

Opdrachtgevers



Gemeente Uitgeest



GEMEENTE  
VELSEN



Haarlem

Samenwerkingspartners



ProRail

Opdrachtnemer



# Corridordialoog Kennemerlijn

Strategie voor de OV-knooppunten aan de Kennemerlijn

14 februari 2018



Dit is de eindnotitie van de 'Corridordialoog Kennemerlijn': een bottom-up aanpak op regionaal niveau voor de ontwikkeling van knooppunten aan de Kennemerlijn. Doel is het stimuleren van allianties tussen formele en informele partijen, regionaal en lokaal, rond gedeelde opgaven om in gezamenlijkheid tot oplossingsrichtingen te komen.

In een proces van co-creatie met publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen zijn urgente kwesties en opgaven benoemd en vertaald naar concrete acties. Hiervoor zijn verschillende

werkbezoeken, stationsontbijten, knooppuntdagen, schouwen, ontwerpateliers en nadere studies en doorrekeningen georganiseerd en uitgevoerd. De resultaten zijn uitgewerkt tot deze samenhangende regionale strategie voor alle knooppunten aan de Kennemerlijn. Tevens is voor ieder stationsgebied een pakket aan maatregelen benoemd voor de korte en lange termijn. Dit is verder uitgewerkt in een gedetailleerd Actieprogramma.

## Colofon

De Corridordialoog Kennemerlijn is uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Holland en de gemeenten Haarlem, Bloemendaal, Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest (als deel van de BUCH). De Corridordialoog is bedacht, opgezet, begeleid en inhoudelijk ondersteund door bureau Het Noordzuiden, in coproductie met het programma OV-knooppunten van de provincie Noord-Holland.

## Stuurgroep

Joke Geldhof – gedeputeerde Ruimte en Wonen provincie Noord-Holland (voorzitter)  
Elisabeth Post – gedeputeerde Mobiliteit provincie Noord-Holland  
Cora-Yfke Sikkema – wethouder gemeente Haarlem  
Richard Kruijswijk – wethouder gemeente Bloemendaal  
Ronald Vennik – wethouder gemeente Velsen  
Annette Baerveldt – wethouder gemeente Velsen  
Jaqueline Dorenbos-de Hen – wethouder gemeente Beverwijk  
Tim De Rudder – wethouder gemeente Beverwijk  
Frank Frowijn – wethouder gemeente Heemskerk  
Anke de Vink-Hartog – wethouder gemeente Uitgeest  
Heike Luiten – regiodirecteur Randstad Noord NS (tot 1 jan. 2018)  
Irma Winkenius - regiodirecteur Randstad Noord NS  
Kees Rutten – regiodirecteur Randstad Noord ProRail

## Projectgroep

Corine Meijer – provincie Noord-Holland (projectleider)  
Paul Chorus – provincie Noord-Holland  
Dick Jacobs – provincie Noord-Holland  
Martijn Dekker – gemeente Haarlem  
Jasper de Jong – gemeente Bloemendaal (tot juli 2017)  
Hessel Kruisman – gemeente Bloemendaal  
Hans Kloosterman – gemeente Velsen  
Kommer Sneeuw – gemeente Velsen  
Rien van der Laan – gemeente Beverwijk  
Sandra Buisman – gemeente Heemskerk  
Bob de Bie – gemeente Heemskerk  
Bram Rodenburg – BUCH-gemeenten (tot 1 jan. 2018)  
Mark Min – BUCH-gemeenten  
Arthur Sanders – BUCH-gemeenten  
Tatjana Stenfert Kroese – NS Stations (tot juli 2017)  
Wim Oosterwijk – NS Stations  
Luna Taglioni – ProRail  
Erik Schuurmans – Ministerie van IenW  
Jeanette Veurman – Ministerie van IenW

## Werkteam

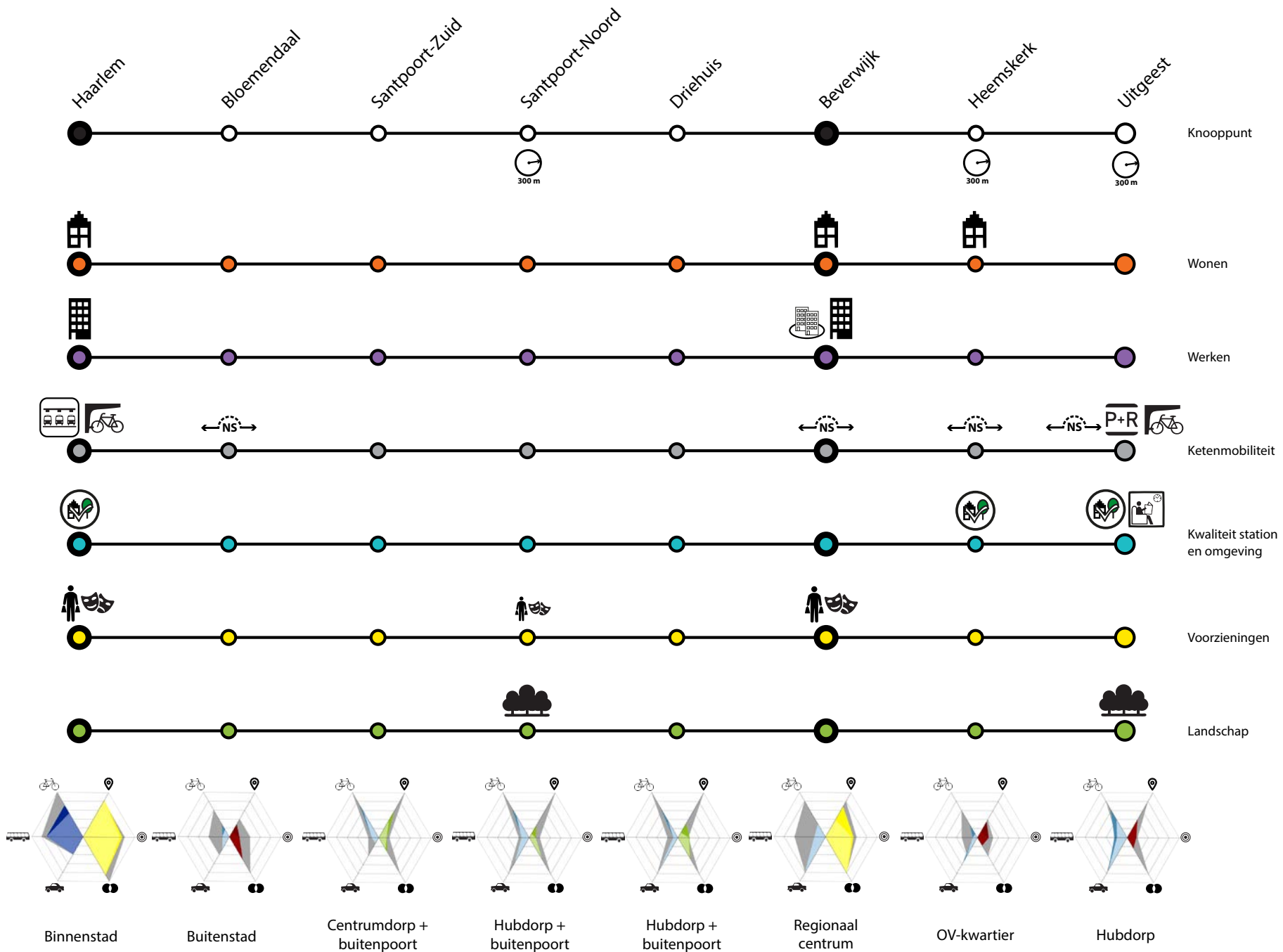
Corine Meijer – provincie Noord-Holland  
Paul Chorus – provincie Noord-Holland  
Jelle Hengstmengel – provincie Noord-Holland  
Anne Könst – provincie Noord-Holland  
Edwin van Uum – Het Noordzuiden (procesmanager/  
planoloog)  
Jochem Timmer – Het Noordzuiden (planoloog) (tot april 2017)  
Jana van Hummel – Het Noordzuiden (stedenbouwkundige)

## Rapportage

Tekst: Edwin van Uum – Het Noordzuiden  
Kaartbeelden: Het Noordzuiden  
Foto's: Het Noordzuiden en Mathijs Wessing  
Lay-out: Het Noordzuiden  
Druk: Printenbind.nl

# Inhoud

	Koers en kernpunten	5
	Voorwoord	9
	Corridordialoog: aanpak en proces	13
	<b>Deel 1: regionale ontwikkelstrategie</b>	<b>19</b>
	Speerpunt 1: verbeteren van OV-bereikbaarheid	20
	Speerpunt 2: versterken van de ketenmobiliteit	23
	Speerpunt 3: prioriteit voor woningbouw rond knopen	25
	Speerpunt 4: beter benutten van stationsomgevingen	27
	Speerpunt 5: ontsluiten voor recreatie en toerisme	29
	Conclusie: regionale strategie voor knooppunten	31
	<b>Deel 2: lokale ontwikkelstrategie</b>	<b>33</b>
	Stationsgebied Uitgeest	35
	Stationsgebied Heemskerk	37
	Stationsgebied Beverwijk	39
	Stationsgebied Driehuis	41
	Stationsgebied Santpoort Noord	43
	Stationsgebied Santpoort Zuid	45
	Stationsgebied Bloemendaal	47
	Stationsgebied Haarlem	49
	Conclusie: gedeelde opgaven	51
	Vervolg	53
	<b>Deel 3: actieprogramma</b>	<b>55</b>
	<b>Bijlagen</b>	<b>57</b>
	Procesoverzicht	59
	Lijst van deelproducten	61
	Overzicht betrokken partijen	63



Ontwikkelpotenties van knooppunten op regionaal niveau (bron: provincie Noord-Holland)

# Koers en kernpunten

Het resultaat van de Corridordialoog Kennemerlijn is een breed 'gedragen' strategie voor de ontwikkeling van knooppunten aan de Kennemerlijn. In de basis gaat het om een flinke kwaliteitsimpuls voor de stationsgebieden met maatregelen op zowel korte als lange termijn. Hieronder volgen de kernpunten van de strategie op regionaal en lokaal niveau.

Doel van de ontwikkelingsstrategie is om een flinke kwaliteitsimpuls te geven aan de ontwikkeling van knooppunten aan de Kennemerlijn. Met de regionale strategie willen we duidelijkheid bieden over de koers en prioriteiten op strategisch niveau.

## De kernpunten van de regionale strategie:

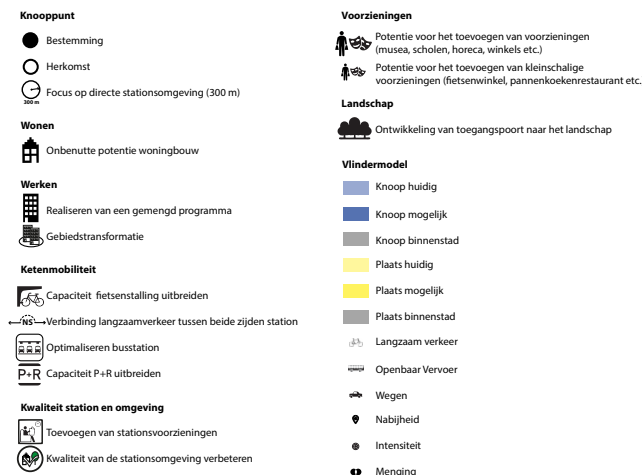
- versterken van de combinatie van de treindienst Kennemerlijn met **aanvullende HOV-verbindingen**, lokaal en regionaal;
- ontwikkelen van directe, **rechtstreekse OV-verbindingen** tussen de regio IJmond met Schiphol en Amsterdam Zuid(oost) en versterken van de verbindingen tussen Haarlem en Amsterdam Zuid(oost);
- versterken van de **ketenvoorzieningen** voor fiets, P+R en andere transferservices op de knooppunten Haarlem en Uitgeest;
- verbeteren van de **fysieke verbindingen** tussen gebieden aan weerszijden van het spoor in de knooppunten Beverwijk, Uitgeest, Heemskerk en Bloemendaal;
- prioriteit geven aan nieuwe woningbouw op en rond knooppunten, met het zwaartepunt in Haarlem en

