope woningen is de parkeernorm 1,3 parkeerplaats per woning. Bewoners en werknemers of klanten van een winkel hebben op verschillende tijdstippen behoefte aan een parkeerplaats en kunnen daardoor van dezelfde plek gebruik maken. Door dubbelgebruik hoeft er nog maar 0,3 parkeerplaats per woning gerealiseerd te



Werken : wonen als 1 : 1,6 (0,3 pp per woning)



Parkeerbalans

worden. Dit dubbelgebruik heeft een gunstig effect op de kostprijs van deze woningen. Het nadeel van dubbelgebruik voor de bewoners is dat zij geen exclusieve parkeerplaats tot hun beschikking hebben. Het idee is om zowel afgesloten parkeergarages neer te zetten als een openbare garage. De openbare garage krijgt dan de functie van transferium.

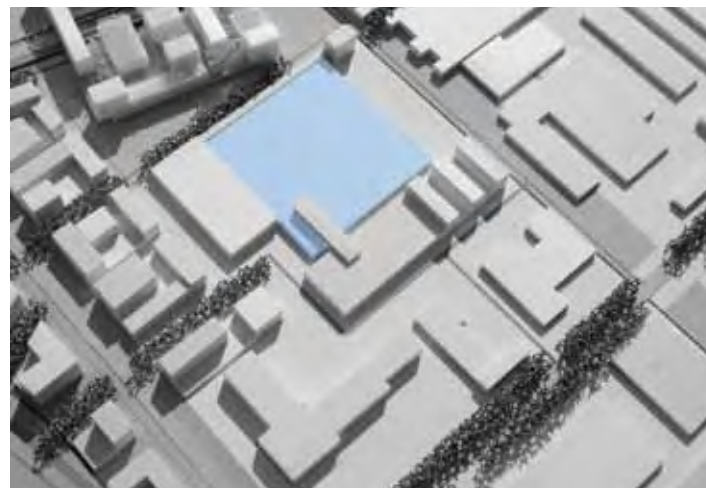
Transferium

Een transferium is een garage die bedoeld is om over te stappen op een ander vervoermiddel. Locaties bij een station zijn bij uitstek geschikt voor vestiging van een transferium. Er is behoefte aan transferia aan de rand van Haarlem omdat de binnenstad van Haarlem 'vol' is voor auto's. Dat geldt zowel voor de wegen als voor de garages. Om nieuwe ambities in de stad te realiseren, moet het aantal parkeerplaatsen op peil zijn en in een goede verhouding staan tot de woningen, voorzieningen, winkels en kantoren. Bij station Spaarnwoude kunnen automobilisten straks de auto parkeren en overstappen op trein of bus. Ook kunnen ze hier een fiets huren en hun reis per fiets vervolgen. Dit station kan een transferiumfunctie vervullen voor auto's met als bestemming de binnenstad, maar evenzeer met bestemming Zandvoort of recreatiegebied Spaarnwoude. Haarlem-Spaarnwoude wordt dan een recreatief transferium of een fietstransferium.

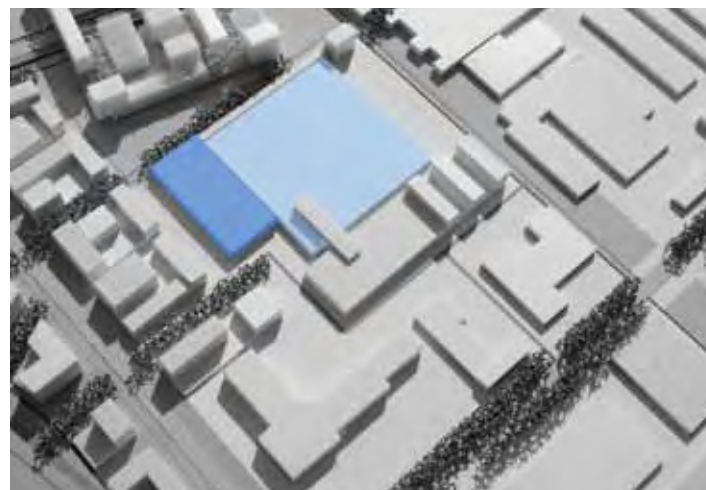
Het transferium zal doordeweeks voornamelijk gebruikt worden voor woon-werkverkeer en in het weekend voor het bereiken van de binnenstad van Haarlem en strand. Op werkdagen zijn in het transferium 200 plaatsen beschikbaar; in het weekend 880. Het is noodzakelijk om een financier voor het transferium- parkeren te vinden.

IKEA

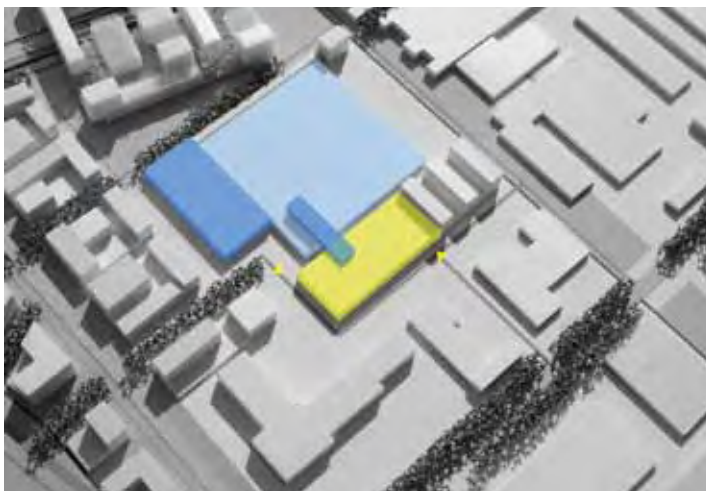
Op het huidige parkeerterrein van IKEA zal worden gebouwd. Een groot parkeerterrein op maaiveld past niet in een hoogstedelijk gebied. Het parkeren voor IKEA kan opgelost worden in een compacte parkeervoorziening



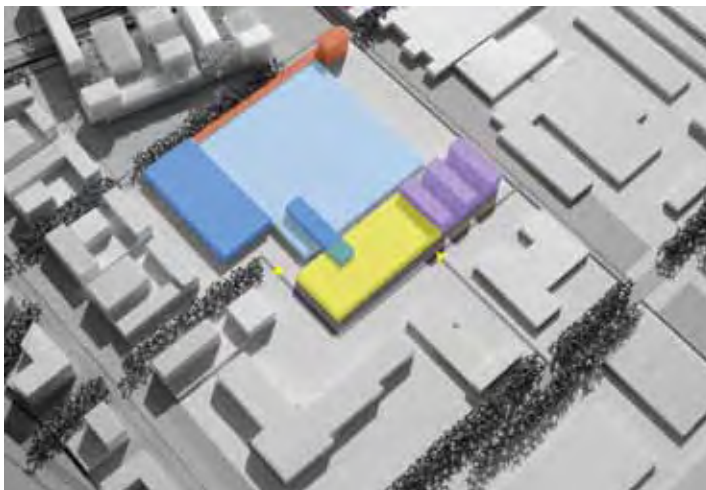
IKEA bestaand



IKEA uitbreiding



IKEA parkeren



IKEA Vastgoed

van zes à zeven lagen 'achter' het IKEA gebouw. Er kunnen 1000 parkeerplaatsen voor IKEA worden gerealiseerd. Achter staat tussen aanhalingstekens, want het is slechts 'achter' vanuit het station gezien. Vanuit het autoverkeer over de fly-over en de Oudeweg is deze zijde juist de voorkant. Bovendien wordt voorgesteld de ingang van IKEA te 'kantelen' naar de Oudeweg. Het plan biedt ruimte aan IKEA om uit te breiden met zo'n 9.000 m² aan de oostkant van het gebouw.

