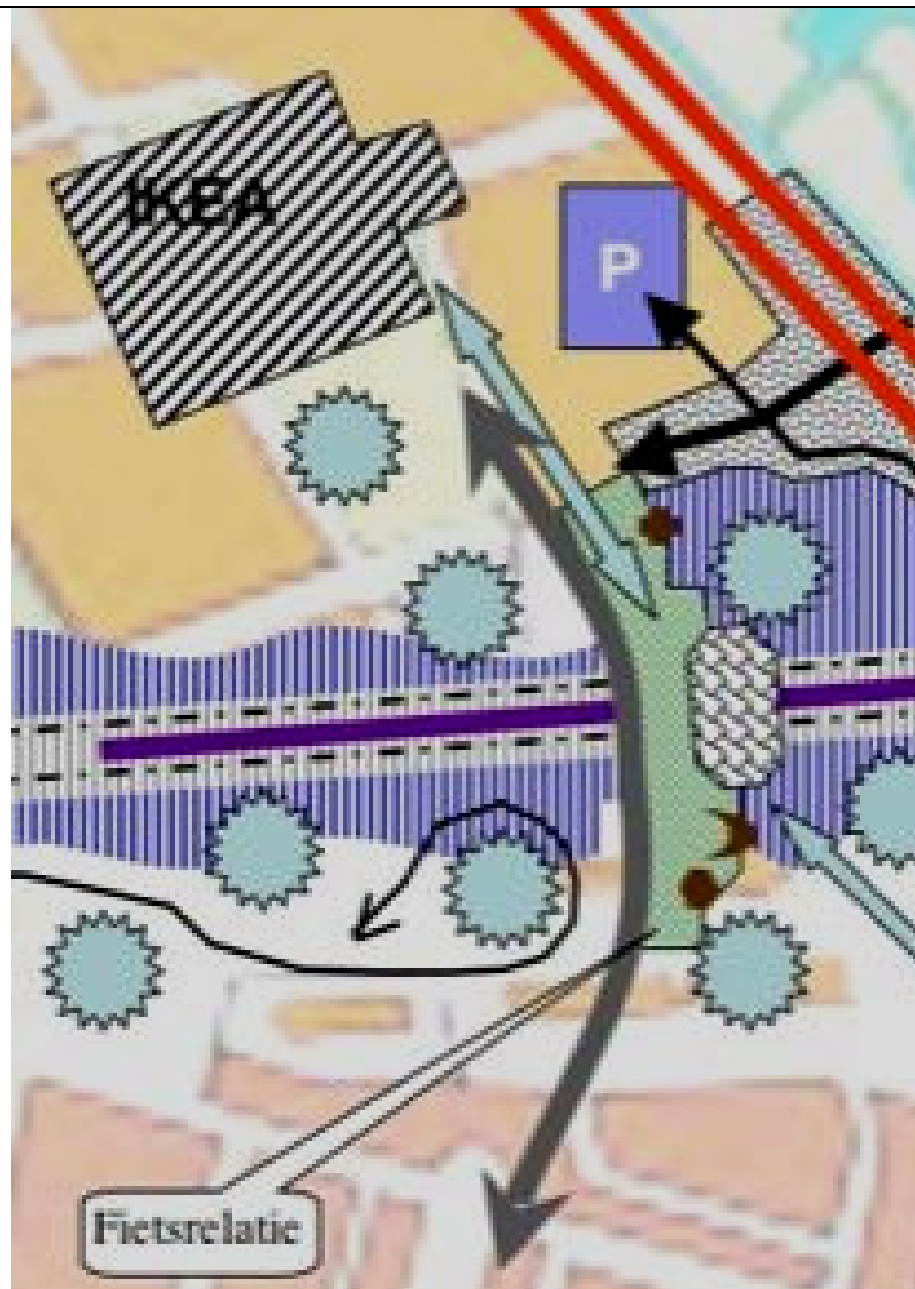




Een kwaliteitssprong voor station Spaarnwoude en omgeving (2^e Versie)

Geactualiseerd 16 november 2007

www.Town&Traffic.nl



Stg Stad & Verkeer

71116 Stat Spaarnwou.doc

Een kwaliteitssprong voor station Spaarnwoude en omgeving (2^e Versie)

Verbreiding van de studies ‘Spoorzone-Oost’ en ‘Oost-Poort’ Haarlem

Opgesteld door Ir. Boudewyn Bach van de stichting Stad & Verkeer
voor ROVER-afdeling Haarlem en Omstreken

INLEIDING

Om de auto-doorstroming aan de oostflank van Haarlem te verbeteren staat de gemeente op het punt een aantal kunstwerken uit te voeren nabij station Haarlem-Spaarnwoude. De omvang van de voorgenomen investeringen in ondermeer een fly-over nabij dat station, zullen de ruimtelijke toekomst on-omkeerbaar vastleggen. Jammer genoeg verminderen deze autoweg-investeringen op zich geenszins de barrièrewerking van de huidige spoorlijn en de A200 (Haarlem – Amsterdam).

De maatschappelijke waarde van bovenstaande investeringen zal enorm toenemen naarmate er ook andere ruimtelijke belangen mee worden gediend.