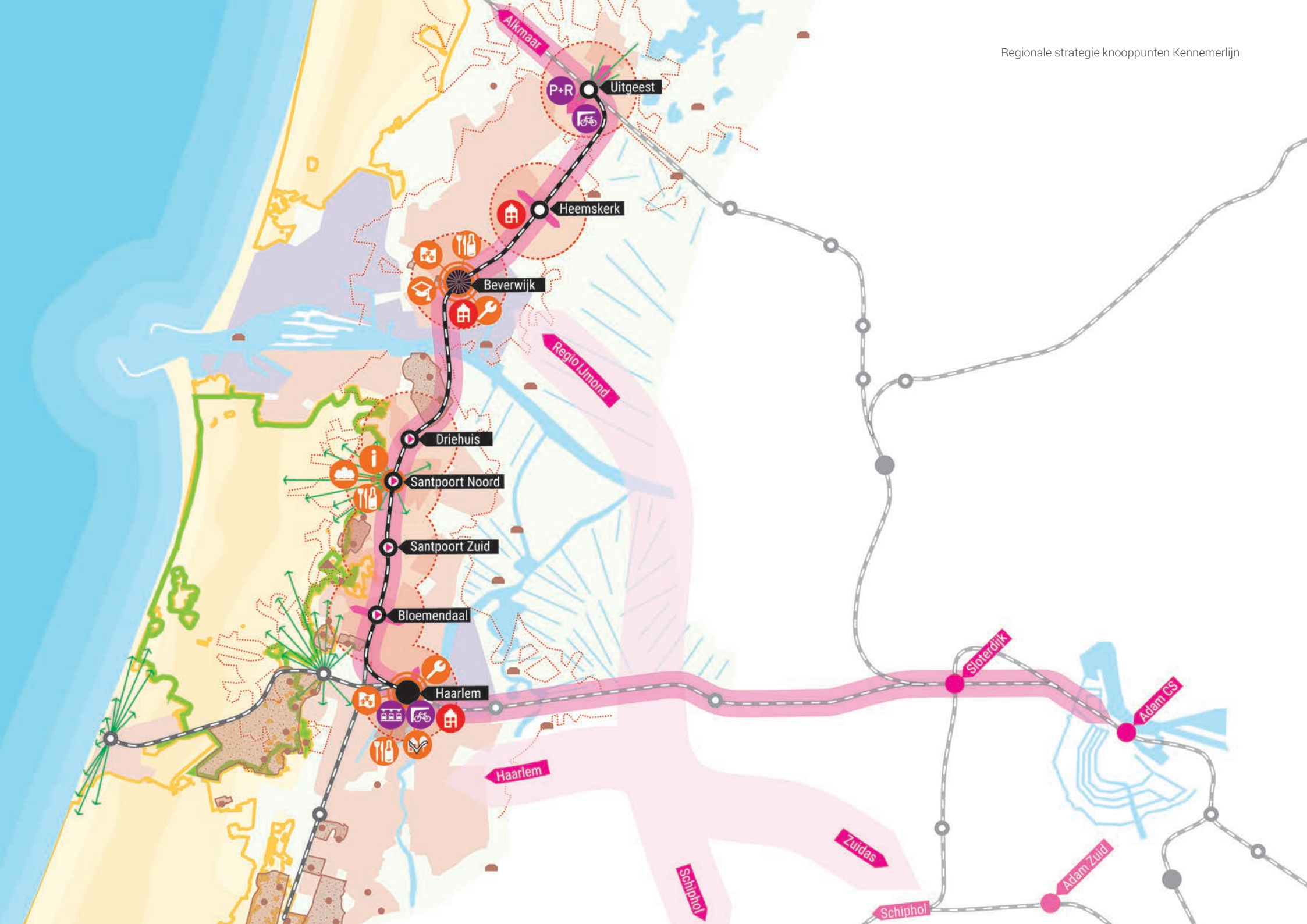
Beverwijk, en in kleinere aantallen in Heemskerk, Driehuis en Uitgeest;

- **concentreren van stedelijke voorzieningen** op gebied van onderwijs, zorg, cultuur en leisure in de centrumknooppunten, t.w. Haarlem en Beverwijk;
- Santpoort Noord ontwikkelen tot **regionale 'buitenpoort'** als toegang tot Nationaal Park Zuid-Kennemerland met passende voorzieningen, educatie en outdooractiviteiten;
- ontwikkelen van een samenhangend recreatief-toeristisch product voor natuur, cultureel erfgoed en landschap en de regionale marketing hiervan.


































## De kernpunten in de lokale strategie per stationsgebied zijn:

- fietsparkeren en vergroting van de stallingscapaciteit is in veel stationsgebieden een belangrijke opgave;
- verbeteren van de **toegankelijkheid** van station en stationsgebieden is in veel gemeenten een gedeelde opgave. Soms gaat het om directe toegankelijkheid (bijv. liften) en soms indirect in termen van informatievoorziening of bewegwijzering;
- het versterken van **beheer en onderhoud** is in bijna alle stationsgebieden aan de orde. Iedere gemeente





## Legenda

-  Station herkomst
-  Station bestemming
- Openbaar Vervoer**
-  Kennemerlijn
-  Stations opheffen zorgt voor afname treinreizigers op de Kennemerlijn
-  Verbinding Alkmaar/Kennermerlijn/Adam
-  Betere bediening Beverwijk
-  Verkende mobiliteitsscenario's: resultaten uit 1e verkenning worden verder onderzocht binnen het traject van het OV-Toekomstbeeld.
- Routes**
-  langzaam verkeersverbinding
-  buurt bus
-  Verbinding beide zijde spoor
-  uitbreiding fietsstalling
-  Optimaliseren busstation
-  uitbreiding P+R
- Woningbouwplannen**
-  Woningbouw rondom stations
-  1200 m
-  10 min fietsafstand
-  pm
- Voorzieningen**
-  Lokale voorzieningen
-  Regionale voorzieningen
-  Type voorzieningen
-  Onderwijs
-  Cultuur
-  Horeca
-  Werken
-  Buitenpoorten
-  Informatiecentrum
-  Kwaliteit van de stationsomgeving verbeteren
- Recreatie**
-  Recreatieve verbinding
-  Natuurgebied
-  Nationaal park
-  Buitenplaats
-  Fort stelling van Amsterdam
-  Historische binnenstad

heeft hierin eigen verantwoordelijkheden;

- in veel stationsgebieden is er behoefte aan een bredere **visie op het OV-knooppunt** in het licht van de lange termijn;
- **(woning)bouw, transformatie en functiemenging** is in bepaalde stationsgebieden een belangrijke drager van de visie op de stationsomgeving;
- -het verbeteren van **regionale (snel)fietsroutes en lokale routes** voor langzaam verkeer is evenzeer een belangrijke opgaven in bijna alle stationsgebieden.

Deze strategie, regionaal en lokaal, is een belangrijk vertrekpunt voor de gemeenten die (willen) werken aan het lokaal ontwikkelingsplan voor hun eigen knooppunt. Het biedt inzicht in de regionale afstemming van ruimtelijke plannen tussen gemeenten onderling. Het is bovendien een belangrijke stimulans voor een meer innovatieve of hoogwaardige invulling van de planontwikkeling. Dit vraagt ook om het organiseren van de kennisopbouw en kennisuitwisseling tussen provincie en gemeenten en tussen gemeenten onderling.

De regionale strategie kan ook gebruikt worden als prioritering voor eigen beleids- en investeringsbeslissingen van de provincie, alsmede voor de toetsing van subsidieaanvragen.

Bovendien kan de strategie dienen als input en bouwsteen voor concretisering van het beleidstraject OV-Toekomstbeeld, waarin Rijk en regio samenwerken aan investeringen in OV-infrastructuur. Ook kan deze strategie bijdragen aan lopende MIRT-onderzoeken en –verkenningen. Deze strategie kan tevens worden ingezet als positioneringsdocument om de knooppunten Kennemerlijn te agenderen in de metropoolregio Amsterdam. Een deel van het woningbouwprogramma voor de metropoolregio Amsterdam is te realiseren op en rond de knooppunten van de Kennemerlijn.



Trotse bestuurders met het Alliantiepact op 25 september 2017

*Om de ingezette samenwerking ook voor de komende tijd te bekrachtigen ondertekenden gemeenten en provincie het Alliantiepact. Ze geven aan dat ze zich gezamenlijk actief blijven inzetten voor de ontwikkeling van de knooppunten langs de Kennemerlijn. Ook veel andere deelnemers aan de dialoog betuigden hun steun door ondertekening.*



Wethouder Kruiswijk tekent namens gemeente Bloemendaal



# Voorwoord

## Aan de slag met stationsgebieden aan de Kennemerlijn

Nieuwe woningen en meer voorzieningen rondom de stations, meer fietsenstallingen, betere P+R-faciliteiten, goede bewegwijzering en snelle verbindingen met woonwijken en natuur- en recreatiegebieden. Dit is een greep uit de maatregelen en de plannen om stationsgebieden langs de Kennemerlijn te versterken. Aan deze plannen hebben we de afgelopen jaren samen hard gewerkt.

Om zoveel mogelijk mensen en organisaties te betrekken bij het ontwikkelen van de knooppunten langs deze lijn zijn we een 'corridordialoog' aangegaan met een grote groep belanghebbenden, zoals het bedrijfsleven, lokale ondernemers, vervoerders, infrabeheerders, woningcorporaties, onderwijs- en zorginstellingen, natuurorganisaties en recreatieve en culturele organisaties. Wij namen samen vol enthousiasme deel aan verschillende bijeenkomsten, waar we samen knelpunten hebben benoemd en oplossingen verkend om de OV knooppunten te optimaliseren. We hebben dit proces met veel plezier ondersteund en waren onder de indruk van de betrokkenheid van de deelnemers. We hebben er vertrouwen in dat de opbrengst van de dialoog een kwaliteitsimpuls aan de knooppunten zal geven en meer reizigers op dit spoortraject zal trekken. Het ontwikkelen van de knooppunten gaat natuurlijk niet

alleen over verbeteringen van stations, maar ook over het beter benutten van de stationsomgeving én het gebied daaromheen dat binnen 10 minuten fietsen ligt. Zo willen we er onder meer voor zorgen dat woningen, bedrijven en voorzieningen terecht komen in aantrekkelijke en goed bereikbare stationsomgevingen. Op die manier sparen we ons waardevolle landschap en wordt reizen met het OV aantrekkelijk. Daarnaast zorgen we voor een meer optimale reis van-deur-tot-deur en voor goede routes van en naar het station en naar natuur- en recreatiegebieden.

De corridordialoog Kennemerlijn heeft geresulteerd in stevige ambities en een concreet actieprogramma per station. We gaan de komende tijd aan de slag om samen met u de ambities te verwezenlijken. Daar kunt u ons, en gaan wij u aan houden!

De betrokken wethouders van Haarlem, Bloemendaal, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, en Uitgeest en de betrokken gedeputeerden van de provincie Noord-Holland.



2e Brede Dialoog: discussiemarkt over knooppunten



.....  
Joke Geldhof  
Gedeputeerde ruimte en wonen – provincie Noord-Holland



.....  
Anke de Vink-Hartog  
Wethouder gemeente Uitgeest



.....  
Jaqueline Dorenbos-de Hen  
Wethouder gemeente Beverwijk



.....  
Ronald Vennik  
Wethouder gemeente Velsen



.....  
Richard Kruijswijk  
Wethouder gemeente Bloemendaal



.....  
Elisabeth Post  
Gedeputeerde mobiliteit – provincie Noord-Holland



.....  
Frank Frowijn  
Wethouder gemeente Heemskerk



.....  
Tim De Rudder  
Wethouder gemeente Beverwijk



.....  
Annette Baerveldt  
Wethouder gemeente Velsen



.....  
Cora-Yfke Sikkema  
Wethouder gemeente Haarlem

## Samenwerkingspartners

De rol van NS bij de stations en het treinvervoer op de Kennemerlijn maakt NS betrokken bij de ambities van de gemeenten en provincie op deze lijn. De bijdrage van NS is beschreven in het Actieprogramma.



.....  
Irma Winkenius  
Regiodirecteur  
NS Randstad Noord

ProRail wordt als infrabeheerder betrokken bij de ambities van de gemeenten en provincie op de Kennemerlijn. Concrete bijdragen van ProRail staan genoemd in het Actieprogramma.



.....  
Kees Rutten  
Regiodirecteur Relatiemanagement  
ProRail Randstad Noord



# Corridordialoog: aanpak en proces

Corridordialoog Kennemerlijn staat voor een bottom-up proces van co-creatie op regionaal niveau. Nog voor de overheid het beleid heeft bepaald, zijn relevante regionale en lokale partijen in het gebied van de Kennemerlijn gemobiliseerd. Gezamenlijk zijn de urgente kwesties en opgaven benoemd en zijn oplossingsrichtingen concreet uitgewerkt.

De Corridordialoog is een **bottom-up aanpak** op het niveau van een spoorcorridor. Via deze aanpak worden met een breed scala aan partijen kwesties en opgaven benoemd en vertaald naar concrete acties. Doel is het organiseren en stimuleren van alliantievorming tussen formele en informele partijen, regionaal en lokaal, rond gedeelde opgaven om in gezamenlijkheid tot oplossingsrichtingen te komen. Een impuls voor publiek-private allianties.

In de kern bestaat de Corridordialoog uit **twee grote dialoogbijeenkomsten** met een breed gezelschap van relevante publieke, private en maatschappelijke stakeholders: van grote bedrijven tot natuurorganisaties, van lokale bewoners tot projectontwikkelaars. Tussen deze bijeenkomsten worden de benoemde opgaven en acties uit de eerste dialoogbijeenkomst uitgewerkt tot concrete opties en oplossingsrichtingen. Deze vormen de basis voor de tweede dialoogbijeenkomst, waarin gezamenlijk een Actieprogramma wordt opgesteld en afspraken worden gemaakt over samenwerking en uitvoering ervan.

De **1e Brede Dialoog** met partijen over de Kennemerlijn vond op 20 mei 2016 plaats. Er was een grote opkomst van een gevarieerd gezelschap, bestaande uit het regionale bedrijfsleven, ondernemers, vervoerders, overheden, belangengroepen, onderwijs- en zorginstellingen, natuurorganisaties, recreatieve en culturele organisaties. Tijdens deze Brede Dialoog hebben alle deelnemers gezamenlijk vijf urgente opgaven benoemd voor de knooppunten aan de Kennemerlijn. Voor deze vijf opgaven zijn ook concrete vervolgacties geformuleerd. Het resultaat is:

## **1. Verbeteren van het OV-product als totaal door betere afstemming trein en bus, en met andere mobiliteitsdiensten**

*Actie: werkbezoek naar decentrale treindiensten van andere concessieverleners/-houders*

In oktober en november 2016 zijn twee verschillende werkbezoeken gebracht aan de provincie Groningen en de provincie Overijssel waar afgevaardigden van provincie, gemeenten en NS gesproken hebben met de beide provincies en regionale vervoerders over de (on)mogelijkheden en condities voor succesvolle combinaties van trein en bus.