In de noord-westelijke hoek kan IKEA nieuw vastgoed ontwikkelen, waarmee de locatie kan worden gefinancierd. Ter plaatse van het huidige parkeerterrein voor IKEA komt ruimte voor bouwblokken met daarin werken en winkelen. Deze blokken begeleiden de Camera Obscuraweg.

Tegen de zuidelijke gevel van IKEA kunnen woningen komen. Dit zijn dan zgn. rugzakwoningen, geschikt voor starters en tijdelijke huurders. IKEA kan ze inrichten en beheren.

Wonen

In de toekomst wordt dit een interessant gebied om te wonen. Het is dicht bij de stad en het recreatiegebied en goed bereikbaar met verschillende vervoersmiddelen. Door de aard van de locatie lijkt het gebied vooral geschikt voor het segment betaalbare woningen. Starters en tijdelijke huurders kunnen in de woningen tegen IKEA aan wonen. Aan de westkant van de Camera Obscuraweg komen blokken waarin wonen en werken zijn gemengd. Binnen ieder blok wordt het parkeren opgelost in besloten garages met dubbelgebruik.

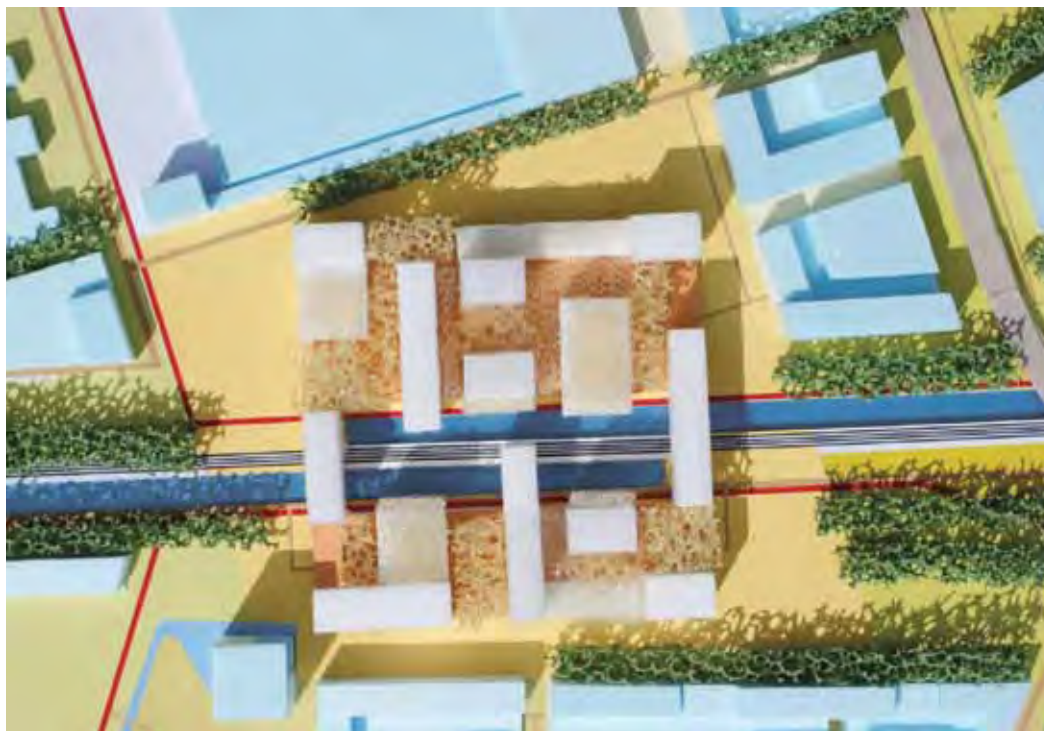
Ook voor duurdere woningen is er plaats. Deze zijn gedacht aan de oostkant langs de Camera Obscuraweg en hebben uitzicht over het recreatiegebied. Door hier woningen te plaatsen, wordt een nieuwe rand van de stad gemaakt. Via de woningbouw kan hier een relatie

met het groen gelegd worden. Dit idee ligt gevoelig omdat de oostzijde van de weg een rijksbufferzone betreft. In de Rijksbufferzone mag niet gebouwd worden. Het is nee, tenzij. Als wordt aangetoond dat 'rode' ontwikkelingen bijdragen aan de groene en recreatieve waarde van het landschap, is er ruimte om te onderhandelen. Ook moeten de opbrengsten dan ingebracht worden ten gunste van het groen. De grens van de rode contour loopt voor een gedeelte in de Rijksbufferzone, dus volgens dat idee zou hier wel gebouwd kunnen worden.

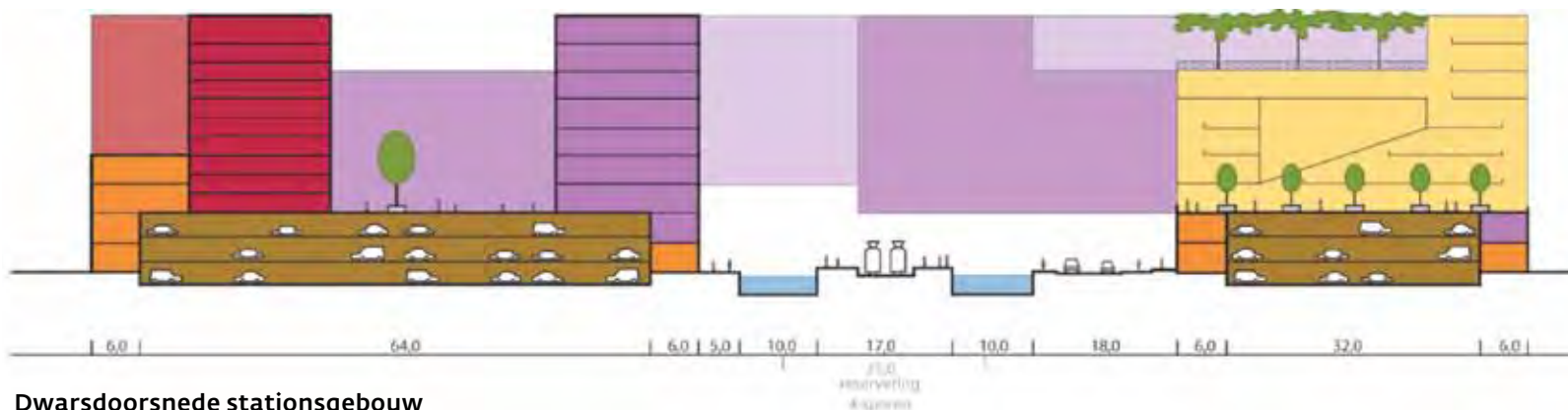
Aan de kant van Parkwijk/Zuiderpolder zijn ook woningen gedacht