ANALYSE

De oostflank van Haarlem kampt met het structurele probleem dat de A200/Amsterdamse Vaart en de spoorlijn naar Amsterdam een grote barrière vormen tussen de Waarder- en de Veerpolder naar de Amsterdamse Buurt, Parkwijk en de Zuider Polder.

Investeren in een betere auto-ontsluiting van Haarlems oostflank lijkt **hèt moment** om die barrièrewerking gelijktijdig teniet te doen. Hierbij zou men zelfs kunnen denken aan een verbreding van de ontwikkeling van Spoorzone-Oost tot één samenhangend project, dat zich goed leent voor een financiering in publiek-private samenwerking (PPS).

DOELSTELLINGEN

Meerdere belangengroeperingen achten verbreding gewenst van de doelstelling van de voorgenomen investeringen rond station Spaarnwoude.

Ten minste gaat het om de doelen:

- VERBETER de ruimtelijke relatie tussen enerzijds de Amsterdamse buurt en Parkwijk en anderzijds de Waarderpolder;
- BENUT vrijgekomen ruimte voor werken en wonen;
- INTENSIVEER de dichtheid van het herkomstgebied van station Spaarnwoude;
- VERHOOG de functiemix rond station Spaarnwoude;
- VERKORT en VERBETER de fietsrelaties Schalkwijk-Waarderpolder;
- SCHEP een stedelijk station Spaarnwoude met een voorplein en autovrije uitloop;
- REALISEER reizigersvriendelijke voetverbindingen met de recente kantoren en de nieuwbouw aan de zuidkant;
- GARANDEER reizigersvriendelijke relaties met de P+R en het stadionparkeerterrein;
- INTEGREER station Spaarnwoude met de publiekstrekker IKEA en andere bedrijven aan de noordzijde.

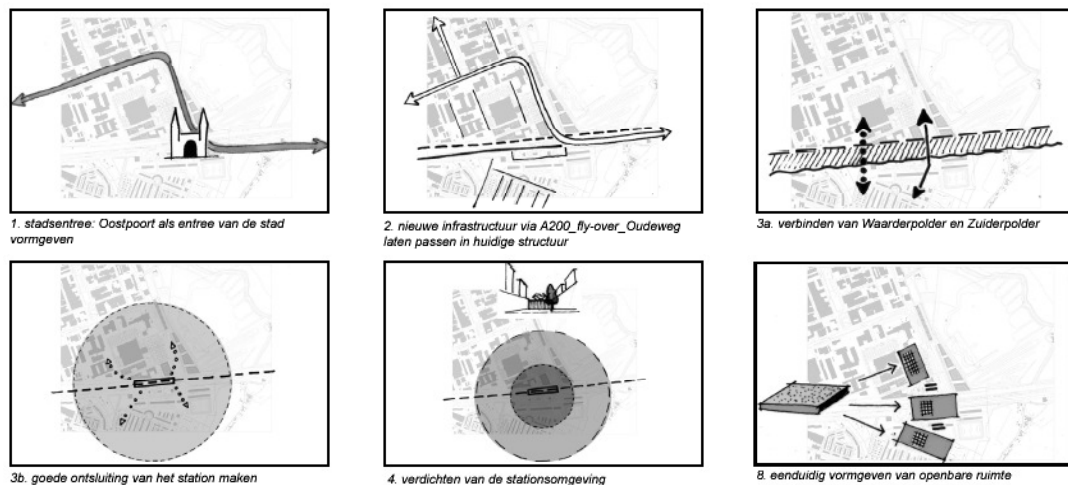
Bovenstaande doelstellingen kwamen in verschillende mate al aan bod in ondermeer de studies en plannen van de architectenbureaus van Riek Bakker, Joop Slangen en Fedde Reeskamp. Desondanks geven de lopende plannen en de gegunde subsidie voor de verdubbeling van de 'fly-over' naar de Camera Obscuraweg geen zicht op vermindering van het aantal barrières nabij station Spaarnwoude.

Omdat men dit station als een nieuwe, hedendaagse 'poort van Haarlem' kan beschouwen lijkt het essentieel de huidige barrières 'te slechten' en de stedelijkheid en de verblijfskwaliteit aldaar met alle middelen te verbeteren



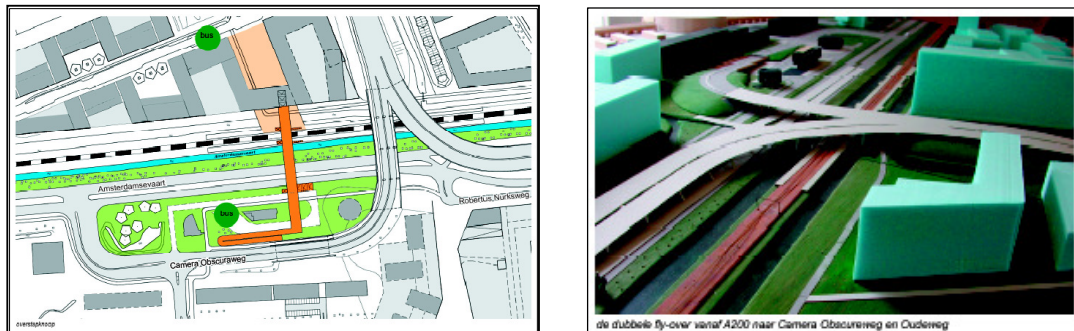
Figurensérie 1: Topografische kaarten en een luchtfoto tonen in de gemeentelijke nota 'Stedenbouwkundig Plan Oostpoort Haarlem (oktober 2005)' van het bureau van de stadsarchitect Joop Slangen, dat station Spaarnwoude ligt op het scheidingsvlak van landschap en stedelijkheid (pijl indiceert station Spaarnwoude in regionaal verband)