Procesmatige opbrengst: partijen mobiliseren, elkaar leren kennen, samen werken

- ### OPGAVEN
- ① OV-SYSTEEM / OV-PRODUCT
    - POSITIE - HBA
    - BUS-TRAM
    - MOBILITEITSDIENSTEN
  - ② BEREIKBAARHEID WOON-WERKLOCATIES  
KETENMOBILITEIT - FIRST & LAST MILE
    - TOEGANGBAARHEID
    - PARKEEREN
    - ROUTES
  - ③ KWALITEIT STATIONSGBIEDEN
    - VERBAFSCWALITEIT
    - MILIEU - DUURZAAMHEID
    - IDENTITEIT
    - WOON-WERKMILIEUS + VOORZIENINGEN
  - ④ ONTSUITING GROEGEBIEDEN - TOERISME
    - RECREATIE
    - BEWEGING + PROFICERING
    - ERFGOED
    - ENTREE
  - ⑤ PRIORITEREN - SPEERPUNTEN
    - HAATEN VS. KNOOPPUNTEN
    - KEUZEN - STRATEGIE
    - PILOTS - SAMENWERKING
    - FLEXIBILITEIT / ADAPTIEF
    - COMMUNICATIE

- ### ACTIES
- ① PILOT - PROEF  
→ DIENSTREGELING 2018 FRISMAN
  - ② MEETING MET ANDERE CONCESSIONEER  
ANDERE REGIO'S
  - ② SCHOUW OP STATIONS  
BREDE SCHOUW: MET LOCALE PARTIJEN  
CONCREET PRAKTISCHE MAATREGELLEN
  - ③ ZOMER TOUR  
ALLE STATIONS AF: MET LOCALE STAKEHOLDERS + RETAILERS  
+ REIZEND TEAM VAN PARTIJEN  
UITGANGSPUNTEN / PAKKET MAATREGELLEN  
UITVOERINGSPROGRAMMA
  - ④ WERKATELIER  
- MIX V. ONDERWERPEN  
- LOCALE + REGIONALE PARTIJEN
  - ⑤ SCENARIO'S
    - BASIS: FEITEN
    - IDENTITEIT
    - PRAKTISCH MAKEN (PUNNEN)

## 2. Versterken van bereikbaarheid van woon- en werkgebieden door betere ketenmobiliteit – first and last mile

Actie: werkbijeenkomst (stationsontbijt) met bedrijven en instellingen over routes, ketenmobiliteit en toegankelijkheid van stations

Op 12 oktober 2016 in Heemskerk en op 23 november 2016 in Beverwijk hebben twee stationsontbijten plaatsgevonden met grote bedrijven en zorg- en onderwijsinstellingen in de IJmond en met mobiliteitsdeskundigen. In de ontbijtsessies zijn (on)mogelijkheden voor nieuwe mobiliteitsdiensten – 'smart mobility' – voor de knooppunten Heemskerk, Beverwijk en Driehuis nader verkend en kansrijke opties benoemd.

## 3. Ruimtelijke ontwikkeling (wonen, werken, voorzieningen) stimuleren en ruimtelijke kwaliteit van de stationsgebieden verbeteren

Actie: knooppuntdagen (zomertour) organiseren om concreet pakket aan maatregelen voor stationsgebieden samen te stellen

Op de zogenoemde 'Knooppuntdag' werden op één dag vele lokale publieke, private en maatschappelijke partijen in een stationsgebied samengebracht. De ochtend stond in het teken van het verzamelen van korte termijn maatregelen via een rondgang (schouw) door het stationsgebied. In de middag werden ontwikkelscenario's voor de lange termijn ontwikkeld in een ontwerpatelier om de potenties van het knooppunt in beeld te krijgen. Er zijn vier knooppuntdagen voor stationsgebieden georganiseerd: Uitgeest (2 november 2016),

# **Corridordialoog:**

**2 brede dialogen**

**2 werkateliers**

**2 stationsontbijten**

**4 knooppuntdagen**

**12 deelgebieden schouw**

**19 lange termijn visies**

**157 flipovervellen**

**384 schouwformulieren**

**436 deelnemers**

**3138 kopjes koffie**



Heemskerk (30 november 2016), Beverwijk (13 oktober 2016) en Haarlem (2 maart 2017). Over iedere knooppunttag is een aparte rapportage verschenen.

#### **4. Betere OV-bereikbaarheid van recreatiegebieden, cultuurhistorisch erfgoed en versterken van toerisme (station als buitenpoort)**

*Actie: werkatelier over stations als toegangspoorten voor groen, erfgoed en toerisme*

Op 31 oktober 2016 heeft op station Bloemendaal een groot werkatelier plaatsgevonden met gemeenten, provincie, vervoerders, ondernemers, recreatie- en natuurorganisaties, reizigersorganisaties. In de volle breedte zijn de mogelijkheden verkend voor een betere bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuur, landschap, cultuurhistorie en andere recreatieve bestemmingen. Bijzondere aandacht ging uit naar de verhalen (storytelling) die over het gebied verteld kunnen worden (van Oer-IJ tot Atlantikwall), de kwaliteiten van landschap en erfgoed en de relatie tussen de kleine stations en het Nationaal Park Zuid-Kennemerland.

#### **5. Gevoeligheidsscenario's ten behoeve van keuzeopties voor de ontwikkeling van OV-knooppunten**

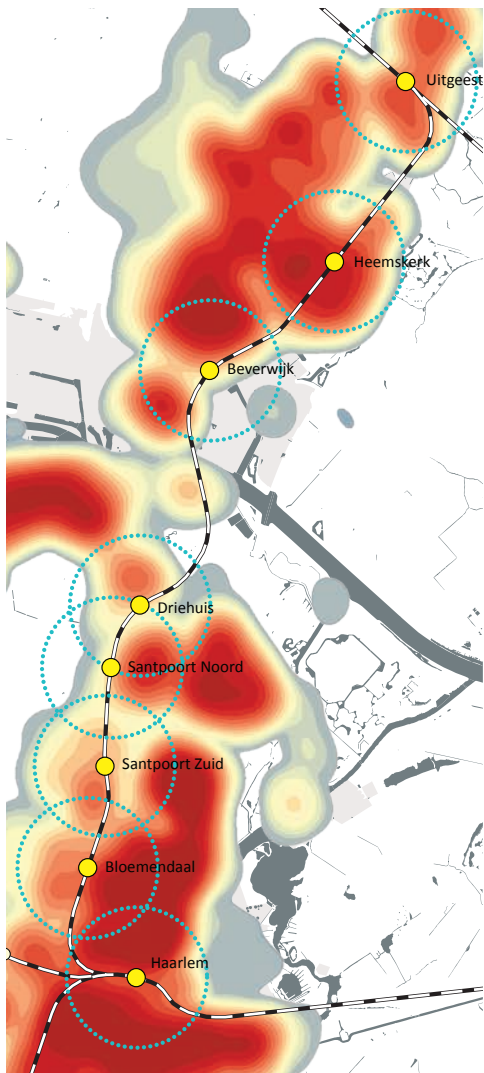
*Actie: gevoeligheidsscenario's uitwerken in relatie tot keuzeopties voor de lange termijn*

Voor deze actie hebben de provincie en betrokken gemeenten een voorverkenning laten uitvoeren naar vijf mogelijke mobiliteitsscenario's voor de Kennemerlijn op lange termijn. Adviesbureau Movin heeft de scenario's ontwikkeld en laten doorrekenen door het verkeers- en vervoersmodel VENOM met begeleiding van deskundigen van provincie, gemeenten en de NS. Dit gaf inzicht in welk toekomstscenario het meeste perspectief biedt voor de OV-bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland en de IJmond.

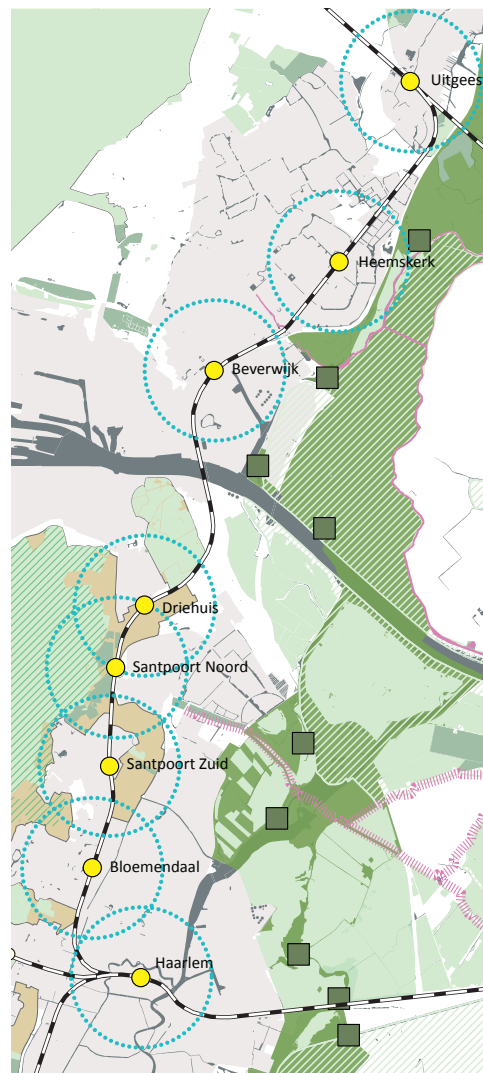
De resultaten en uitkomsten van de bovenstaande vijf centrale opgaven c.q. acties vormden de input voor de **2e Brede Dialoog** op 25 september 2017 in de Philharmonie in Haarlem. In een volle zaal met publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen hebben we een 'knooppuntenmarkt' georganiseerd. Op deze markt pitchten alle betrokken wethouders hun eigen stationsgebied(en), met een pakket aan korte termijn en lange termijn maatregelen.

Tevens ondertekenden de provincie en gemeenten een gemeenschappelijk **Alliantiepact** voor de knooppunten aan de Kennemerlijn, met steun van vele deelnemende partijen ter plekke. Dit Alliantiepact is het zichtbare resultaat van het brede draagvlak en de directe steun voor de aanpak, niet alleen tussen overheden, maar evenzeer bij vervoerders, ontwikkelaars, corporaties, investeerders, grote bedrijven, maatschappelijke instellingen, groepen bewoners.

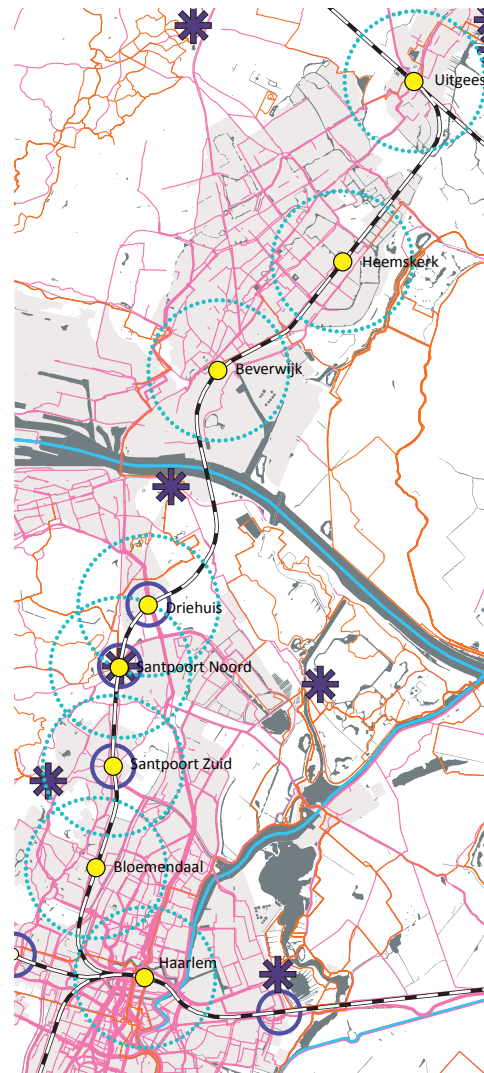
Met de Corridordialoog Kennemerlijn is in anderhalf jaar tijd de ontwikkeling van de knooppunten aan de Kennemerlijn op de agenda gekomen. De Corridordialoog heeft geleid tot een gedragen pakket van concrete maatregelen voor ieder stationsgebied afzonderlijk en een samenhangende regionale strategie voor de Kennemerlijn als geheel. Bovendien heeft de Corridordialoog een belangrijke impuls gegeven aan de alliantievorming tussen alle betrokken partijen, en is een breed draagvlak ontstaan voor uitvoering van het Actieprogramma. Dus: aan de slag met de maatregelen uit de Corridordialoog!