Visueel stationsgebouw

Het voorstel is om dicht tegen het station aan en gedeeltelijk over het station heen te bouwen en op die manier een compact stedelijk gebied te creëren. Hierdoor zal in visuele zin een stationsgebouw



Stationsgebouw als stad



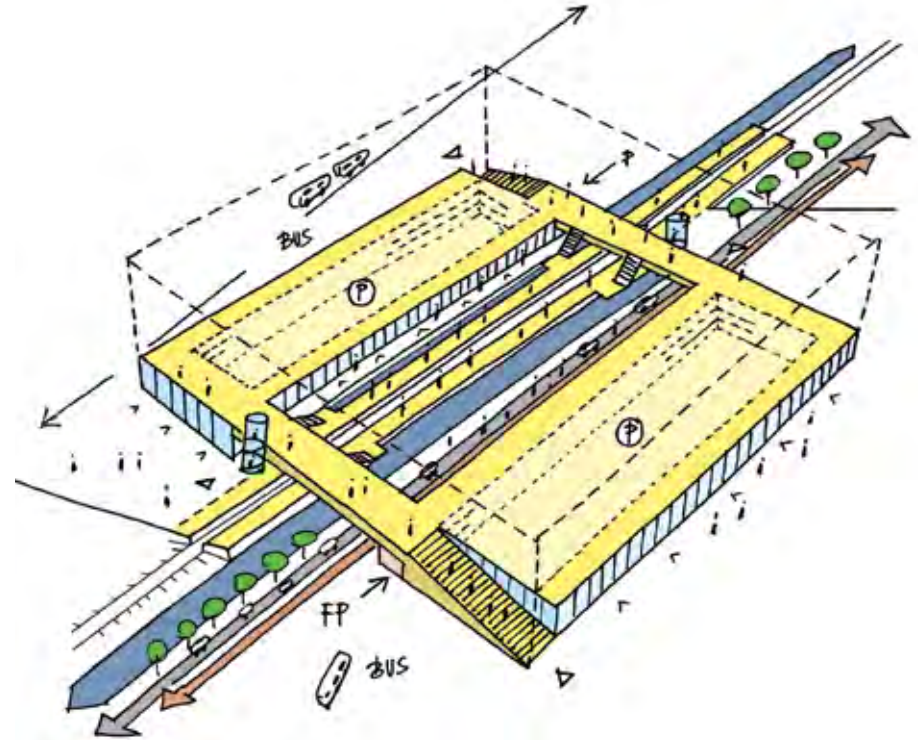
Dwarsdoorsnede stationsgebouw

verrijzen, bestaande uit losse gebouwen en verschillende functies op een gemeenschappelijke ondergrond. De stad als gebouw. Het geheel moet als het ware in een doos passen. De 'doos' geeft de contouren aan voor de verschillende gebouwen. Voor alle gebouwen geldt een maximum hoogte van tien bouwlagen. Daarmee komt er een 'glazen plafond' die eenheid in het geheel zal brengen.

Functies die bij uitstek geschikt zijn om zich hier te vestigen zijn zowel educatieve instellingen en kantoren als woningen. Het programma voor de 'doos' wordt niet vastgelegd. De functionele en ruimtelijke kwaliteiten van het station moeten wel worden vastgelegd. Centraal in de doos liggen de perrons. Er moet rekening gehouden worden met een toekomstige uitbreiding naar vier sporen. Ook de weg, de fietssnelweg en de water-routes aan beide zijden van het station lopen door het gebouw.

Opbouw van het 'stationsgebouw'

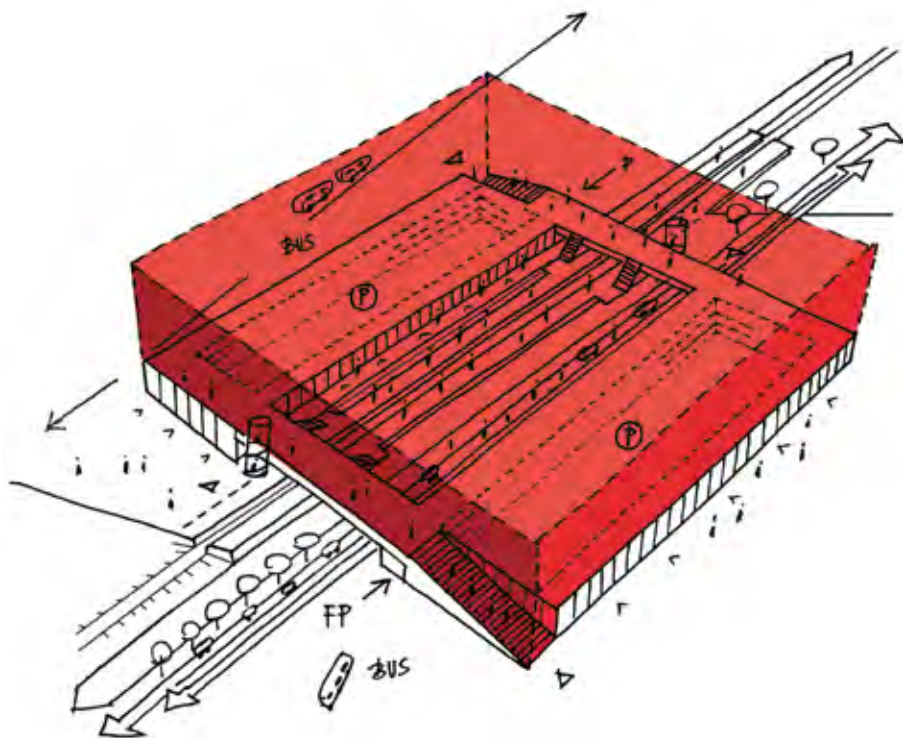
Het uitgangspunt voor het stationsgebouw is om een goede kwaliteit van de openbare ruimte te realiseren. Die ruimte moet gebruikt worden, er moet leven zijn op straat. Mensen moeten zich veilig voelen in en rondom het gebouw. Daarom is ervoor gekozen om geen grote stationshal te maken. De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk geconcentreerd op de driehoekige pleintjes buiten het gebouw. En de publieksruimten in het gebouw blijven beperkt tot de noodzakelijke routes om bij de perrons en de parkeerdekken te komen. De onderste lagen van het stationsgebouw zullen bestaan uit parkeren voor het transferium. Deze parkeerdekken zullen niet aan de openbare ruimte grenzen, maar worden afgeschermd met behulp van meer publieksvriendelijke functies. In de plinten kunnen bijvoorbeeld winkels komen. Ook de voordeuren van al het vastgoed in de 'doos' moeten in de plint. Dat



De plint van het stationsgebouw

maakt dat de openbare ruimte maximaal wordt gebruikt.