Een kwaliteitssprong voor station Spaarnwoude en omgeving



Figurenserie 2: Serie analyse-schetsen van de stadsarchitect verduidelijken dat station Spaarnwoude een intermediair kan vormen tussen verschillende sferen en activiteiten

Bovenstaande kansen, doelen en wensen vereisen echter, voor alles, het elimineren van de barrièrewerking van de spoorlijn Haarlem – Amsterdam en de A200/Amsterdamse Vaart. Ideaal is de barrière te beëindigen pal ten oosten van station Spaarnwoude.



Figuren 3 en 4: Een kaartfragment en een plan-visualisatie uit het ‘Stedenbouwkundig Plan Oostpoort Haarlem’ maken duidelijk dat investering in een tweede fly-over de barrièrewerking rond station Spaarnwoude niet vermindert

PLANOLOGIE

Welke ingrepen bieden zicht op de kwaliteitssprong die station Spaarnwoude een poort van Haarlem maakt? De kwaliteitssprong wordt mogelijk gemaakt door het verhogen van de verblijfskwaliteit op weg naar het station en het aanleggen van stationspleinen met uitstraling.

Dit kan op drie manieren waarbij drie verschillende typen station horen: laat het spoor zakken (station heeft zgn. DOK-model), verhoog het spoor (zgn. DIJK-model) of trek de stationspleinen over het spoor (zgn. PLAAT-model).

Er hangen heel verschillende prijskaartjes aan deze oplossingen. Ook kost de uitvoering van de ene oplossing veel meer tijd of is de uitvoering complexer.

STATION ALS DOK-MODEL

Het dok-model is succesvol uitgevoerd in Rijswijk, onder de grond. Aldaar is een deel van de maatschappelijke kosten terugverdiend door reductie van de geluidshinder en een verhoging van de bebouwingsdichtheid nabij het station. Echter, ondergrondse stations zijn architectonisch moeilijk vorm te geven als een passagiers lokkende 'Landmark'. Ook geeft 'ondergronds' extra problemen rond de sociale veiligheid. Daarnaast speelt dat ondergronds tot vijf keer zo duur kan zijn als een dijk-oplossingen en vrij veel voorbereiding kost. Een ander aspect is dat bij aanleg van de voorgenomen tweede fly-over het aanleggen van een dok altijd nog kan.

STATION ALS DIJK-MODEL

De stations Heemstede-Aerdenhout en Haarlem-Centraal liggen op een dijk. De maai-veld-ligging tussen deze twee stations geeft bij de Westergracht en de Pijlsaan problemen. Dat speelt niet aan de oostkant van Haarlem-Centraal waar het spoor op ruime hoogte het Spaarne oversteekt. Verlenging van die hoge ligging biedt (voor relatief geringe kosten, in vergelijking met ombouw tot dok-model) zicht op een stedelijke kwaliteitssprong van het plangebied Spoorzone-Oost.

Met name past een verhoogd station Spaarnwoude met goede voorpleinen in een toekomst die om milieuvriendelijk vervoer vraagt. Ook speelt dat spoorverhoging het door-trekken van de Prins Bernhardlaan naar de Waarderpolder eenvoudiger maakt. Echter, verhogen van een spoor dat druk wordt bereden is een complex en extra duur project dat veel voorbereidingstijd vraagt en waar veel partijen bij zijn betrokken.

STATION ONDER EEN PLAAT

Hoog Catherijnen is een grootschalig uitvoering van doorlopende stationpleinen over de sporen. Mits het hoogteverschil geleidelijk wordt overwonnen kan men hoogwaardige stedelijke ruimten aanleggen en veel activiteiten en functies in hoge dichtheid toevoegen. De doorlopende plaat is relatief licht en kan in fasen worden aangelegd.

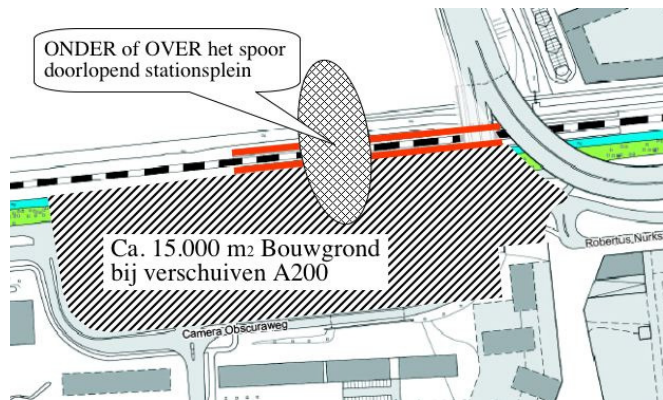
KANSEN VOOR URBAN-DESIGN en PUBLIEK-PRIVATE FINANCIERING

Een voorplein en een beschutting gevende façade passen bij een dijk-model. Bij een plaat-model passen boeiende en sociaal veilige oversteek van het spoor. Beide modellen kunnen station Spaarnwoude uitstraling geven en de poortwerking voor Haarlem versterken.