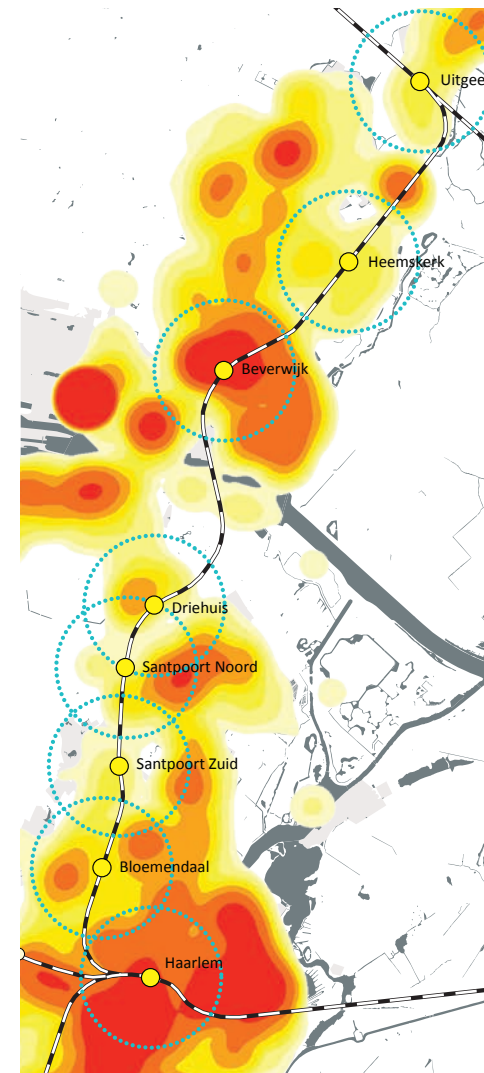
Dichtheid van inwoners in relatie tot knooppunten



Natuur, landschap en cultuurhistorie in relatie tot knooppunten



Regionale fietsroutes en recreatieknooppunten



Dichtheid van werkplaatsen in relatie tot knooppunten

# Deel 1: regionale ontwikkelstrategie



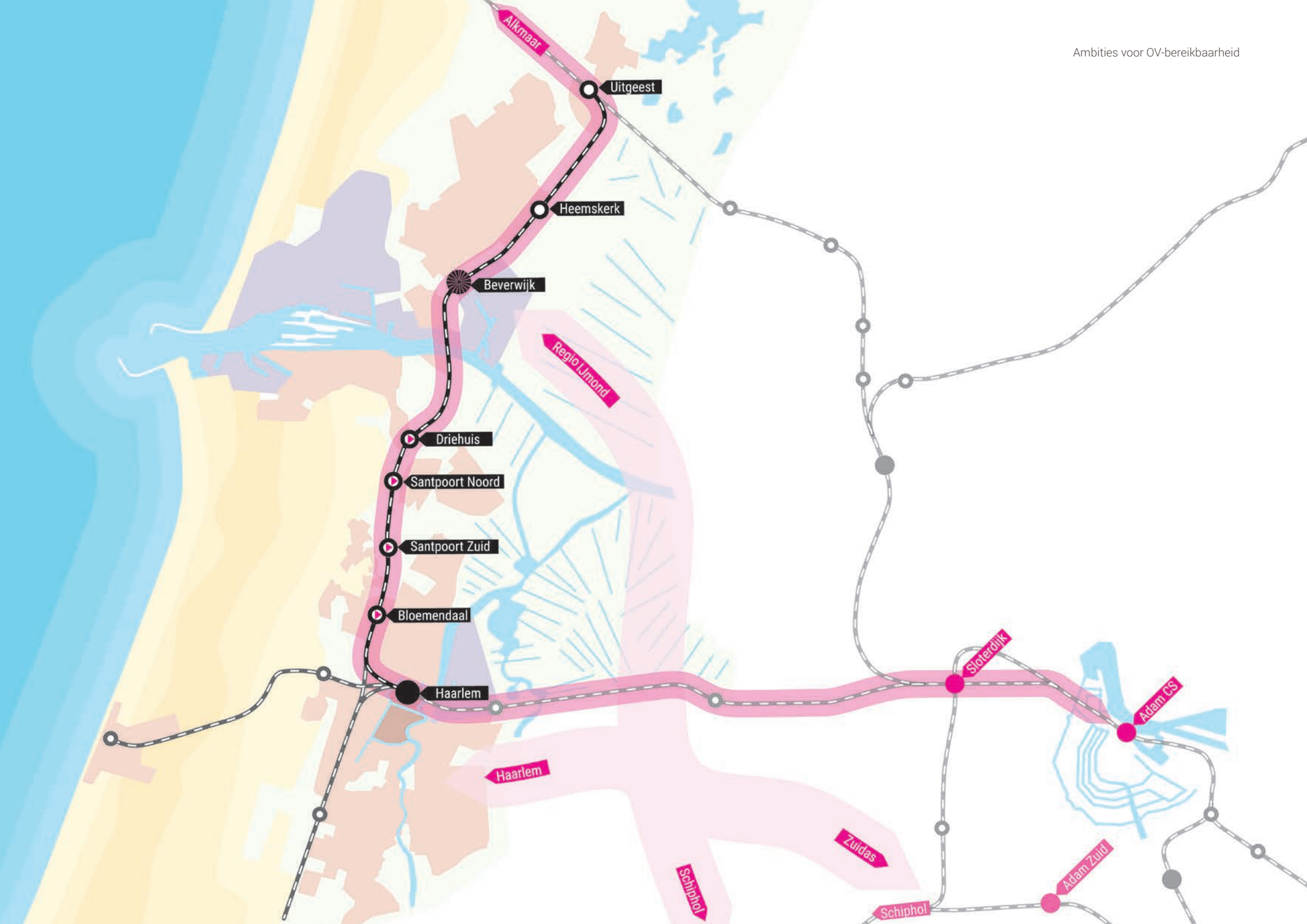
Het bottom-up proces van de Corridordialoog vormt de basis voor een gezamenlijke strategie voor knooppuntontwikkeling vanuit regionaal perspectief. Welke speerpunten geven sturing aan de ontwikkeling van de knooppunten aan de Kennemerlijn?

In dit deel staat de regionale strategie voor de ontwikkeling van knooppunten centraal. Een knooppunt beschouwen we als het gebied binnen een straal van 1200 meter (of circa 10 minuten fietsen) van het station. Hierbinnen ligt de focus op het stationsgebied: het gebied binnen een straal van 300 meter rond het station.

In de regionale strategie gaat het enerzijds om de wisselwerking tussen de kwaliteit van het openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling van de knooppunten. Anderzijds gaat het om de samenhang tussen de acht stationsgebieden aan de Kennemerlijn: welke ruimtelijke ontwikkeling past op welk knooppunt? Welk ontwikkelprogramma leidt op welk knooppunt tot versterking van de OV-bereikbaarheid? Niet ieder knooppunt is hetzelfde en heeft dezelfde ontwikkelpotenties. Bovendien zijn investeringsmiddelen te beperkt om in ieder knooppunt te investeren. Samenhangende keuzen zijn nodig voor de lange termijn.

De regionale ontwikkelstrategie is een sturingsinstrument voor bestuurlijke keuzen en biedt handvatten voor de verdere beleidsontwikkeling van provincie en gemeenten voor hun stationsgebieden. Als regionale strategie benoemen we vijf centrale speerpunten die

aangeven waarom bepaalde opgaven wel voor het ene knooppunt van belang zijn en voor andere knooppunten niet. De speerpunten dragen in samenhang bij aan de versterking van de stationsgebieden, en indirect aan de OV-bereikbaarheid van de Kennemerlijn. De volgende speerpunten komen regelrecht voort uit het proces van de Corridordialoog, en vinden hun basis lokaal in de specifieke stationsgebieden.





# Speerpunt 1: verbeteren van OV-bereikbaarheid

## Legenda

- Station herkomst
- Station bestemming
- Openbaar Vervoer
- Kennemerlijn
- ▶ Stations opheffen zorgt voor afname treinreizigers op de Kennemerlijn
- Verbinding Alkmaar/Kennemerlijn/Adam
- Betere bediening Beverwijk
- Verkende mobiliteitsscenario's: resultaten uit 1e verkenning worden verder onderzocht binnen het traject van het OV-Toekomstbeeld.

**Een belangrijk regionaal speerpunt is het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer, in termen van frequentie, betrouwbaarheid en comfort. Het verbeteren van het OV-product (trein én bus) van de Kennemerlijn is in de Corridordialoog expliciet benoemd als één van de vijf urgente opgaven.**

Om zicht te krijgen op deze opgave is samen met de NS een voorverkenning uitgevoerd voor het opstellen van een aantal OV-mobiliteitsscenario's voor Kennemerlijn en zijn deze scenario's ook doorgerekend op basis van het dynamische OV-rekenmodel VENOM. In het studietraject zijn vijf lange termijn scenario's voor de Kennemerlijn opgesteld, variërend van scenario's met meer accent op busvervoer, een snelle IC-verbinding tot de ombouw tot een hoogwaardige regiorailsysteem. Er is bewust van extreme scenario's uitgegaan, zodat de effecten goed zichtbaar zijn. Het doel van deze scenario's is om inzicht te krijgen in de effecten van verschillende OV-producten voor de Kennemerlijn, en hiermee zicht te krijgen op het beste perspectief voor de bereikbaarheid van de IJmond en Zuid-Kennemerland.

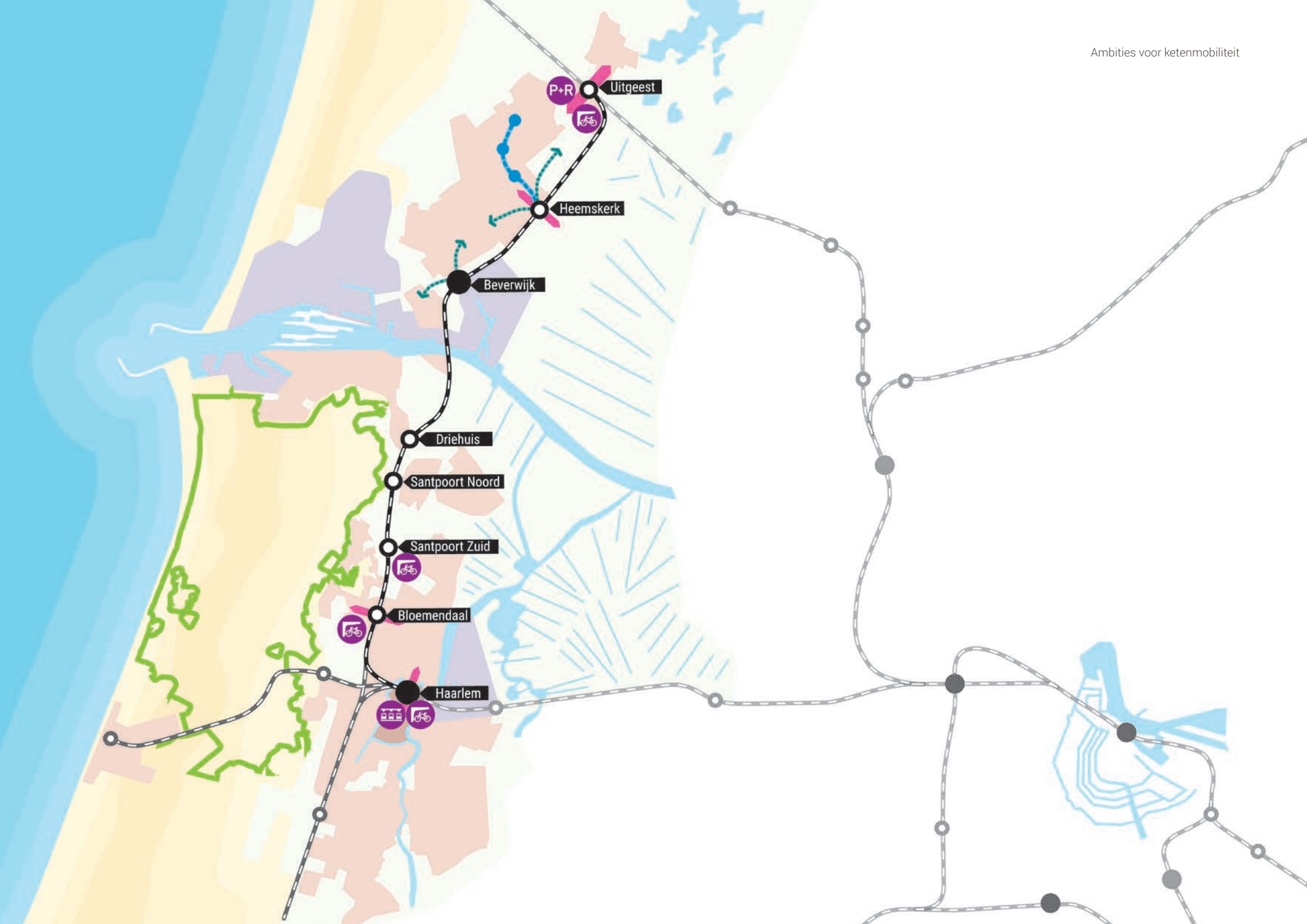
Een opvallend resultaat is dat het sluiten van de kleine stations (t.w. Driehuis, Santpoort Noord en Zuid) geen effectieve maatregel blijkt. Weliswaar neemt het aantal reizigers toe op stations die profiteren van de reistijdsversnelling (Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk), maar dit weegt niet op tegen het verlies van reizigers bij sluiting van de kleine stations. Per saldo zou dit leiden tot minder reizigers, en dus niet bijdragen aan versterking van de Kennemerlijn.

Wat draagt wel bij aan het verbeteren van de OV-bereikbaarheid? De belangrijkste bevindingen van deze eerste verkenning zijn: het versterken van de

regionale HOV-busverbindingen, aanvullend op de treindienst van de Kennemerlijn, en het versterken van de Kennemerlijn als rechtstreekse treinverbinding naar Amsterdam Zuid, Schiphol en Alkmaar.