Bovenop het parkeerdek ontstaat een nieuw maaiveld. Dit zal grotendeels worden uitgegeven aan private partijen. Het idee is dat hier overdekte binnentuinen ontstaan in zgn atria, overkapt door een glazen dak. Er moet een symbiose ontstaan tussen stad en tuin. In de atria kan er zelfs met duurzame energie gewerkt worden. Als er in hoge dichtheid wordt gebouwd kan het complex klimaatneutraal worden uitgevoerd en warmtekracht voor de aangrenzende wijk genereren. Er komen private tuinen omdat het gebied te groot is om in zijn geheel publiek terrein te worden. De publieke

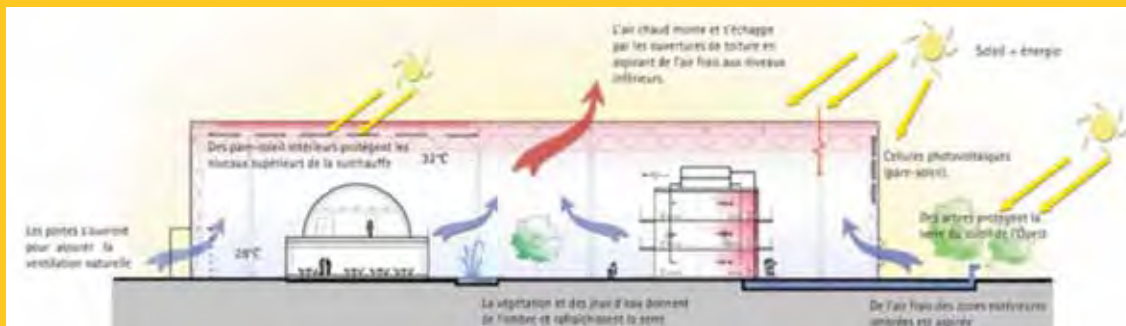


Het stationsgebouw als bouwenvelop

ruimtes komen bij de entrees. Op twee hoeken van de 'doos' zijn trappen bedacht, via welke voetgangers het gebouw kunnen betreden. Ook fietsers kunnen gebruik maken van deze (rol)trappen, op dezelfde manier als fietsers al tientallen jaren van de roltrappen in de Maastunnel in Rotterdam gebruik maken. Voor fietsers en voetgangers komen ook liften.

Een randvoorwaarde voor dit gebouw kan zijn dat er zichtlijnen op de Bavo moeten komen.

Referentiebeelden voor station als stad



Kansen voor een duurzame ontwikkeling

Aan beide zijden van het stationsgebouw zijn bushaltes gepland. De regionale bussen aan de zuidzijde en de stadsbussen aan de noordkant. De stadsbussen kunnen straks de noordkant bereiken via de verlengde Prins Bernardlaan.

Fiets en recreatie

In de huidige situatie is er geen speciale aandacht voor fietsers. Het fietspad uit het recreatiegebied eindigt met een fraaie lus bij het station. Er is geen doorgaande verbinding naar de stad.

De route tussen Haarlem en Amsterdam heeft grote recreatieve waarde. Voorgesteld wordt om een fietssnelweg op deze route aan te leggen. Fietsen aan de noordkant van het spoor is nu al een genot. Als de verbinding met de binnenstad ook tot stand is gekomen, zal dat het gebruik van het recreatiegebied extra stimuleren. Ook is het een manier om het fietsen tussen Amsterdam en Haarlem te faciliteren en te bevorderen. Dat sluit aan bij de behoefte van moderne steden om bewegen en recreëren te combineren met functionele mobiliteit. Haarlem-Spaarnwoude zou een OV-fiets station kunnen worden met groene bestemming. Het wordt ideaal als het mogelijk is om die fiets ook op andere punten langs de spoorlijn in te leveren (Zandvoort, Halfweg of Amsterdam-Sloterdijk). Dat zal geen grote bijdrage leveren aan het ontlasten van de hoofd-invalswegen, maar is wel een interes-

sante faciliteit voor sportieve burgers. Het station kan zo ook een transferium worden om de auto te stallen en de fiets te nemen.

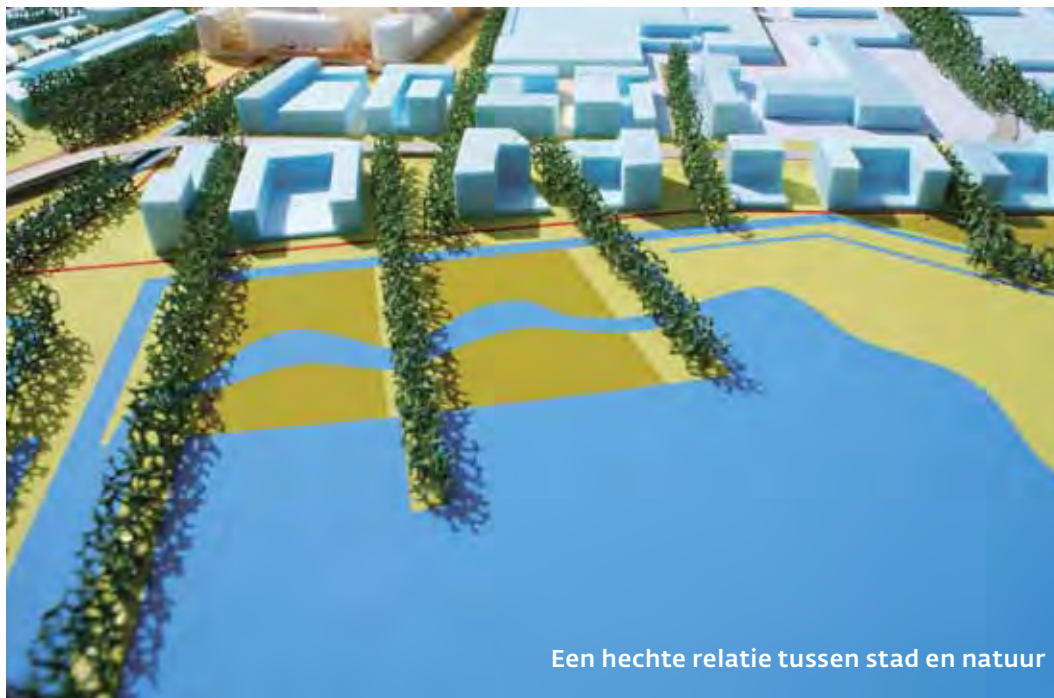
Die fietssnelweg waarin dit plan voorziet, loopt ten zuiden van het spoor. Fietsers aan de noordkant moeten straks doorfietsen naar de verlengde Prins Bernardlaan, om daar via tunnel of viaduct de zuidkant te bereiken. Of ze steken bij het station over met behulp van de roltrappen.

Verdichting

Verdichting rond het stationsgebied maakt dat de stad en het recreatiegebied

meer aan elkaar groeien. Het biedt kansen om de verbinding met het groen te versterken en meer mensen die kant op te lokken.

Verdichting zal ook een effect hebben op de Waarderpolder. Dit gebied kan misschien een impuls geven aan het industriegebied om langzaam te transformeren naar een meer gemengd gebied, waardoor het intensiever gebruikt kan worden. Dan vormt het een aangenamere entree van de stad. Het betekent ook dat de Zuiderpolder en het station aan elkaar kunnen groeien.