Dergelijk gewenste toekomstbeelden vereisen het vrijmaken van ruimte voor bezoekers en reizigers. Er moet dus ruimte worden gemaakt aan weerszijden van het spoor voor het langzaam verkeer, de uitloop (naar het stadion, winkels en bedrijven) en voor het terzijde van die uitloop voorrijden (bus, taxi, P+R en Zoen-en-weg). Dat kan alleen als de A200 bij de Nurksweg (zuid van het station) vervalt en bijvoorbeeld verschuift naar ver ten noorden van het station.

Deze verschuiving is echter economisch lucratief !

Er komt bouwgrond vlakbij het station vrij. Via private financiering kunnen opbrengsten van de bouwgrond bijdragen aan de hoogwaardig inrichting van de publieke ruimte rond het station. Een publiek-private samenwerking kan bijdragen aan de gewenste aantrekkelijke langzaam verkeer verbinding tussen de stadsdelen .



Figuur 5: Ombouw van station Spaarnwoude volgens het DOK-, DIJK- of PLAAT-model maakt het mogelijk de afslag van de A200 naar de Amsterdamse Vaart naar het noorden te schuiven waardoor er bouwgrond op 'Top Locatie' vrij komt ten zuiden van het station. (Idee ingeschetst op het Stedenbouwkundig Plan Oostpoort)



Figuur 6: Opwaarderen van station Spaarnwoude volgens het PLAAT-model schept de kans om de noordelijke stationsuitloop attractief en hellend te verbinden met functies zoals IKEA (ingeschetst op verbreed profiel 'Stedenbouwkundig Plan Oostpoort')

Nader onderzoek lijkt gewenst of er bij het dijk-model twee functioneel gelijkwaardige voorpleinen bij Spaarnwoude moeten komen of dat er juist aan de ene kant een beschut, met activiteiten gevuld reizigers-voorplein moet komen en aan de andere kant een meer zakelijk, op voorrijden en transfer-gerichte uitwerking past.

Bij het plaat-model is onderzoek nodig of er, uitgaand van het huidige maaiveld-station, een optimalisatie kan worden bereikt tussen snelle realiseerbaarheid, doorbreken van de barrièrewerking en financiële consequenties.

NB: Indien het spoor niet wordt 'opgetild' zal er naast de grote fly-over van de A200 een tweede fly-over nodig zijn om het auto- en langzaam verkeer van de Waarderpolder naar de Amsterdamse Vaart en de Prins Bernhardlaan te leiden.



Figuur 7: Bij de uitvoering als een 200m lange, hellende parkzone met attracties (o.a. mini-cascade), overwinnen passagiers moeiteloos het hoogteverschil tussen de centrale stadsas van Lyon en het hooggelegen station Perrache

STATION- EN SPOOROPTIMALISATIE

Recente publicaties over milieuvriendelijk vervoer wijzen op de noodzaak de ruimtelijke ordening in een breder kader en de planstructuur op bestemmingsplanniveau nadrukkelijker te koppelen aan het lokken van reizigers naar stations.

Deze benadering stelt eisen aan de locatie van stations, vooral ook aan de dichtheid, de functiemix en de kwaliteit van het voortransport binnen het invloedsgebied van een station. Het gaat als het ware om voet- en fietsverkeer 'te trechteren' naar het railvervoer.

Vertaald naar Station Spaarnwoude zijn van belang:

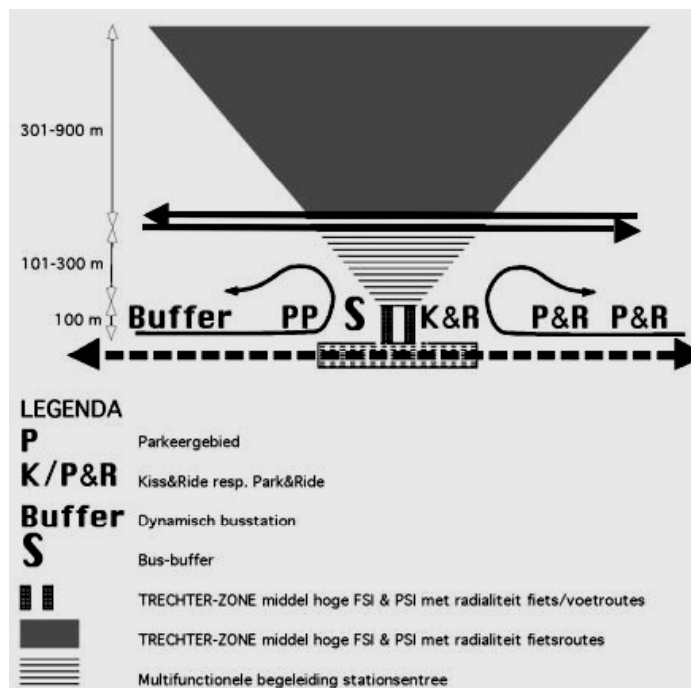
de lussen van het voorrijdende verkeer;

het op minimaal 200m afstand houden van doorgaande wegen;

de functiemix;

de hoge dichtheid nabij het station;

de beschutte, functiege vulde uitloop, met name naar IKEA.