Ten eerste laten de doorrekeningen op basis van de mobiliteitsscenario's zien dat er een behoorlijke markt lijkt te zijn voor aanvullende HOV-busverbindingen in aanvulling op de trein. Vooral een directe HOV-verbinding van de IJmond (Heemskerk, Beverwijk) naar Schiphol en Amsterdam Zuid als lijkt kansrijk, naast het blijvende belang van de verbinding naar Amsterdam CS. Nieuwe halten bij Velsbroek en Haarlem-Noord zouden dit versterken. Ten tweede gaat het om het handhaven van doorgaande treindienst van de Kennemerlijn naar Alkmaar en het versterken van de treindienst via Haarlem naar Amsterdam Zuid en Schiphol. Het frequent en rechtstreeks doorrijden – als een regiorailsysteem – biedt zicht op een forse reizigersgroei ten opzichte van de huidige situatie van de Kennemerlijn. Een dergelijke railverbinding is niet mogelijk op de huidige infrastructuur en vergt daarom forse investeringen.







De resultaten van deze eerste verkenning zijn de regionale inzet voor het traject OV-Toekomstbeeld, waarin wordt gewerkt aan een lange termijn beeld voor het openbaar vervoer in Noord-Holland en Flevoland. Nadere keuzen over de bediening en kwaliteit van de Kennemerlijn als treindienst worden in dat kader voorbereid en gemaakt.





#### Legenda

#### Routes

-  langzaam verkeersverbinding
-  buurt bus
-  Verbinding beide zijde spoor
-  uitbreiding fietsstalling
-  Optimaliseren busstation
-  uitbreiding P+R

## Speerpunt 2: versterken van de ketenmobiliteit

**Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid kan niet zonder flankerende maatregelen voor een beter voor- en natransport van en naar de stations. Het versterken van de openbaar vervoersketen van deur tot deur, voor ieder knooppunt aan Kennemerlijn, is een belangrijk speerpunt van de regionale strategie. De fiets en 'smart mobility' staan hierin centraal.**

Voor het versterken van de ketenmobiliteit kunnen we een onderscheid maken tussen ketenvoorzieningen, zoals P+R-voorzieningen of fietsenstallingen, en fysieke, ruimtelijke verbindingen. Dan gaat het om regionale (snel)fietsroutes en lokale routes voor langzaam verkeer.

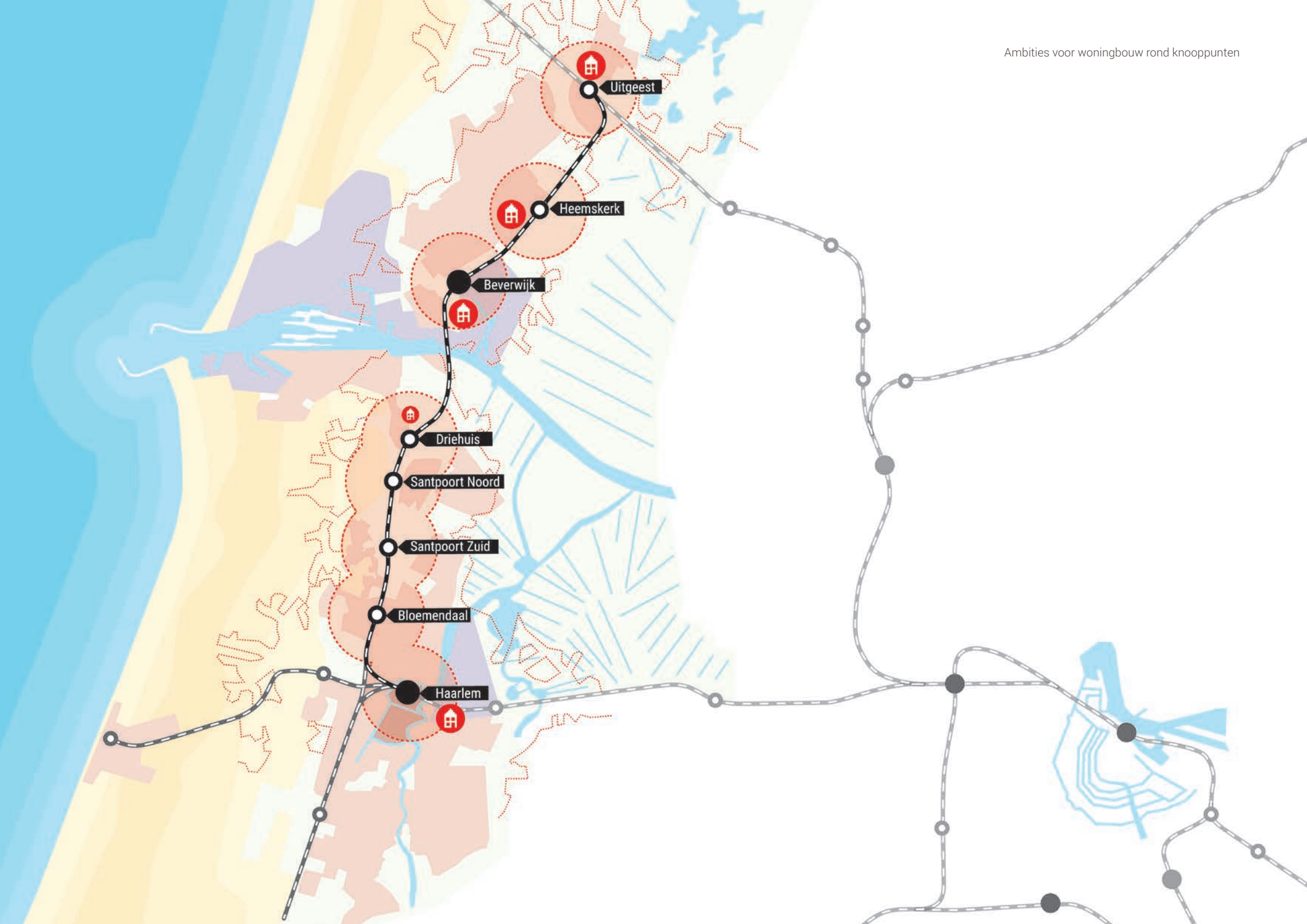
Op het gebied van ketenvoorzieningen speelt vooral het realiseren van aanvullende fietsvoorzieningen een centrale rol. Op bijna alle stations aan de Kennemerlijn zijn meer fietsenstallingen nodig, en ook de kwaliteit van de stallingen (schoon, heel, veilig) is een punt van aandacht. Met name Haarlem en in mindere mate Uitgeest en Heemskerk kampen met te weinig stallingscapaciteit. Station Uitgeest neemt regionaal hierin een bijzondere positie in: Uitgeest is een belangrijk op- en overstappunt voor zowel de Kennemerlijn als de Zaanlijn (via Zaandam naar Amsterdam). Voor het verbeteren van deze transferfunctie van Uitgeest zijn betere ketenvoorzieningen nodig voor fiets, bus en P+R. Dit leidt hier tot een specifieke inrichtingsopgave om tot een goede stations- en transferlogistiek te komen.

Ook aanvullende voorzieningen op het gebied van nieuwe mobiliteitsdiensten – smart mobility – kunnen een bijdrage leveren aan een betere ketenmobiliteit. Met name in Beverwijk en Heemskerk kunnen (elektrische) fiets- en shuttlediensten, of andere shared services van bedrijven nader verkend worden. In Beverwijk

zijn eerste proeven gedaan met een shuttledienst richting Tata Steel. Mogelijk kunnen richting de Bazaar, meubelboulevard en bedrijventerrein de Pijp nieuwe mobiliteitsdiensten ondersteunend zijn. In Heemskerk is behoefte aan betere verbindingen tussen station en het centrum, winkelcentrum Europaplein, kasteel Assumburg en kasteel Marquette en bedrijventerreinen De Trompet en De Houtwegen. In het stationsgebied Haarlem lopen het busstation en de fietsenstallingen ook tegen hun maximale capaciteit aan, en zijn op korte termijn nieuwe oplossingen nodig.

Naast het verbeteren van fietsroutes, of de ombouw ervan tot regionale snelfietsroutes, is ook het verbeteren van de ruimtelijke verbindingen in de stationsgebieden van regionaal belang. Zo vraagt in Beverwijk het viaduct tussen centrum en meubelboulevard en Bazaar om verbreding, en koppeling met een tweede stationstoegang. Ook in Heemskerk en Uitgeest is het slechten van de barrière van het spoor een regionale opgave. In Bloemendaal gaat het vooral om het maken van een betere verbinding met Haarlem-Noord, en met sport- (ijsbaan en het Kennemer Sportcenter) en onderwijsfuncties (Nova College) in de nabijheid. Het gaat in alle gevallen om verbetering van de ruimtelijke verbindingen tussen gebieden aan weerszijden van het spoor.

Snelle en veilige routes en goede ketenvoorzieningen dragen bij aan het beter functioneren van stationsgebieden en dragen bij aan meer treinreizigers voor de Kennemerlijn. In dit verband moet tevens gekeken worden naar de onderlinge samenhang tussen de stations Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Castricum.







- Legenda
- Woningbouwplannen
  - Woningbouw rondom stations
  - 1200 m
  - 10 min fietsafstand
  - pm Bouwplannen

## Speerpunt 3: prioriteit voor woningbouw rond knopen

**De vorige speerpunten voor betere bereikbaarheid vragen om een goede wederzijdse koppeling aan het ruimtelijk ontwikkelprogramma in de regio. De regionale strategie is gericht op het concentreren van woningbouw rondom knooppunten, en niet vererbuiten. De centrumknooppunten krijgen hierin prioriteit.**

Tot 2040 zijn er nog ruim 250.000 woningen nodig in de Metropoolregio Amsterdam. Deze woonbehoefte kan niet alleen binnen Amsterdam gerealiseerd worden. Zuid-Kennemerland en de IJmond zouden een deel van deze behoefte kunnen faciliteren. De keuze waar en in welke mate een bijdrage is te leveren aan de woonbehoefte van de MRA, is van invloed op knooppuntontwikkeling en daarmee ook op het functioneren van de Kennemerlijn.

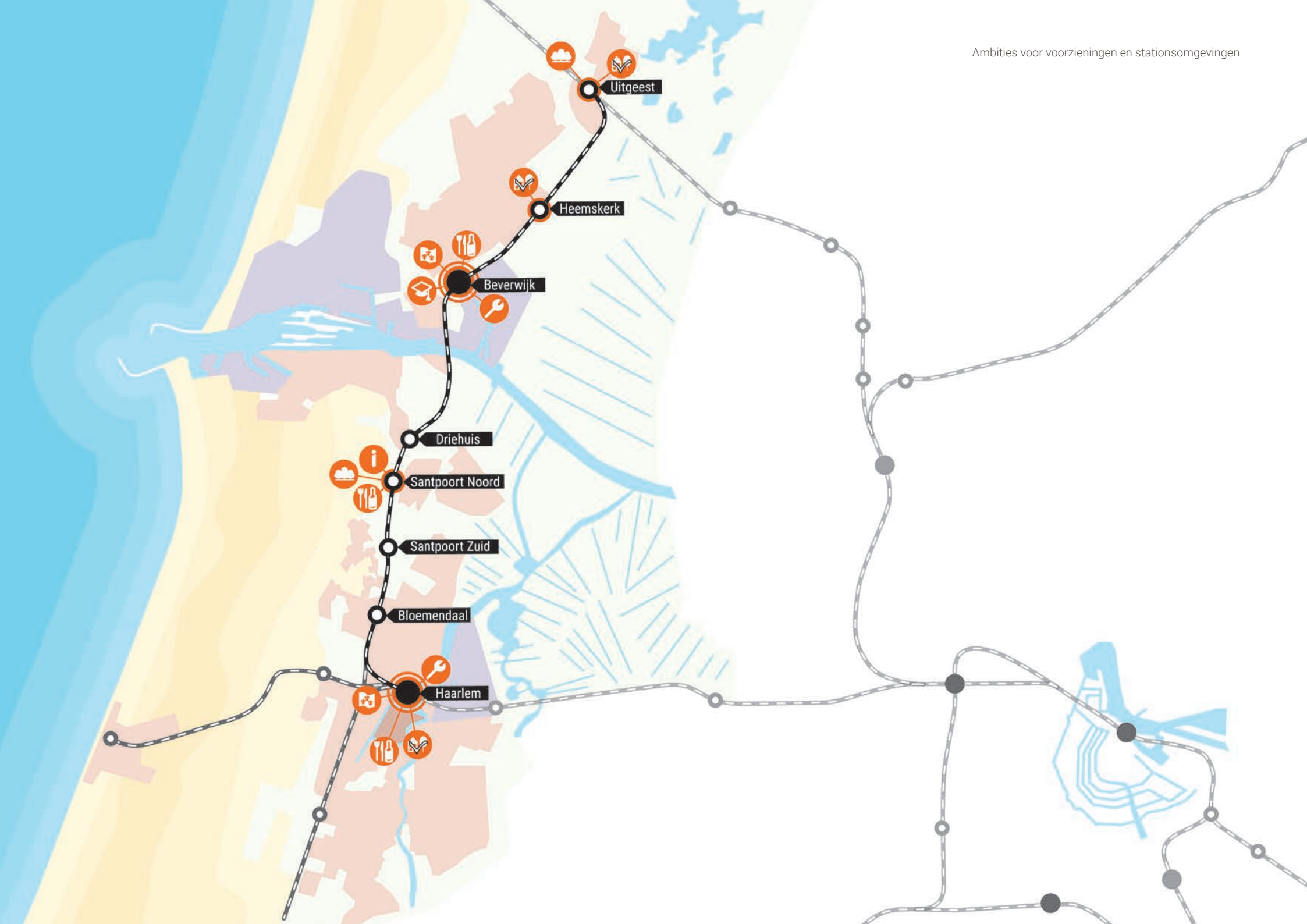
In Zuid-Kennemerland en de IJmond zijn regionale afspraken gemaakt over de verdeling van het aantal woningen over de betrokken gemeenten. Specifiek ten aanzien van knooppunten is afgesproken dat het streven is om zoveel mogelijk van de nieuwbouwproductie rondom knooppunten te realiseren. Dit dient verder geconcretiseerd te worden (i.e. fasering en kwantitatieve en kwalitatieve verdeling woningbouw rond OV-knooppunten). Hiernaast is afgesproken dat de regio de mogelijkheden voor woningbouw rond de Kennemerlijn in kaart brengt. Beide afspraken zijn van invloed op het functioneren van de Kennemerlijn.