Een hechte relatie tussen stad en natuur

Verdichting is noodzakelijk om de openbare ruimte goed te laten functioneren. De openbare ruimte is geen rest-ruimte. Ze is zorgvuldig vormgegeven en er is nagedacht over de combinatie van functies aan ieder driehoekig plein. Er zijn functies die doordeweeks overdag voor reuring zorgen, anderen doen dat 's avonds en er zijn ook activiteiten voor het weekend.

Zo kan er ten westen naast het station ruimte komen voor een meer culturele functie. Voorgesteld wordt om hier een museum te vestigen van Joh. Enschedé, boekdrukker in Haarlem sinds 1703. De drukkerij was jarenlang in de binnenstad van Haarlem gevestigd en staat sinds de jaren '80 in de Waarderpolder naast het station. Het bedrijf is vervlochten met de geschiedenis van Haarlem en heeft een grote collectie van haar oude producten en ontwerpen bewaard. Het zou interessant zijn als het museum gecombineerd kan worden met een grafisch lyceum.

Financiën en ontwikkeling van de locatie

De kosten zijn slechts globaal berekend. Het lijkt financieel haalbaar. Daarbij is het uitgangspunt dat de kosten voor het doortrekken van de Prins Bernhardlaan slechts gedeeltelijk op dit plan drukken. Dat voorstel heeft een eigen bestaansrecht en komt ten goede aan een veel groter deel van de stad.

De uitgangspunten voor de ontwikkeling van het gebied verschillen per deelgebied. De gedachte bouwvolumes rondom IKEA, kunnen door IKEA zelf ontwikkeld worden.

De woonblokken aan de noordelijke entree van de stad staan op eigen kavels en kunnen per kavel worden aanbesteed aan verschillende ontwikkelaars/ bouwers. De opbrengsten voor bouwen in de Rijksbufferzone zijn niet te verhalen, want deze moeten ten goede komen aan groenvoorzieningen

Het 'stationsgebouw' is te gecompliceerd om aan verschillende ontwikkelaars toe te bedelen. Voor dat gebouw moet een totaalplan komen. Daarvoor moet een bouwer/ belegger worden gezocht. Dan kan het in één keer worden aanbesteed en in één keer gerealiseerd. Bovendien heeft een bouwer/ belegger belang bij de kwaliteit op langere termijn van het gebouw en zal zo'n partij goed nadenken over het beheer, want daar wordt zij zelf verantwoordelijk voor.

Het is van groot belang dat de gemeente de regie in handen heeft en het totaalplan bewaakt.

Excursie TFR en openbare bijeenkomst

Op 9 september heeft de TFR 's middags het gebied bezocht. Het was 'technisch' weer, dus de omstandigheden waren ideaal om rond te wandelen. Staand op het fietspad op het Keggeviaduct werd van het uitzicht en het overzicht genoten. Op deze hoogte was het niet moeilijk de plannen voor het geestesooq te doen verschijnen. De plannen werden uitgebreid doorgesproken.

De bijeenkomst 's avonds werd ook in de directe omgeving van het station gehouden. Op het terrein van Sports and Adventure plaza (SA-plaza) was een tent opgezet waar de presentatie en discussie plaats vonden. De tent was compleet voorzien van audiovisuele hulpmiddelen. Opstijgende vliegtuigen verzorgden een stemmig achtergrondgeluid.



Discussie TFR

Wethouder Jan Nieuwenburg heette iedereen welkom op Haarlems grondgebied. Hij maakte duidelijk dat wat er deze avond gepresenteerd gaat worden een onafhankelijke status heeft. Gemeente Haarlem heeft de TFR gevraagd om mee te denken over dit gebied en hoort vanavond wat de uitkomsten zijn. Hij kondigde aan die avond geen bijzondere rol als wethouder te zullen spelen, maar net als alle andere aanwezigen de uitkomsten in ontvangst te nemen.



Leden TFR wandelen door het gebied



Jessica du Marchie Sarvaas, projectleider TFR bij de Provincie Noord-Holland, was deze avond de voorzitter. De echte voorzitter van de TFR, Han ter Heegde, is in het dagelijks leven burgemeester van Heerhugowaard. Hij moest voor een spoed-geval naar zijn gemeente.

Jessica lichtte toe dat de TFR in opdracht van de provincie Noord-Holland werkt, maar inhoudelijk speelruimte heeft om 'buiten de lijntjes te kleuren'. De TFR hoopt altijd met voorstellen te komen die een nieuwe twist aan een project geven en het proces van gebiedsontwikkeling op gang kunnen brengen. De TFR is per definitie tijdelijk betrokken bij een project. Ze geeft een 'assist'. Assist betekent voorzet. Het is aan de gemeente om van de voorzet een doelpunt te maken. Na deze avond is de TFR weer buiten beeld en is het aan de gemeente om de draad op te pakken.



Presentatie TFR in een tent

Gijs Wolfs van wUrck presenteerde de opgave, de analyse en de voorstellen die uit het onderzoek zijn gekomen. Het onderzoek is verricht door een combinatie van drie bureaus. Goudappel Coffeng verzorgde de verkeerskundige inbreng en studies. De ruimtelijke en stedenbouwkundige invulling komt van wUrck. De verantwoordelijkheid voor het geheel lag bij Tauw. Gijs liet zien dat het stationsgebied zich goed leent voor intensivering. Deze presentatie vormt de inhoud van dit boekje.

Na de presentatie was het tijd voor vragen. De onderzoekers zijn optimistisch over de mogelijkheid om hier allerlei functies aan te

trekken. Zij baseren dat op de kwaliteit van de locatie. De stad én het recreatiegebied zijn zeer goed bereikbaar.

De P+R functie op deze plek zal blijven.

Forensen naar Amsterdam kunnen gewoon gebruik blijven maken van het station.

Maar Haarlem wil ook mensen de stad 'in trekken'.

Het transferium kan vooral op

zaterdagen een functie hebben voor het

ontlasten van de Haarlemse binnenstad.

Het zicht op de Bavo kan alleen maar

verbeterd worden met dit plan, want in de

huidige situatie is de Bavo alleen goed

zichtbaar vanaf de fly-over en de loopbrug.

Deze zal uit het stationsgebouw goed

zichtbaar zijn.

Als de verkeerssituatie is gewijzigd, kan de

Amsterdamsevaart zich ontwikkelen tot een

stedelijke as met water, groen en

bebouwing.

Na de pauze kwamen de leden van de TFR

met een reactie en was er een levendige

inhoudelijke discussie met de zaal. De

conclusies van de discussie staan in de

volgende paragraaf.