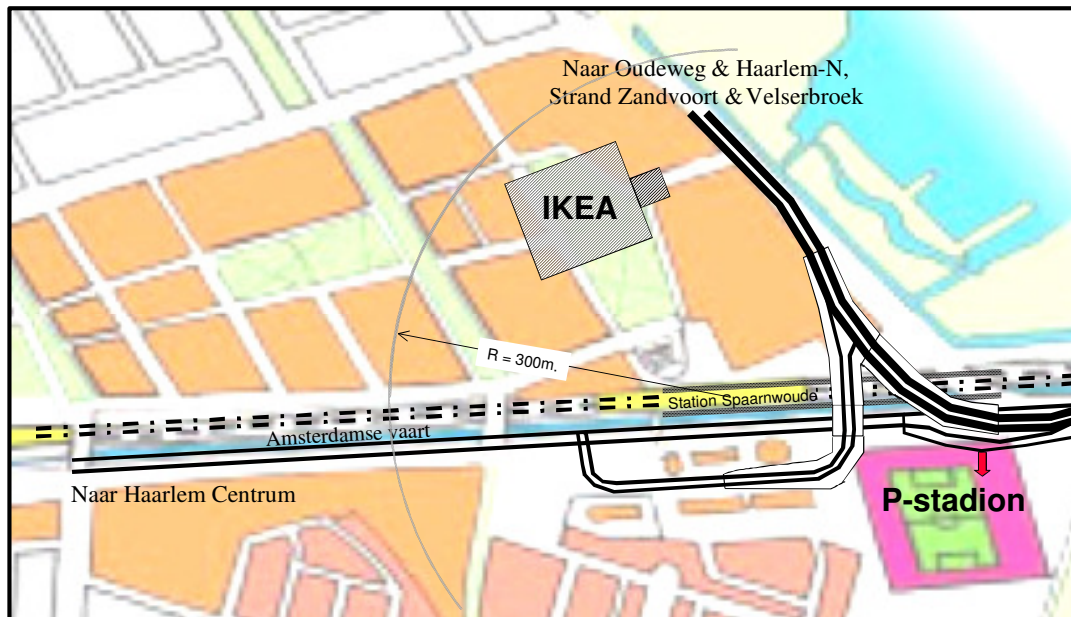


Figuur 8:

Ideaal-structuur aan de dominante zijde van een station volgens publicatie van CROW 221: Stedenbouw en Verkeer.

Er is momenteel een unieke gelegenheid de barrièrewerking van het spoor op te heffen en gelijktijdig in te spelen op de behoefte aan milieuvriendelijke mobiliteit van morgen.

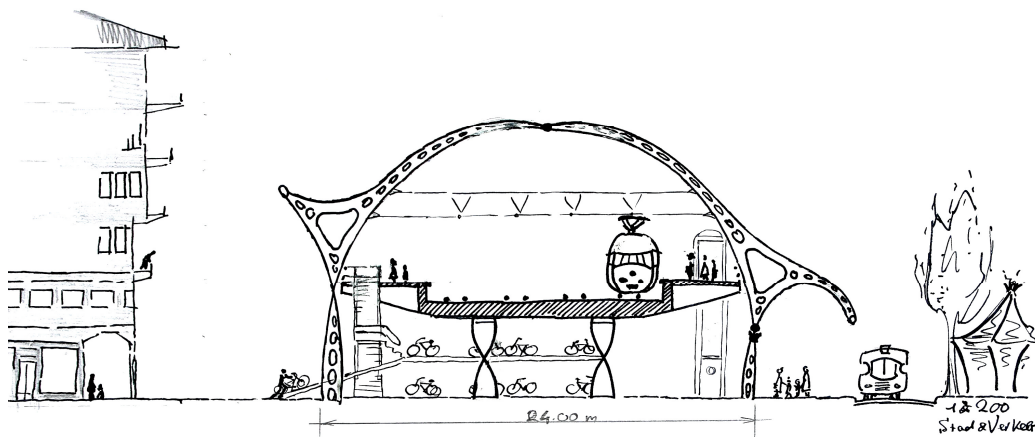
Ondermeer betekent dit de komende infrastructurele werken rond station Spaarnwoude direct af te stemmen op 4-sporigheid. Dit is ook vereist als Haarlem aangesloten wenst te blijven op het nationale spoornet. 4-sporigheid is een zeer efficiënt instrument om met echt hoge frequenties overstap van de auto naar rail uit te lokken. Het past in een (mogelijk partieel hybride) stadsgewestelijk 'Noordflank Randstad railnet'. 4-sporigheid biedt ook zicht op P+R acceptatie op topdagen om verder per spoor naar Zandvoort te reizen. Kantoor- en stadion-parkeerplaatsen gebruiken op top-stranddagen.