Vanuit een regionaal perspectief op woningbouw zijn Haarlem en Beverwijk de belangrijkste knooppunten. Beiden zijn immers de belangrijkste centra voor de Kennemerlijn. Haarlem is te zien als subcentrum van de MRA en Beverwijk als regionaal centrum. Beide knooppunten kunnen relatief een grote bijdrage leveren

aan de woningbouwopgave in de MRA, in vergelijking met andere knooppunten langs de Kennemerlijn. Naast de bekende woningbouwplannen beschikken deze knooppunten over nieuwe potentiële transformatie- en intensiveringslocaties voor woningbouw aan de Kennemerlijn. In Beverwijk biedt de transformatie van (de kop van) de haven van bedrijventerrein de Pijp nieuwe kansen op lange termijn. Op korte termijn is eerst de ontwikkeling van woonlocaties aan de noordzijde aan de orde. In het stationsgebied Haarlem gaat het om de vernieuwingsopgave van de verouderde kantoorcomplexen aan de zuidzijde. Met op termijn mogelijk verdere intensivering van wonen binnen de 1200 meter rond het station.

Meer kleinschalige mogelijkheden voor woningbouw zijn er ook in het stationsgebied van Heemskerk, en rond en in de kern van Driehuis en mogelijk op termijn ten noorden van station Uitgeest. Rond de kleine stations van Bloemendaal en Santpoort Noord en –Zuid zijn er geen potentiële locaties buiten de al bekende planlocaties en is ook voor de lange termijn substantiële woningbouw hier niet aan de orde.

In totaal is er rond alle knooppunten aan de Kennemerlijn een capaciteit van ongeveer 7725 woningen (in harde en zachte plannen) binnen 1200 meter rond de stations. Binnen 1200 meter en/of 10 minuten fietsafstand is er een potentieel voor totaal circa 11.500 woningen.





## Legenda

### Voorzieningen

-  Lokale voorzieningen
-  Regionale voorzieningen
- Type voorzieningen
-  Onderwijs
-  Cultuur
-  Horeca
-  Werken
-  Buitenpoort
-  Informatiecentrum
-  Kwaliteit van de stationsomgeving verbeteren

# Speerpunt 4: beter benutten van stationsomgevingen

**Het beter benutten van de stationsomgeving is een regionaal speerpunt vanwege de positieve effecten op gebruik en beleving van de Kennemerlijn. Juist het concentreren van regionale stedelijke voorzieningen in combinatie met vernieuwing van de openbare ruimte leidt tot aantrekkelijke knooppunten.**

Het ene stationsgebied is het andere niet. Uit het proces van de Corridordialoog blijkt dat ieder stationsgebied aan de Kennemerlijn zijn specifieke eigenheid heeft, qua karakter, functioneren en beleving. De lokale verschillen tussen de knooppunten zijn groot, en zeer afhankelijk van de landschappelijke of stedelijke context. Het benutten van de specifieke karakteristieken van iedere stationsomgeving vraagt niet alleen lokaal alle aandacht, maar ook regionale sturing op de gewenste profilering van het knooppunt op de lange termijn.







Voor een betere benutting van de stationsomgeving is een goede regionale toedeling en afstemming van ontwikkelprogramma een belangrijke basis. De juiste functie bij het juiste knooppunt. Dit begint met het concentreren van stedelijke voorzieningen op knooppunten, in plaats van hierbuiten. En hierbinnen op een selectief aantal knooppunten. Vanwege hun centrumfunctie zijn Haarlem en Beverwijk de enige knooppunten waarbij het toevoegen van gemengd programma (wonen, werken en voorzieningen) reëel is. Vooral het concentreren van stedelijke voorzieningen (onderwijs, zorg, cultuur, leisure) op deze twee knooppunten versterkt de dynamiek en levendigheid in het stationsgebied. Op andere knooppunten ontbreekt hiervoor de marktpotentie en zijn grootschalige ontwikkelingen niet aan de orde.

Een goede regionale programmering van de knooppunten kan niet zonder vernieuwing en opwaardering van de openbare ruimte in het stationsgebied. Tijdens de knooppuntdagen van de Corridordialoog bleek dat de kwaliteit van de stationsomgeving (300 meter) van veel knooppunten flink achterblijft. Het meest in het oog springend is de kwaliteitsimpuls die nodig is voor stationsgebied van Heemskerk (verouderd station, versleten openbare ruimte, geen services) alsmede voor het stationsgebied van Uitgeest (sociale veiligheid, weinig verblijfskwaliteit, geen services). Ook het stationsgebouw van Beverwijk bleek verrommeld, en zou in oude luister hersteld kunnen worden. In Haarlem is het stationsplein al vernieuwd, maar de vernieuwing van de openbare ruimte blijft toch urgent vanwege allerlei restplekken en de moeizame combinatie met het busverkeer. Het fiets- en voetgangervriendelijk maken van de stationsomgeving is in bijna alle stationsgebieden een belangrijke opgave.

Een aantrekkelijke stationsomgeving draagt bij aan de beleving en zorgt ervoor dat mensen prettig kunnen wonen, werken, studeren en recreëren op en rondom het knooppunt. In relatie tot een passend ruimtelijk programma kan het leiden tot een zelfversterkend effect, doordat het nieuwe marktinvesteringen op gang kan brengen.





- Legenda
- Recreatie
  -  Recreatieve verbinding
  -  Natuurgebied
  -  Nationaal park
  -  Buitenplaats
  -  Fort stelling van Amsterdam
  -  Historische binnenstad

## Speerpunt 5: ontsluiten voor recreatie en toerisme

**Het landschap van Kennemerland en IJmond is de sleutel voor de ruimtelijke ontwikkeling van de kleinere knooppunten. Natuur, landschap en cultuurhistorische plekken zijn echter moeilijk bereikbaar. Regionaal speerpunt is het toegankelijk en zichtbaar maken van deze bijzondere kwaliteiten met nieuwe kansen voor recreatie en toerisme.**

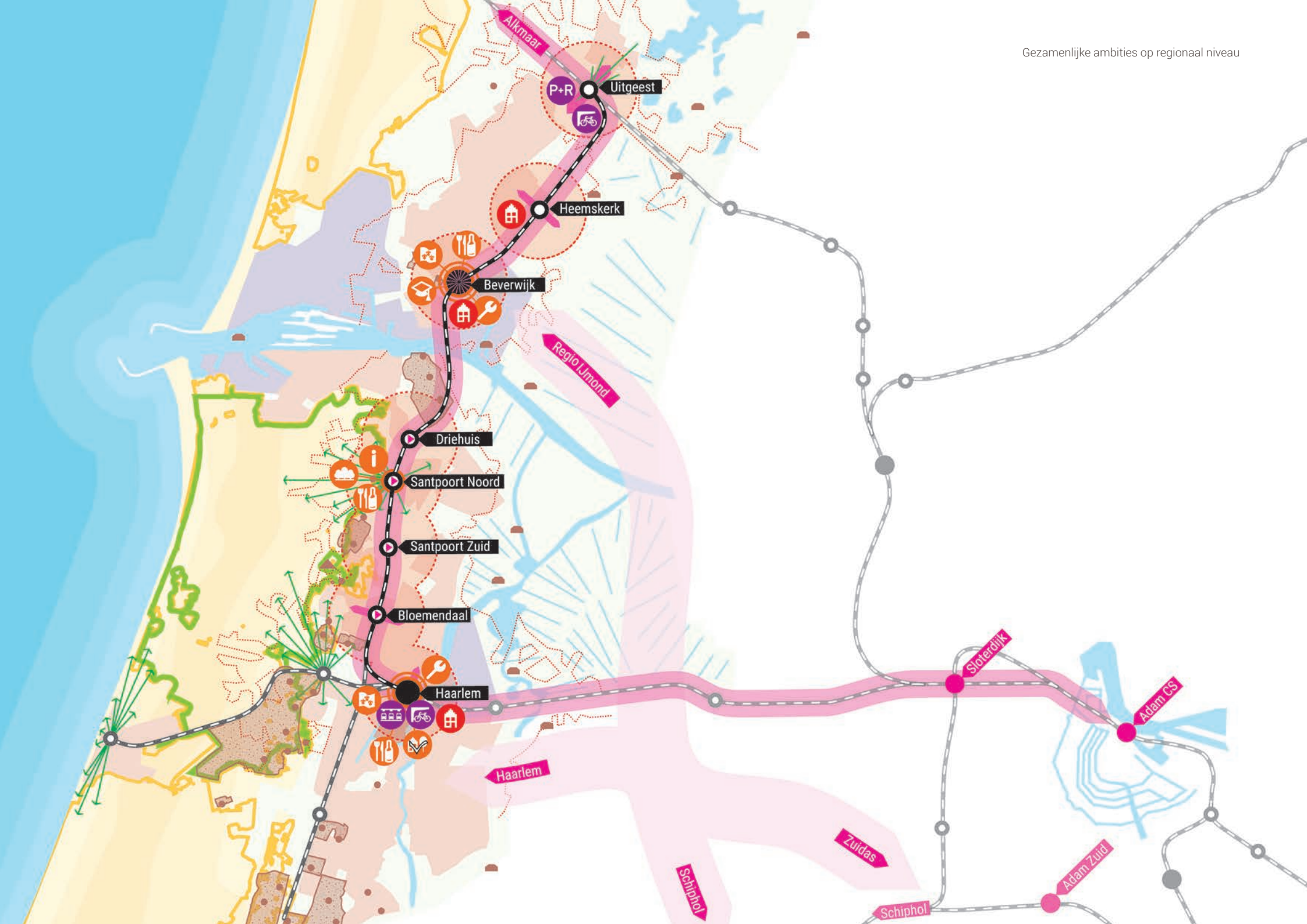
De afwisseling tussen diverse vormen van natuur, cultuurhistorie en landschapstypen zijn dé troef van het gebied rondom de Kennemerlijn. De Kennemerlijn volgt min of meer de overgang van het strandwallenlandschap naar het open, waterrijke polderlandschap. Het gebied kent een keur aan natuurgebieden en landschappelijke kwaliteiten, zoals het strand- en duingebied, het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en recreatiegebied Spaarnwoude. Het kent bovendien een rijke geschiedenis met bijzonder cultuurhistorisch erfgoed, naast de veelheid aan hoogwaardige horeca, winkels en recreatieve en culturele activiteiten.

Toch is nog onvoldoende bekend dat deze rijkdom op korte afstand van de stad ligt en goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Stations die direct grenzen aan natuur- en recreatiegebieden zijn beter te benutten als toegangspoort. Hoe maken we mensen meer bewust van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden en recreatieve mogelijkheden? Het gebied kent immers een rijke geschiedenis die op veel plaatsen nog is te beleven: het ontstaan van het oer-IJ en de strandwallen, de landgoederen en buitenplaatsen, de Franse Napoleontische tijd of het oorlogsverleden van bunkers en verdedigingswerken. Hiervoor zijn een regionale marketing en goede recreatieve-toeristische arrangementen van belang binnen de metropoolregio.

De stations aan de Kennemerlijn kunnen een centrale rol spelen als toegangspoorten naar recreatieve bestemmingen. Dit vraagt om samenhangende maatregelen om de ruimtelijke uitstraling, informatievoorziening, (digitale) bewegwijzering, lokale services en regionale routenetwerken voor wandelen en fietsen substantieel te verbeteren. Het gaat vooral om heldere herkenbaarheid, goede toegankelijkheid en ketenmobiliteit van en naar het station.

Als regionale strategie wordt de positie van Santpoort Noord versterkt als dé toegangspoort voor het Nationaal Park Zuid-Kennemerland, op 300 meter afstand van het station. Dit biedt kansen om dit station te ontwikkelen als 'groen' knooppunt met kleinschalige voorzieningen zoals horeca, fietsverhuur en services. In combinatie met cultuurhistorie, natuureducatie en outdooractiviteiten, samengebracht in één knooppunt, gekoppeld aan het hoogwaardige landgoed Duin- en Kruidberg. Dit alles maakt dit knooppunt tot de regionale 'buitenpoort'.

Andere stations kunnen lokaal bijdragen aan het recreatief-toeristisch product van de regio. Zo kunnen Driehuis en Heemskerk relaties leggen met de landgoederen, de bunkers van de Atlantikwall, de Stelling van Amsterdam en de nieuwe zeesluis van IJmuiden. Santpoort Zuid en Bloemendaal bieden horeca- en vergaderfaciliteiten in hun historische stationsgebouwen. Bloemendaal kan de relatie met sport- (sportcomplex en ijsbaan) en culturele activiteiten (Duintheater Caprera) versterken. Uitgeest heeft potentie om als uitvalsbasis te dienen voor het Uitgeestermeer en de Stelling van Amsterdam door duidelijke en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes te ontwikkelen.