Presentatie door Gijs Wolfs

Conclusies en aanb

- Complimenten voor de ingebrachte voorstellen van de bureaus. Er zijn heldere en consequent doorgedachte en gevisualiseerde analyses gepresenteerd.
 - Spiegelen aan Sloterdijk als ‘vooruitgeschoven nieuwe poort’ is interessant. Er is aanbevolen om goed lering te trekken uit de fouten die daar gemaakt zijn bij het creëren van een stationsomgeving. Bij Sloterdijk is onvoldoende menging van functies gerealiseerd (geen wonen) en van schaalniveaus (alleen kantoorcolossen). De cultuurhistorie is er vrijwel geheel uitgepoetst. Het is een te abstract concept geworden van lijnen en knopen. Andere les van Sloterdijk: dichtheid alleen geeft nog geen kwaliteit. De identiteitsvraag is essentieel en niet iets dat je later even toevoegt. Het concept ‘station als stad’ lag ook ten grondslag aan het ontwerp van Hoog Catherijne, maar Hoog Catherijne onttrok zich aan de rest van de stad. Het is essentieel om te bedenken hoe zo’n stationsgebied een onderdeel van de stad kan zijn.
 - Het is de vraag of er tegenwoordig geen programma meer is voor het station zelf: reizigersaantallen groeien harder dan de prognoses en meer dichtheid trekt extra reizigers die behoefte hebben aan snelle boodschappen etc. Meer optimisme lijkt gerechtvaardigd.
 - Een belangrijke eerste stap voor het vervolg van deze assist is het bestuderen van de geschikte functiemix in het gebied. In de discussie bleken er meer mogelijkheden dan als randvoorwaarden bij deze assist zijn meegenomen (onder andere commercieel vastgoed). Dit zou versterkend kunnen werken voor de levendigheid en sociale veiligheid in het gebied. Het is belangrijk om in de functiemix
- genoeg flexibiliteit in te bouwen, zodat ingespeeld kan worden op marktomstandigheden. Ook moet een minimum aan menging gegarandeerd worden. Dit laatste is cruciaal, want de genoemde negatieve voorbeelden van stationslocaties (Sloterdijk en Hoog Catherijne) worden gekenmerkt door eenzijdige programma’s. Een programmatische visie biedt de gemeente de mogelijkheid om echt regie te voeren.
- Vraagtekens kunnen worden gezet bij het wonen aan de groene rand in de Rijksbufferzone, temeer daar de TFR beoogt met verdichting de groene ruimte te sparen. Er liggen wellicht kansen in het verder inpassen van ‘leisure’ (recreatie) en bijvoorbeeld in het vergroten van de Veerplas tot aan de weg (mooie, zichtbare entree van Haarlem), of misschien zelfs onder de weg door.
 - Over de functie als transferium (voor P+R) bestaat nog de nodige onduidelijkheid: voor wie is het nou precies bedoeld en waar zou men naar toe willen? Er wordt verschillende kanten op geredeneerd. Dit vraagt nader onderzoek en regie op transferia vanuit een hoger schaalniveau, dus vanuit de provincie.
 - De ‘hechting’ van het gebied met de woonwijken enerzijds en de Waarderpolder anderzijds vraagt om extra aandacht. Onderzocht zou moeten worden of het huidige viaduct bijvoorbeeld doorgetrokken kan worden naar de Zuiderpolder.
 - De kwaliteit van de Waarderpolder moet omhoog, als het zo’n belangrijke invalsroute voor de stad wordt. Nu is het bedrijven-terrein een verzameling gesloten dozen met restruimtes. Er is

evelingen

weinig meervoudig ruimtegebruik. Aanbevolen wordt om verder te onderzoeken hoe de Waarderpolder op de nieuwe invulling van het stationsgebied zou kunnen reageren.

- De relatie tussen station en groen vraagt om verder uitwerking. Nu is er meer aandacht voor de beweging richting de stad dan voor de beweging naar het buitengebied. Aanbevolen wordt om mensen niet alleen de stad in te trekken vanaf het station, maar ook het recreatiegebied in. Dat kan door daar functies te realiseren die gebruik maken van de groene ruimte. Dat kunnen ook commerciële of semi-commerciële functies zijn.
- Randvoorwaarden voor ontwikkeling van het gebied zijn dat de Prins Bernhardlaan wordt doorgetrokken en dat de kwaliteit van de Waarderpolder beter wordt. Er is enorm veel potentie na het doortrekken van de Prins Bernhardlaan.
- Een aandachtspunt op het gebied van de ontwikkelstrategie is dat de plannen in het gebied financieel wel haalbaar zijn, maar de kosten van het doortrekken van de Prins Bernhardlaan niet dekken, terwijl dat wel randvoorwaardelijk is.
- Aanbevolen wordt om te onderzoeken welke maatregelen kunnen bijdragen om overlast in de Sportheldenbuurt te beperken. Die overlast kan ontstaan op topdagen wanneer het verkeer vast staat voor de Prinsengracht. De oplossing kan ook gevonden worden in softere maatregelen als informatieborden langs de weg over reistijd per auto of trein.



Haarlemmer 17-09-2009

Toekomstbeeld voor Station Haarlem Spaarnwoude

'Cadeau' van de provincie

HAARLEM - Het gebied rond station Haarlem Spaarnwoude kan beter benut worden om wonen, werken, recreëren en reizen te combineren. Dat is de uitkomst van het advies van de Taskforce Ruimtelijke winst, die in opdracht van de provincie Noord-Holland onderzoek deed naar het effectief en innovatief inrichten van dit gebied. Het advies is een 'cadeau' van de provincie aan de gemeente Haarlem om hen te steunen in de ontwikkeling van de gebiedsvisie Oostadial, de oostelijke entree van de stad.

De gemeente Haarlem is momenteel bezig met het aanleggen van een fly-over waarmee enerzijds de Amsterdamse vaart (A200) wordt ontlast en anderzijds de Waarderpolder beter bereikbaar wordt. Hiermee ontstaat een kans voor een nieuwe, oostelijke stadsentree. Om met een frisse blik naar het gebied rond station Haarlem Spaarnwoude en haar mogelijkheden te kijken, is de Taskforce Ruimtelijke winst aan de slag gegaan. Op woensdagavond 9 september presenteerde zij het advies aan de gemeente, bedrijfsleven en omwonenden. Uiteindelijk besluit de gemeente welke adviezen wel of niet overgenomen worden.

Inspirerende invalshoeken

De Taskforce Ruimtelijke winst adviseert onafhankelijk van zowel de gemeente als de provincie. Zij kijkt

met een frisse blik naar het gebied en draagt inspirerende ideeën bij aan de visie op de Oostadial om de discussie over de gebiedsontwikkeling een impuls te geven. De belangrijkste voorstellen uit het advies zijn:

STATIONSGEBOUW: Haarlem Spaarnwoude heeft geen stationsgebouw en er is dringend behoefte aan een verbetering van de faciliteiten voor de reizigers. Het idee is om in de plaats van een stationsgebouw tot een samengesteld gebouw te komen, bestaande uit losse gebouwen met dezelfde hoogte. Hierdoor ontstaat er eenheid en doet het visueel aan als een stationsgebouw. In deze gebouwen kunnen verschillende functies (kantoren, winkels, parkeren) gecombineerd worden.

WONEN EN WERKEN: Ruimte in Haarlem is schaars en moet goed passen bij de natuur die er is. De Taskforce Ruimtelijke winst heeft de ruimte gevonden voor de ontwikkeling van circa 1200 woningen in verschillende prijsklassen en 30.000 m² scholen, kantoren en bedrijven. Ook is er rekening gehouden met een cultureel gebouw, bijvoorbeeld een museum over boek- en gelddrukkerij Joh. Enschedé.