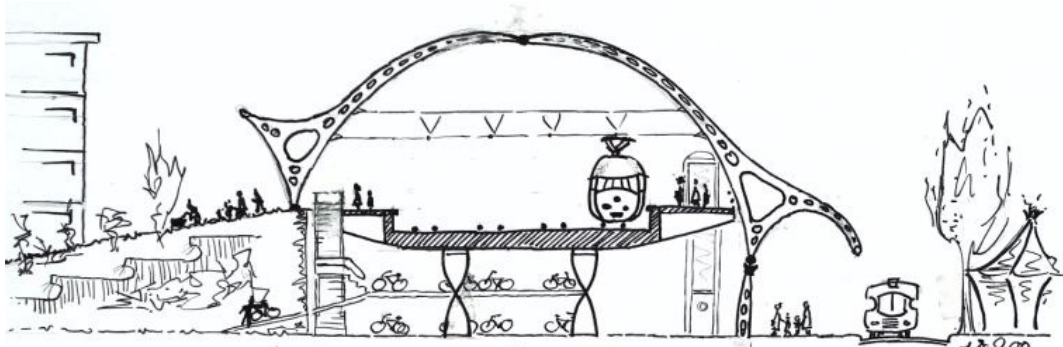
Figuur 9: Recente studie gemeente Haarlem voor de stadion-ontsluiting geschetst op een 'Spoorzone'-studie: vermindert geenszins de barrièrewerking rond het station

'ONTWERPEND-ONDERZOEK' DOORSNEDEN: 'A', 'B' en 'C' GERICHT OP MINDER BARRIERE-WERKING

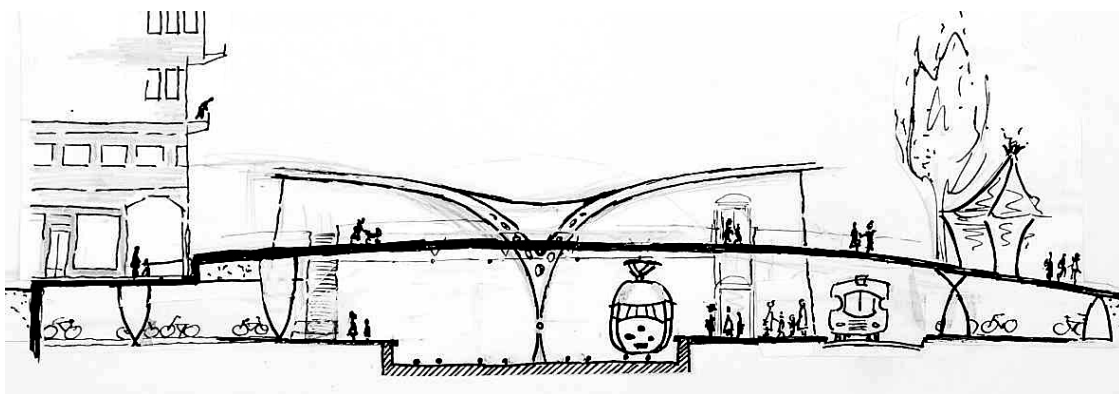
Onderstaande set schetsen kan bijdragen aan het openen van nieuwe zoekrichtingen voor het station Spaarnwoude. De set bevat stationsuitwerking met één, dan wel met twee voorpleinen, resp. met een hellende parkzone waarin ruimte voor attracties. Mogelijkheden bij het dijk-model en het plaat-model. (zie figuren 10 A, B en C)



Figuur 10A: Ideaal-typisch dwarsprofiel 'A' over een voorstadstation op een DIJK; een passagiers en voortransport vriendelijke maaiveld vergroot de relatie tussen stadsdelen ten noorden en zuiden van het station



Figuur 10B: Ideaal-typisch dwarsprofiel 'B' over een voorstadstation op een DIJK; Hellende parkzone met attracties van het station naar noordelijk gelegen activiteiten



Figuur 10C: Ideaal-typisch dwarsprofiel 'C' over een voorstadstation onder een PLAAT; Hellende attractiezones verbinden de stadsdelen aan weerszijden van het station

‘ONTWERPEND-ONDERZOEK’: IDEE-SCHETSEN GERICHT OP INTEGRATIE STADSDELEN AAN WEERSZIJDEN VAN DE SPOORLIJN

Op basis van een verhoogde ligging van het spoor naar Amsterdam zijn verschillende kansen als idee-schets gevisualiseerd. De dijk-ligging maakt ideale voor- en na-transport mogelijk tussen het station en de wijken, naar IKEA, naar het stadion en de P-terreinen.