Alkmaar

P+R

Uitgeest

Heemskerk

Beverwijk

Regio IJmond

Driehuis

Santpoort Noord

Santpoort Zuid

Bloemendaal

Haarlem

Haarlem

Zuidas

Schiphol

Sloterdijk

Adam CS

Schiphol

Adam Zuid



# Conclusie: regionale strategie voor knooppunten

## Legenda

- Station herkomst
- Station bestemming
- Openbaar Vervoer
- Kennemerlijn
- Stations opheffen zorgt voor afname treinreizigers op de Kennemerlijn
- Verbinding Alkmaar/Kennemerlijn/Adam
- Betere bediening Beverwijk
- Verkende mobiliteitsscenario's: resultaten uit 1e verkenning worden verder onderzocht binnen het traject van het OV-Toekomstbeeld.
- Routes
- langzaam verkeersverbinding
- buurt bus
- Verbinding beide zijde spoor
- uitbreiding fietsenstalling
- Optimaliseren busstasjon
- uitbreiding P+R
- Woningbouwplannen
- Woningbouw rondom stations
- 1200 m
- 10 min fietsafstand
- pm
- Bouwplannen
- Voorzieningen
- Lokale voorzieningen
- Regionale voorzieningen
- Type voorzieningen
- Onderwijs
- Cultuur
- Horeca
- Werken
- Buitenpoorten
- Informatiecentrum
- Kwaliteit van de stationsomgeving verbeteren
- Recreatie
- Recreatieve verbinding
- Natuurgebied
- Nationaal park
- Buitenplaats
- Fort stelling van Amsterdam
- Historische binnenstad

**De vijf speerpunten zijn het hart van de regionale ontwikkelingsstrategie. Deze strategie is geen product van overheidsbeleid, maar is de uitkomst van een brede dialoog tussen publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen. Dit maakt deze regionale strategie een gemeenschappelijk kader voor alle partijen die werken aan de knooppunten Kennemerlijn.**

Doel van deze regionale ontwikkelingsstrategie is om een flinke (kwaliteits)impuls te geven aan de ontwikkeling van knooppunten aan de Kennemerlijn. Met de regionale strategie willen we duidelijkheid bieden over de inzet en prioriteiten op strategisch niveau.

De kernpunten van de regionale ontwikkelingsstrategie:

- versterken van de combinatie van de treindienst Kennemerlijn met aanvullende HOV-verbindingen, lokaal en regionaal;
- ontwikkelen van directe, rechtstreekse OV-verbindingen tussen de regio IJmond met Schiphol en Amsterdam Zuid(oost) en verbeteren van de verbindingen tussen Haarlem en Amsterdam Zuid(oost);
- versterken van de ketenvoorzieningen voor fiets, P+R en andere transferservices op de knooppunten Haarlem en Uitgeest;
- verbeteren van de fysieke verbindingen tussen gebieden aan weerszijden van het spoor in de knooppunten Beverwijk, Uitgeest, Heemskerk en Bloemendaal;
- prioriteit geven aan nieuwe woningbouw op en rond knooppunten, met het zwaartepunt in Haarlem en Beverwijk, en in kleinere aantallen in Heemskerk, Driehuis en Uitgeest;

- concentreren van stedelijke voorzieningen op gebied van onderwijs, zorg, cultuur en leisure in de centrumknooppunten, t.w. Haarlem en Beverwijk;
- Santpoort Noord ontwikkelen tot regionale 'buitenpoort' als toegang tot Nationaal Park Zuid-Kennemerland met passende voorzieningen, educatie en outdooractiviteiten;
- versterken van de regionale marketing van de diverse vormen van natuur, cultureel erfgoed en landschappen tot een samenhangend recreatief-toeristisch product.

De regionale strategie is een belangrijk vertrekpunt voor de gemeenten die (willen) werken aan het lokaal ontwikkelingsplan voor hun eigen knooppunt. Het biedt inzicht in de regionale afstemming van ruimtelijke plannen tussen gemeenten onderling.

De regionale strategie kan ook gebruikt worden als kader voor de eigen beleids- en investeringsbeslissingen van de provincie, alsmede voor toetsing van subsidieaanvragen.

Bovendien kan deze regionale strategie dienen als input en bouwsteen voor concretisering van het beleidstraject OV-Toekomstbeeld, waarin Rijk en regio samenwerken aan investeringen in OV-infrastructuur. Ook kan deze strategie bijdragen aan lopende MIRT-onderzoeken en -verkenningen. Bovendien kan deze strategie worden ingezet als positioneringsdocument om de knooppunten Kennemerlijn te agenderen in MRA-verband en een deel van het MRA-woningbouwprogramma te realiseren op en rond de knooppunten van de Kennemerlijn.



Wethouder De Vink-Hartog luistert naar ideeën van deelnemers over Uitgeest



Wethouder Frowijn licht de maatregelen toe over stationsgebied



Wethouder Sikkema bekijkt de ingebrachte ideeën van deelnemers



Wethouder Dorenbos pitcht de ambities voor stationsgebied Beverwijk



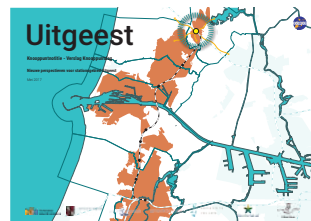
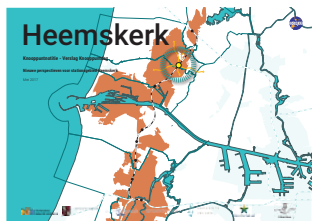
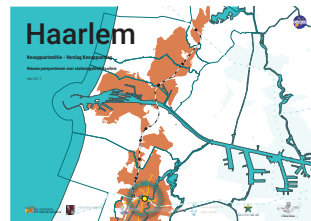
# Deel 2: lokale ontwikkelstrategie



Ieder knooppunt aan de Kennemerlijn heeft zijn eigen karakter en uitstraling. Dit vraagt om maatwerk: een specifiek pakket aan maatregelen voor ieder stationsgebied. In dit deel wordt voor ieder stationsgebied een lokale ontwikkelstrategie uitgewerkt, voor de korte en lange termijn.

In dit deel staat de lokale ontwikkelstrategie voor ieder stationsgebied afzonderlijk centraal. Per stationsgebied formuleren we het profiel van het knooppunt en een pakket van maatregelen voor de korte en lange termijn. Basis hiervoor zijn de resultaten van de vier knooppuntdagen voor de knooppunten Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Haarlem. De kleinere knooppunten zijn meer aan bod gekomen in het brede werkatelier over (de bereikbaarheid van) natuur, landschap en recreatie. Hierin zijn de specifieke maatregelen uitgewerkt voor Driehuis, Santpoort Noord, Santpoort Zuid en Bloemendaal (aangevuld met inzichten van ambtelijke deskundigen).

De benoemde maatregelen voor de korte en lange termijn per stationsgebied zijn de basis voor de vertaling naar concrete acties in het Actieprogramma (deel 3).



In de volgende hoofdstukken zijn voor ieder stationsgebied lokaal prioriteiten gesteld door maximaal vijf korte termijn maatregelen en maximaal vijf lange termijn maatregelen te benoemen. Tevens wordt bij ieder stationsgebied een indicatief lange termijn perspectief (>2030) geschetst, waarin de ambities en de ontwikkelrichting zijn samengevat van de brede groep deelnemers aan de knooppuntdagen. Voor de kleinere knooppunten zijn uitsneden opgenomen van de regionale strategiekaart, aangezien hiervoor geen knooppuntdag heeft plaatsgevonden en derhalve (nog) geen indicatieve lokale uitwerking voorhanden is.

Knooppuntnotities over vier stationsgebieden aan de Kennemerlijn

# STATIONSGBIED UITGEEST

## Korte termijn maatregelen

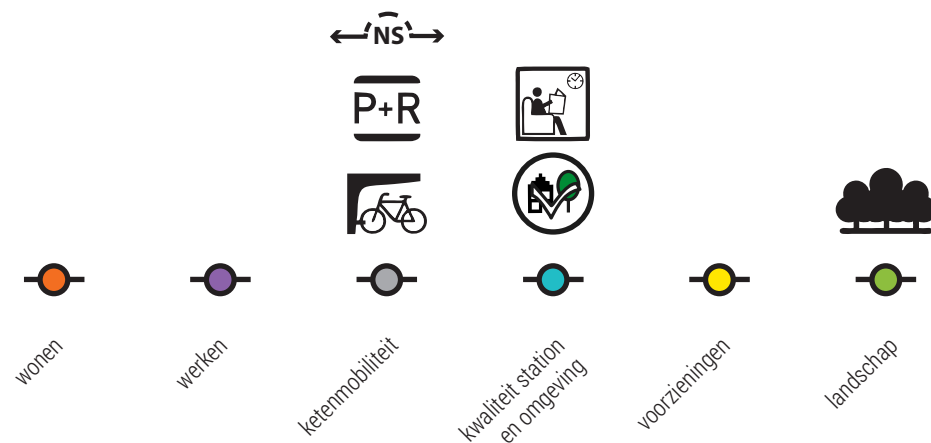
- ▶ Intensiveer beheer en onderhoud op station; repareer lift, verbeter verlichting tunnel, reinig trap
- ▶ Maak bewegwijzering aan zowel zuid- als noordzijde zichtbaar
- ▶ Verbeter uitstraling en sociale veiligheid; zichtbare kunst en groenelementen
- ▶ Zet in op handhaving en uitbreiding van parkeren; fiets en auto
- ▶ Ontwikkel een integrale inrichtingsvisie voor het stationsgebied

## Lange termijn maatregelen

- ▶ Zet in op verdichting met gemengde functies in de directe stationsomgeving en herstructurering stationsplein
- ▶ Verminder de barrièrewerking van de N203 en spoor
- ▶ Zet in op verbeteren langzaam verkeersverbinding noord -en zuidzijde station
- ▶ Breid fietsparkeren en P+R uit; onderzoek optie ondergrondse stalling in combinatie met reizigerstunnel ten behoeve van sociale veiligheid
- ▶ Verbeter recreatieve routes tussen station en recreatiegebieden, als Uitgeestermeer, de Groene Driehoek Assum en Stelling van Amsterdam

## Profiel

Op het station Uitgeest ligt de focus op de transferfunctie. Dit komt omdat het station op aan twee corridors ligt, t.w. de Kennemercorridor en de Zaancorridor. Daarnaast ligt het station vlakbij de afslag van de A9.



## Indicatief perspectief lange termijn >2030





# Stationsgebied Uitgeest



Deelnemers werken aan een visie voor 2040



Op zoek naar 'quick wins' voor betere ruimtelijke kwaliteit



Presentatie van vier lange termijn visies

**Uitgeest is een knooppunt op het kruispunt van twee spoorlijnen, de Zaancorridor en de Kennemerlijn. Dat maakt het knooppunt een belangrijk op- en overstapstation waarvan de transferfunctie verder versterkt wordt. Maatregelen liggen vooral op het vlak van betere ketenmobiliteit, kwaliteit van de stationsomgeving en de relatie met het landschap.**

## Profiel: transferknooppunt

Station Uitgeest heeft een strategische ligging in het spoornetwerk en directe relatie met het snelwegennetwerk via de A9. Knooppunt Uitgeest is het schakelpunt tussen de Zaancorridor (Heerhugowaard-Amsterdam) en de Kennemerlijn (Uitgeest-Haarlem). Vanuit het noorden is Uitgeest een belangrijk overstappunt en fungeert als een belangrijk opstappunt voor de wijdere omgeving. De auto speelt hierin al een belangrijke rol via de snelweg A9 en het provinciale wegennetwerk. De huidige P+R wordt al goed benut.

## Korte termijn: veraangenamen

De maatregelen op korte termijn zijn enerzijds gericht op het verbeteren van de ketenmobiliteit door het uitbreiden van parkeren voor fiets en auto. Anderzijds gaat het om het versterken van de verblijfskwaliteit. Uit de Knooppuntdag bleek dat het stationsgebied weinig aantrekkelijk is en niet uitnodigt tot verblijven. Beheermaatregelen (reparatie lift, verlichting, schoon houden) en praktische inrichtingsmaatregelen door inzet van vergroening en kunst kunnen de uitstraling van het gebied al veraangenamen.

## Lange termijn: ketenoptimalisatie en functiemenging

De maatregelen op lange termijn zijn gericht op het versterken van de transferfunctie van het knooppunt: een betere infrastructurele ontsluiting, uitbreiding van P+R, betere routes voor fiets en voetgangers. Kortom, een slimmere logistiek in het stationsgebied. Inzet is ook om dit knooppunt als een aantrekkelijke verblijfsplek te ontwikkelen. De stationsomgeving kan een kwaliteitsimpuls krijgen door het realiseren van kleinschalige voorzieningen, woon-werk functiemenging en vergroening in de directe stationsomgeving (binnen 300 meter). In de verre toekomst zijn er mogelijkheden voor extra woningbouw aan de noordzijde van het station. Ook kan dit knooppunt bijdragen aan de ontsluiting van het Uitgeestermeer door de ontwikkeling van een goede, heldere langzaam verkeersroute.