VERKEER: De verkeersveiligheid rondom het station is een belangrijk aandachtspunt. Ook kan het verkeer efficiënter geregeld worden. Het voorstel van de Taskforce Ruimtelijke winst is om de Prins Bern-

hardlaan door te trekken tot aan de Oudeweg (over of onder het spoor door). Hierdoor ontstaat een verbinding tussen Schalkwijk, de Amsterdamse Buurt en de Waarderpolder. Deze ingreep zorgt voor ruimte voor een aantrekkelijke inrichting van het oostelijk deel van de stad.

PARKEREN: Er is aan de oostelijke kant van Haarlem behoefte aan parkeergelegenheid. Dat biedt ook kansen om van Haarlem Spaarnwoude een transferium te maken, een punt waar automobilisten gemakkelijk hun auto kunnen parkeren om hun weg met de fiets, bus of trein te vervolgen. Door efficiënt met parkeerplaatsen om te gaan (dubbelgebruik) kunnen de kosten en het ruimtebeslag beperkt blijven.

FIETSEN: Momenteel zijn er te weinig mogelijkheden voor fietsers op en rond het station. Door de aanleg van fietsroutes (waaronder een fietssnelweg naar Amsterdam) met het station Haarlem Spaarnwoude als knooppunt, ontstaan er betere fietsvoorzieningen.

Aandachtspunten

Vervangend voorzitter van de Taskforce Ruimtelijke winst Jessica du Marché Sarvaas concludeerde na de discussie tussen belangstellenden en TFR-leden dat de transferiumgedachte en functiemenging breed gedragen wordt. Er is meer mogelijk in het gebied dan gedacht. Wel zijn er nog flinke aandachtspun-

ten. Zo moet de kwaliteit van de Waarderpolder omhoog als dit een toegangsgebied van de stad wordt. Ook is er een spanning tussen enerzijds de wens tot het realiseren van veel woningen en vierkante meters en anderzijds de stad goed aan te sluiten op het recreatiegebied en het groen de stad in te halen. Een aandachtspunt op het gebied van de ontwikkelstrategie is dat de plannen in het gebied financieel wel haalbaar zijn, maar de kosten van het doortrekken van de Prins Bernhardlaan niet dekken, terwijl dat wel randvoorwaardelijk is. Het is nu aan de gemeente Haarlem om het advies verder te bestuderen en te koppelen aan de gebiedsvisie Oostadial die zij aan het opstellen is. De volledige presentatie is binnenkort te vinden op www.noord-holland.nl. Ook komt er binnen een paar weken een uitgebreide publicatie over het advies, inclusief een verslag van de discussie van de avond.

Taskforce Ruimtelijke winst

De Taskforce Ruimtelijke winst (TFR) is een initiatief van de provincie Noord-Holland. Het doel van de TFR is om een creatief advies te geven aan binnenstedelijke projecten in de provincie Noord-Holland, waarin intensief en efficiënt ruimtegebruik gekoppeld kunnen worden aan hoge kwaliteit van woongebieden, stationsgebieden en bedrijventerreinen. De TFR analyseert de situatie en adviseert voor deze projecten hoe die doelstellingen zijn te bereiken. De focus van de TFR ligt vooral op stationsgebieden. ●

Haarlems Dagblad 14-09-2009

Provincie doet 'beter' Spaarnwoude cadeau

'Frisse blik' op omgeving station

DOOR RICHARD STEKELENBURG

HAARLEM - Een heus stationsgebouw voor Haarlem-Spaarnwoude, dat nadrukkelijk de functie moet hebben van een transferium. Het doortrekken van de Prins Bernhardlaan - over of onder het spoor door - de Waarderpolder in. Een 'fiets snelweg' naar NS-station Haarlem en Amsterdam. Maar ook huizenbouw binnen de groene zoom.

Met zoals ze zelf zegt een 'frisse blik' heeft de zogenoemde 'Taskforce Ruimtelijke Provincie Noord-Holland' een visie ontwikkeld over hoe het gebied rondom station Haarlem-Spaarnwoude beter benut kan worden. Het stuk heeft de titel 'De Nieuwe Amsterdamse Poort' meegekregen.

Gevoelig

Binnen die visie komt de Taskforce met ideeën die binnen

Haarlem op zijn minst gevoelig liggen. Zo ziet ze mogelijkheden om in het gebied 1.200 nieuwe woningen te realiseren. Die zouden deels moeten komen in het nu nog groene gebied ten westen van de Veerplas. Een flinke meerderheid in de Haarlemse gemeenteraad vindt al jaren dat dit gebied zoveel mogelijk onbebouwd moet blijven. Het gebiedje is onderdeel van de zogeheten Rijksbufferzone tussen Haarlem en Amsterdam.

De discussie over de groene randen is onlangs opnieuw actueel geworden nu de Haarlemse politieke partijen hebben aangekondigd vóór de gemeenteraadsverkiezingen van maart een breed opgezet debat te gaan voeren over de (woning)bouwmogelijkheden die Haarlem nog rest.

De door de Taskforce ontwikkelde visie moet gezien worden als een 'cadeautje' van de provincie aan de gemeente Haarlem. De verbetering van het gebied rondom station Spaarnwoude staat sinds enige tijd hoog op de agenda van het gemeentebestuur van Haarlem. De plannen die daarvoor in de maak zijn, maken deel uit van een brede gebiedsontwikkeling aan beide zijden van de spoorlijn - van gemeentegrens

tot Amsterdamse Poort, de zogenoemde 'Oostradiaal'. De provincie wil via de genoemde Taskforce zijn steentje bijdragen aan deze gebiedsontwikkeling.

De Taskforce heeft bij het opstellen van de visie gebruik gemaakt van externe deskundigen op het gebied van verkeer en vervoer (Goudappel Coffeng), stedenbouw, landschap en architectuur (Wurck) en omgevingskwaliteit (Taufw).

Museum

Behalve de genoemde woningen ziet de provinciale Taskforce voor 30.000 m² ruimte voor scholen, kantoren en bedrijven.

Het gebied zou volgens de opgestelde visie ook plaats kunnen bieden aan een cultureel gebouw. Als voorbeeld wordt een museum over drukkerij Joh. Enschedé genoemd.

Station Haarlem-Spaarnwoude zou voorts nadrukkelijk het karakter moeten krijgen van een transferium: een punt waar automobilisten gemakkelijk hun auto kwijt kunnen om hun weg met fiets, bus of per spoor te vervolgen.

Voorstellen

De Taskforce van de provincie komt met een aantal concrete voorstellen om het gebied rondom NS-station Spaarnwoude te verbeteren:

- Een stationsgebouw samengesteld uit losse gebouwen

- met dezelfde hoogte met verschillende functies (winkels, kantoren, parkeren) Feitelijk is er meer sprake van een complex dat visueel het aanzien van een stationgebouw heeft dan daadwerkelijk het klassieke functionele karakter van een dergelijk gebouw heeft.
- De bouw van 1.200 woningen

- in verschillende prijsklassen, ondermeer in de nu nog groene strook ten westen van de Veerplas.

- Het inrichten van 30.000 vierkante meter voor scholen, kantoren en bedrijven. Met ruimte voor een cultureel gebouw, bijvoorbeeld een museum.