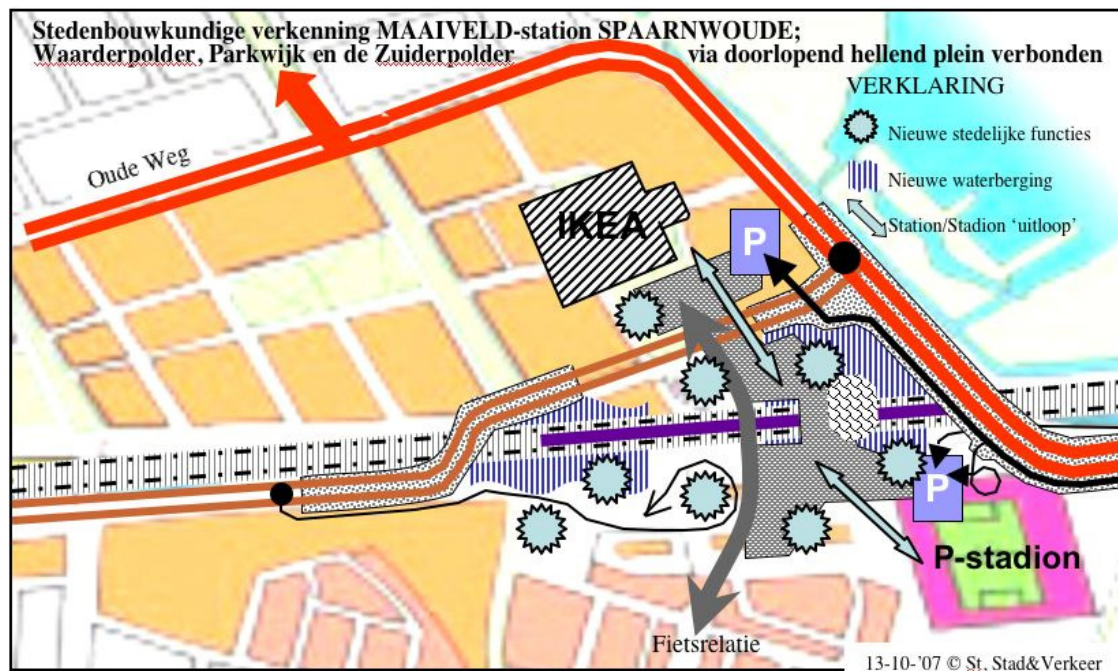
De drie ideaal-typisch dwarsprofielen gaan uit van het werven van reizigers via hoogwaardige voorpleinen aan de noord- en zuidkant van station Spaarnwoude.

Verskil tussen de profielen ‘A en B’ met ‘C’ is dat ‘A’ en ‘B’ er vanuitgaan dat het spoor wordt opgetild en dat ‘C’ past bij uitvoering van de geplande fly-over van de A200. **NB:** Bij ‘C’ moet een tweede fly-over worden aangelegd bij de Prins Bernhardlaan of zoals geschetst op figuur 11.1; de rails blijven hier immers een barrière !

De overeenkomst tussen de profielen ‘A, B en C’ is dat ze er alledrie op zijn gebaseerd dat de Amsterdamse Vaart ten zuiden van het station wordt opgeheven ten gunste van een werkelijk stationsplein en een **multi-functionele stedelijke stationsomgeving**: de echte Oostpoort van Haarlem !

Dwarsprofielen ‘B en C’ leunen op de positieve ervaring met een hellende park- en/of attractiezone zoals bij station Perrache te Lyon in Frankrijk.

Een dergelijke helling verbetert de kwaliteit tussen het station en IKEA. De noordelijke ‘stationsuitloop’ kan door het hoogteverschil kruisingsvrij het autoverkeer van de A200 naar Schalkwijk en het centrum ongelijkvloers passeren.



Figuur 11.1: Op een van de 'Spoorzone-Oost' studies ingeschetst alternatief 'C' voor een PLAAT over het huidige station Spaarnwoude met hellende park/attractie-zone richting IKEA. Het verkeer uit Haarlemmerliedegaat over het huidige Keggeviaduct. Het Parkeerterrein van het stadion krijgt een in/uitrit op hoog niveau. Die parkeervoorziening kan met een daal-lus worden ontsloten om bouwterrein ten zuiden van het spoor auto-luw te maken. Verkeer van de A200 naar de Amsterdamse Vaart en de Prins Bernhardlaan krijgt een eigen [tweede] viaduct op de voorgestelde plaats of meer naar het westen bijv. in het verlengde van de Prins Bernhardlaan (op de rand van dit kaartje).



Figuur 11.2 Op een van de 'Spoorzone-Oost' studies ingeschetst dwarsprofiel 'A' voor een **hooggelegen** station Spaarnwoude met passagiersvriendelijke voorpleinen aan weerszijden van het station; hoofdwegen, stationsontsluiting, fietsroutes en passagiersuitloop op maaiveld



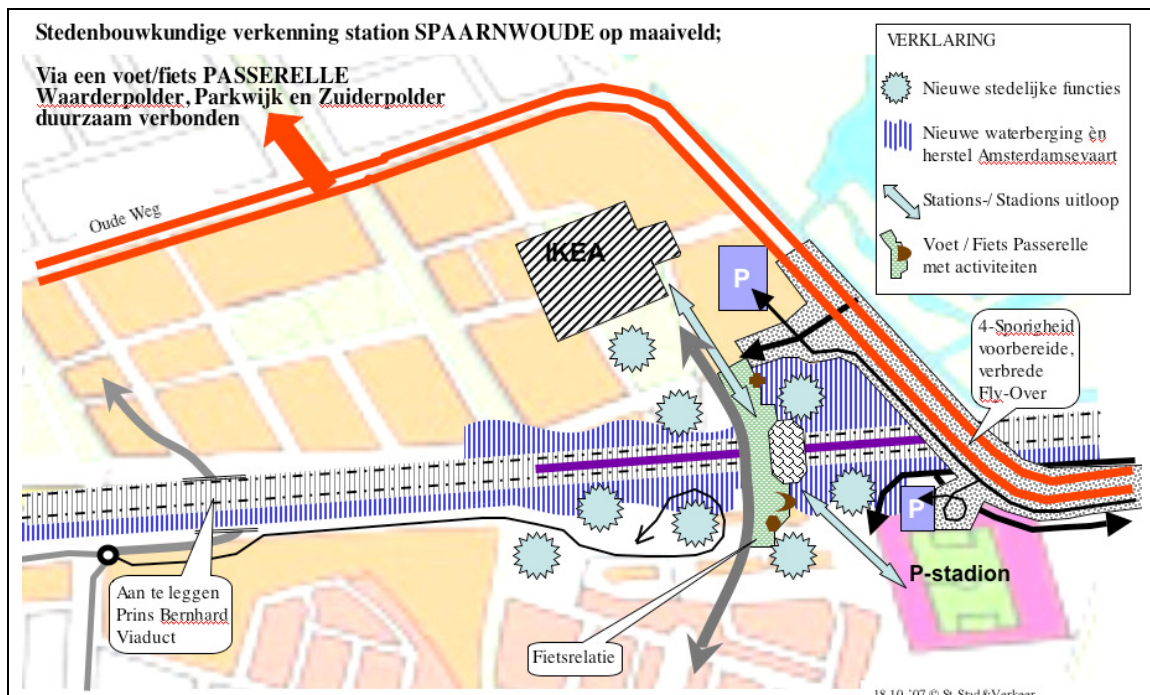
Figuur 11.3: Op een van de 'Spoorzone-Oost' studies ingeschetst alternatief 'B' voor een **hooggelegen** station Spaarnwoude met hellende park/attractie-zone richting IKEA; Optimalisatie milieu, extra oppervlaktewater, stationsbereikbaarheid, verkeersveiligheid en passagiersvriendelijkheid

De figuren 11.1 t/m 3 zijn met besproken de wethouder Beheer, M. Divendal en met ambtenaren van Ruimtelijke Ordening, van Verkeer en van Sociale veiligheid der gemeente Haarlem. Voorts werden de alternatieven met tal van tal van belanghebbenden doorgenomen, waaronder de (vastgoed)eigenaren van de kantoren en van het multifunctionele stadion. Daarbij kwamen elkaar versterkende visies ter sprake zoals passend in het beheren van ons erfgoed passend uitgraven van de Haarlemmer Trekvaart, het duurzaam herinrichten met meer waterberging. Ook bleek dat een hoogwaardige en geriefelijke relatie tussen de stadsdelen te kunnen 'lopen' via een eenvoudige met activiteiten gevuld (houten?) voet-fietsdek. Als de kwaliteit en inrichting van een dergelijke luchtbrug wordt ontworpen vanuit de mens, vanuit de 'passanten', staat zo'n oplossing bekend als een 'passerelle'. Zo actualiserend ontstond alternatief 'D', De Passerelle (zie figuur 11.4).

Omdat alternatief 'D' ca. 40.000m² bouwgrond oplevert en relatief goedkoop is, lijkt het aan te bevelen die win-win situatie te uit te buiten door gelijktijdig de Prins Bernhardlaan door te trekken naar de Oude Weg.

<i>Op 15 november 2007 werd deze geactualiseerde versie besproken met de betreffende Haarlemse raadscommissie.</i>
--

Ook deze geactualiseerde versie is slechts bedoeld om de **ROVER-visie** uit te dragen. Immers, haar doel is het openbaar vervoer te promoten omdat het voor Haarlem van levensbelang is duurzame bereikbaarheid en leefbaarheid zeker te stellen.



De Passerelle: een hoogwaardig gedetailleerd licht (houten?) flauw hellende voet-fiets dek met activiteiten en attracties zoals kiosken over het bestaande spoor. Nabij het Parkeerterrein van het stadion is alternatief 'D' gelijk aan alternatief 'C' (zie figuur 11.1)

SLOTBESCHOUWING

De gelden die ‘Den Haag’ en ‘Haarlem’ beschikbaar stellen om met een Fly-Over de autoroute rond Haarlem te verbeteren, moeten zodanig worden aangewend dat de bereikbaarheid van de woonwijken en bedrijven wordt verbeterd. De toegezegde fondsen moeten niet alleen maar worden ingezet om de auto ‘over het spoor’ te tillen. De stad moet op dit punt nodig worden gerepareerd. De stad hoort als het ware haar ‘Oostpoort’ terug te krijgen.

Het is zaak nu in te zetten op een **verbeterde verbinding** tussen de twee stadsdelen.

Naast een verbeterde relatie tussen de stadsdelen en een hoogwaardige stationsomgeving speelt dat ontwikkeling van het station en de aanleg van de A200 Fly-Over de toekomstige bereikbaarheid van Haarlem vanuit het oosten met milieuvriendelijk Openbaar Vervoer niet mag belemmeren. Dat betekent dat zowel de Fly-Over, alsook de verbetering van station Spaarnwoude, maar ook de aanleg van een Prins Bernhard viaduct voorbereid moeten zijn voor vier sporen. Bij de Fly-Over betekent dat een meerkost van ca. 1% !

Dit plan heeft een ‘helende’ werking voor Haarlem en dient zowel de algemene bereikbaarheid als de verkeersveiligheid en het leefmilieu:

Barrières worden geslecht en verbindingen worden hersteld tot profijt van toekomstige generaties.

16 november 2007 Ir B. Bach
Stichting Stad & Verkeer (www.Town&Traffic.nl)

Een kwaliteitssprong voor station Spaarnwoude en omgeving