- Efficiënter gebruik (dubbelgebruik) van beschikbare parkeerterreinen. Haarlem-Spaarnwoude nadrukkelijk inrichten als transferium.

- Aanleg van extra fietsroutes, waaronder een 'fiets snelweg' naar NS-station Haarlem en Amsterdam.

Reactie Haarlem



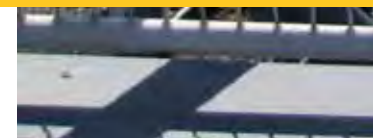
Foto: Marissa Beretta

Haarlem stelt een gebiedsvisie op voor de Oostradiaal: het gebied dat globaal kan worden aangeduid als het kruispunt tussen enerzijds de stedelijke as tussen station Spaarnwoude en de Amsterdamse Poort en anderzijds de oostflank van Haarlem. In het gebied wordt door de aanleg van een fly-over één van de belangrijkste invalsroutes van de stad verlegd. Doel van de visie is om vervolgens de kansen te benutten die door deze ingreep in de verkeersstructuur ontstaan. Aan de oostkant van de stad komt ruimte vrij voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Haarlem is op zoek naar de mogelijkheden om de oostelijke entree van de stad een eigentijds en dynamisch karakter te geven en de nieuwe ontwikkelingen aan te laten sluiten bij de stedelijkheid van de Metropool Regio Amsterdam. De Task Force Ruimtewinst van de provincie Noord-Holland heeft de gemeente aangeboden hierbij te helpen door een studie te verrichten naar de mogelijke invulling van het gebied rond station

Spaarnwoude. Een gebied dat kan uitgroeien tot een stedelijk multifunctioneel knooppunt dat de potentie heeft om een ankerfunctie in de stad te gaan vervullen.

Haarlem was aangenaam verrast door het aanbod tot samenwerking met de Task Force Ruimtewinst. Deze samenwerking was zowel voor de gemeente als de Task Force nieuw. Als wethouder ruimtelijke ordening ben ik de Task Force Ruimtewinst zeer erkentelijk voor hun inspanningen en het resultaat. Het scherpt ons denkproces en maakt kansen inzichtelijk. Ik neem de studie graag in ontvangst en zal ervoor zorgen dat Haarlem er zijn voordeel mee doet in de totale visievorming op de Oostradiaal.

Wethouder gemeente Haarlem,
De heer J. Nieuwenburg.





Samenstelling TFR

Samenstelling Taskforce Ruimtewinst

Voorzitter

Han ter Heegde

Burgemeester gemeente Heerhugowaard

Deskundigen

Miranda Reitsma

Peter de Bois

Provinciaal Adviseur ruimtelijke kwaliteit, Provincie Noord-Holland
Lector multifunctioneel en intensief ruimtegebruik, Hogeschool van Amsterdam

Wienke Bodewes

Renée Hoogendoorn

Arthur Helling

Frans Iestra

Jacques Kwak

Ton van Laar

Maaïke Alles

Anjo Reussink

Directeur Amvest

Directeur PEARH BV

regiomanager RECRON Noord-Holland en Flevoland

adviseur Dura Vermeer Infrastructuur BV

Directeur Boer Hartog Hooft makelaardij BV

Beleidsadviseur ruimtelijke kwaliteit, Provincie Noord-Holland

Beleidsadviseur ruimtelijke inrichting, Provincie Noord-Holland

Beleidsadviseur herstructurering bedrijventerreinen,

Provincie Noord-Holland

Marcel Sukel

Anna Vos

Accountmanager Zuid-Kennemerland en IJmond, Provincie Noord-Holland

Hoofd Studio Bouwfonds/MAB Development

Projectleiding

Jessica du Marchie Sarvaas

Jantine Gerbscheid

Kim Uittenbosch

Corinne de Quartel

Sara Vernooij

Projectleider TFR, Provincie Noord-Holland

Coördinator TFR, Provincie Noord-Holland

Medewerker TFR, Provincie Noord-Holland

Projectondersteuner TFR, Provincie Noord-Holland

Communicatieadviseur, Provincie Noord-Holland



De Task Force Ruimtewinst

De TFR is een onafhankelijke commissie, opgericht op initiatief van Provinciale Staten van Noord-Holland om de verrommeling van het landschap tegen te gaan. De provincie wil zuinig omgaan met het buitengebied en bij voorkeur binnenstedelijk naar oplossingen zoeken. Als de binnenstedelijke ruimte intensiever wordt gebruikt door functies te combineren en te stapelen, ontstaat ruimtewinst.

De TFR adviseert gemeenten als een binnenstedelijke ontwikkeling niet of niet goed van de grond komt. Het advies wordt in zeer korte tijd door deskundigen van binnen en buiten de provincie opgesteld. Het behelst altijd een stedenbouwkundige verkenning en een ontwikkelstrategie. Het team streeft ook altijd naar de 'X-factor': een wending die het project plotseling nóg bijzonderder maakt, in ruimtelijke, strategische of verkeerskundige zin. Zo'n advies is een voorzet en wordt daarom 'assist' genoemd.

De assists worden vooral rond twee thema's gehouden: badplaatsen en stationsgebieden.

De assist wordt gepresenteerd aan alle belanghebbenden in een openbare bijeenkomst. Dit is ook de eerste keer dat de gemeente het advies hoort. De taskforce heeft tijdens het opstellen van het advies carte blanche. De gemeente is betrokken bij het definiëren van de opgave en het verschaffen van het basismateriaal.

De Taskforce heeft inmiddels elf 'assists' verzorgd.

De Task Force Ruimtewinst (TFR) stimuleert ruimte-efficiënt bouwen in Noord-Holland in opdracht van de provincie Noord-Holland. De provincie Noord-Holland heeft de TFR als onafhankelijke commissie opgezet. De TFR kan zo met een frisse blik naar bestaande projecten kijken en een nieuwe impuls geven. De TFR bestaat uit vertegenwoordigers van de provincie Noord-Holland en verschillende andere partijen die bij ruimtelijke projecten betrokken zijn: projectontwikkelaars, woningbouwcorporaties, banken, wetenschap en gebruikers. De TFR is begonnen met de werkzaamheden op 14 oktober 2005.

De TFR wordt ondersteund door een project-secretariaat. Hier kunt u terecht met al uw vragen en ideeën. U kunt het secretariaat bereiken via e-mailadres ruimtewinst@noord-holland.nl.

Er is een website www.noord-holland.nl/web/show/id=94356 waarop u alle informatie kunt vinden.

U kunt zich abonneren op de TFR uitgaven door uw naam, organisatie en postadres te mailen naar ruimtewinst@noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland
Task Force Ruimtewinst
Postbus 123
2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43





Task Force Ruimtewinst

COLOFON

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem
Tel. (023) 513 4080
Fax: (023) 514 4040
Internetadres: www.noord-holland.nl/web/show/id=94356
E-mailadres: ruimtewinst@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Middelen sector Communicatie

Beeld

Provincie Noord-Holland
Architectenbureau wUrck
Goudappel Coffeng
Tauw

Grafische verzorging

Thieme Grafimedia Groep

Papier

Hello matt, houtvrij MC

Oplage

500 exemplaren

Haarlem, oktober 2009