Inmiddels heeft de gemeente een integrale ontwikkelingsvisie voor het stationsgebied vastgesteld in samenwerking met NS en ProRail en alle stakeholders en bewoners in het gebied. Aanleiding is de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) waarvoor er infrastructurele aanpassingen nodig zijn aan de sporen in Uitgeest. Dit biedt kansen voor de verdere kwaliteitsverbetering van de gehele stationsomgeving. De visie geeft daarnaast een impuls aan het verminderen van de barrièrewerking van de N203 en biedt perspectief voor woningbouw nabij het station.

# STATIONSGBIED HEEMSKERK

## Korte termijn maatregelen

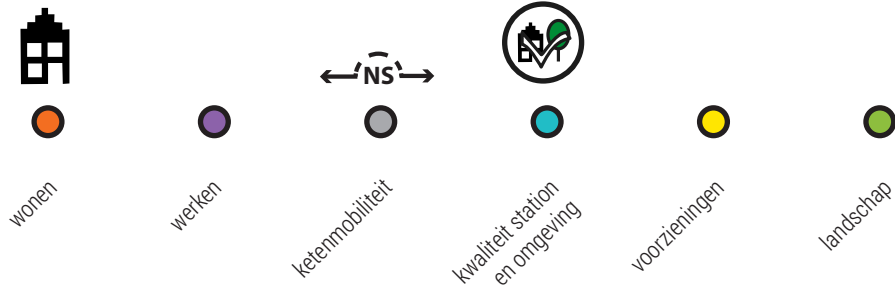
- ▶ Intensiveer beheer en onderhoud van versleten banken, slecht bijgehouden groen en afval op straat
- ▶ Vernieuw aanwezige bewegwijzering op stationsplein en voeg bewegwijzering toe van station naar omgeving en andersom
- ▶ Ontwikkel integrale inrichtingsvisie voor de gehele stationsomgeving
- ▶ Onderzoek haalbaarheid shuttlebus en andere mobiliteitsdiensten naar bedrijventerrein Trompet
- ▶ Zet in op handhaving en uitbreiding van parkeren; fiets en auto. Aan beide zijden van het spoor

## Lange termijn maatregelen

- ▶ Realiseer een nieuw stationsgebouw met kleinschalige voorzieningen in de plint en een aantrekkelijk groen stationsplein
- ▶ Benut het stationsgebied voor invulling van de verdichtingsopgave met wonen. Verplaats de Lidl en het tankstation uit het gebied
- ▶ Onderzoek mogelijkheid voor een betere busverbinding tussen het station en het centrum als aanvulling op het huidig netwerk
- ▶ Ontwikkel een shuttledienst die vervoer naar kastelen Assumburg en Marquette en bedrijventerreinen mogelijk maakt
- ▶ Zet in op een betere oost-westverbinding voor wandelen en fietsen, en aantakking op het regionale fietsnetwerk richting Beverwijk en bedrijventerrein Trompet

## Profiel

Heemskerk is een typische woonhalte



## Indicatief perspectief lange termijn >2030





# Stationsgebied Heemskerk



Deelnemers beoordelen de kwaliteit van stationsgebied



Samen werken aan lange termijn perspectief



Nieuwe ontwikkelingskansen voor stationsgebied Heemskerk

**Het station van Heemskerk ligt op afstand van het dorpscentrum, en van strategische infrastructuurnetwerken die het station kunnen verbinden met de regio. Het station heeft vooral een lokale functie als halte aan de Kennemerlijn. De stationsomgeving verdient een flinke kwaliteitsimpuls, waarvan nieuwe woningbouw de motor kan zijn.**

### Profiel: woonhalte

Het station van Heemskerk ligt op afstand van belangrijke doorgaande (snel)wegen en andere netwerken van spoor en bus. Het station wordt niet ontsloten door een bus. Het stationsgebied wordt omringd door bestaande woonwijken en de relatief nieuwe woonwijk Broekpolder. Voorzieningen en centrumfuncties liggen echter op afstand. In plaats van een knooppunt geeft dit alles het stationsgebied vooral het karakter van een treinhalte voor de ontsluiting van de woonwijken in de directe omgeving.

### Korte termijn: beheer en onderhoud

Het gebied heeft op korte termijn een kwaliteitsverbetering nodig. De Knooppunttag gaf aan dat de stationsomgeving verrommeld en versleten oogt (met wild geparkeerde fietsen) en gedomineerd wordt door auto's (o.a. voor de supermarkt). In afwachting van een grotere herontwikkeling kan beheer en onderhoud worden geïntensiveerd: voor groen en straatmeubilair, handhaving en reorganisatie van parkeren en betere bewegwijzering. Ook kan een begin gemaakt worden met betere routes voor langzaam verkeer.

### Lange termijn: woningbouw en smart mobility

Op lange termijn gaat het om een brede kwaliteitsimpuls voor het gehele stationsgebied, waarbij vooral de woonfunctie wordt versterkt. Allereerst gaat het om een nieuw stationsgebouw met kleinschalige services aan een aantrekkelijk stationsplein. De Knooppunttag heeft laten zien dat er volop mogelijkheden zijn voor nieuwe woningen in de directe omgeving (binnen 300 meter), zeker als het huidige benzinstation kan wijken. Vanuit de omliggende woonbuurten en bedrijventerreinen moet het station ook goed bereikt kunnen worden. Dat kan op termijn vorm krijgen via 'smart mobility' (shuttledienst, busverbinding tussen station en centrum, shared services rond E-bikes e.d.). En het vraagt om goede langzaam verkeersroutes die de barrière van de spoorlijn slechten.

De gemeente werkt inmiddels samen met de provincie aan een integrale ontwikkelingsvisie voor het knooppunt. Ontwikkelaars en andere stakeholders die participeerden in de Corridordialoog, worden verder gemobiliseerd.

# STATIONSGBIED BEVERWIJK

## Korte termijn maatregelen

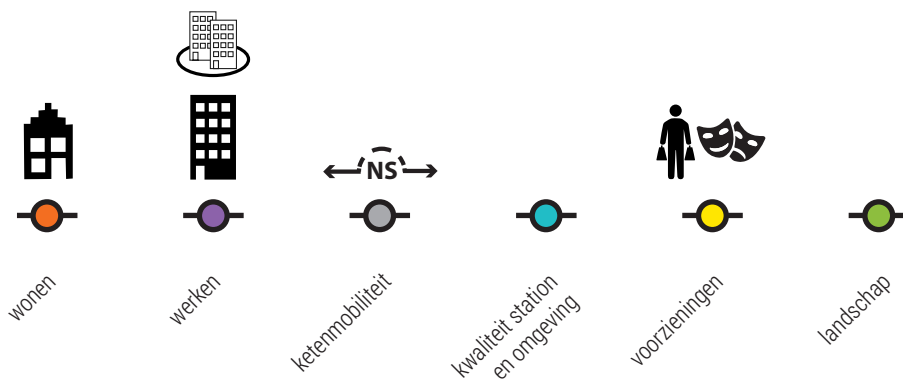
- ▶ Intensiveer (groen)onderhoud en beheer in gehele stationsgebied
- ▶ Breid bewegwijzering uit op het stationsplein naar het centrum, Rode Kruis Ziekenhuis en De Bazaar
- ▶ Zorg voor een barrièrevrije en aantrekkelijke looproute op de Wijckermolen; egaliseer en verbreed het voetpad en maak onderhoudsafspraken met verschillende beheerders
- ▶ Voeg passende voorzieningen als koffietentjes of een supermarkt toe aan het stationsplein voor een levendige sfeer
- ▶ Verbeter de uitstraling van het stationsgebouw en perrons; opknapbeurt en reconstructie oorspronkelijk ontwerp

## Lange termijn maatregelen

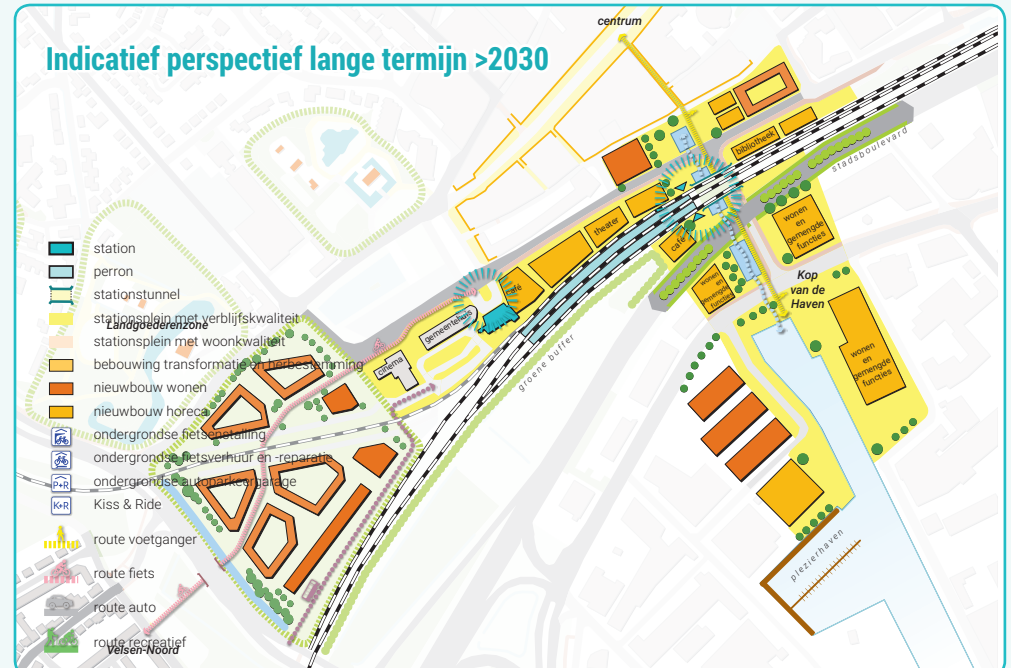
- ▶ Maak het station vanaf de oostzijde toegankelijk middels een nieuwe ingang bij de Viaductweg
- ▶ Zet in op transformatie van het havengebied tot een gebied met een gemengd programma van wonen, werken en culturele voorzieningen
- ▶ Versterk de groen- en waterstructuren in de stationsomgeving, als de groene long tussen spoor en A22 en het water in De Pijp
- ▶ Ontwikkel Wijckerpoort en Ankie's Hoeve tot groene woonomgeving en Meerplein en Wijckermolen tot woongebied met (publieke) voorzieningen
- ▶ Creëer een directe langzaam verkeersverbinding tussen Velsen-Noord en station Beverwijk; elimineer barrièrewerking N197

## Profiel

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



## Indicatief perspectief lange termijn >2030





# Stationsgebied Beverwijk



Rondwandeling door stationsgebied tijdens Brede Schouw



"Beverwijk krijgt het": nieuwe kansen voor Beverwijk



Deelnemers presenteren elkaar hun ideeën en visies

**Beverwijk is het regionale centrum van de IJmond met een mix aan regionale werkfuncties, voorzieningen en woonmilieus. Het knooppunt Beverwijk ondersteunt de centrumfunctie met een multimodale ontsluiting en met allerlei bestemmingsfuncties. De ontwikkeling van dit knooppunt is gericht op het versterken van die centrumfunctie op lange termijn.**

### **Profiel: regionaal centrum**

Het stationsgebied van Beverwijk is te zien als het knooppunt van het regionale centrum van de regio IJmond. Enerzijds is het een multimodaal ontsloten knooppunt door de directe koppeling met de A22 en anderzijds door de frequente bediening door trein en de regionale busdiensten die hier samenkomen in het busstation. Het stationsgebied is het voorportaal van de binnenstad van Beverwijk en kent een rijke mix aan regionale voorzieningen en winkels, werkfuncties en stedelijke woonmilieus in gemiddelde tot hogere dichtheden.

### **Korte termijn: veraangenamen van station en routes**

Het stationsgebied is de afgelopen jaren al flink verbeterd, qua openbare ruimte en fietsenstalling. Desalniettemin bleek uit de Knooppunttag dat de uitstraling van het stationsgebouw en perrons nog veel te wensen overlaat. Een flinke opknappbeurt en reconstructie van het oorspronkelijke ontwerp uit 1960 zou veel kwaliteit geven. Dit kan gecombineerd worden met kleinschalige voorzieningen aan het stationsplein die nu afwezig zijn. Ook het verbeteren van fiets- en looproutes (m.n. via Wijckermolen en Viaductweg) en het veraangenamen van die routes vraagt om maatregelen op korte termijn.

### **Lange termijn: transformatie en functiemenging**

De centrumfunctie van het knooppunt kan op lange termijn worden versterkt door de herontwikkeling van het Wijckermolengebied nabij het centrum te combineren met de transformatie tot woningbouw van (de kop van) de haven van bedrijventerrein de Pijp. Nieuwe zorg-, cultuur-, of onderwijsfuncties kunnen hier een plek vinden in combinatie met stedelijk wonen en de bestaande meubelboulevard. Hiertussen kan via de Viaductweg een directe verbinding ontwikkeld worden, met een verbrede onderdoorgang met een directe 2e toegang tot perrons en het station. Water- en groenstructuren worden doorgetrokken de stad in. Naast transformatie en intensivering kunnen ook aanpalende gebieden, zoals Ankie's Hoeve benut worden voor woningbouw en gemengde woon-werkfuncties en voorzieningen.

De gemeente werkt aan nadere verkenningen van de kansen die uit de Knooppunttag zijn voortgekomen en wil met deelplannen het stationsgebied gefaseerd tot verdere ontwikkeling brengen. Inmiddels worden marktverkenningen uitgevoerd en gaat de gemeente gesprekken aan met (vastgoed)eigenaren in de transformatiegebieden.

# STATIONSGBIED **DRIEHUIS**

## Korte termijn maatregelen

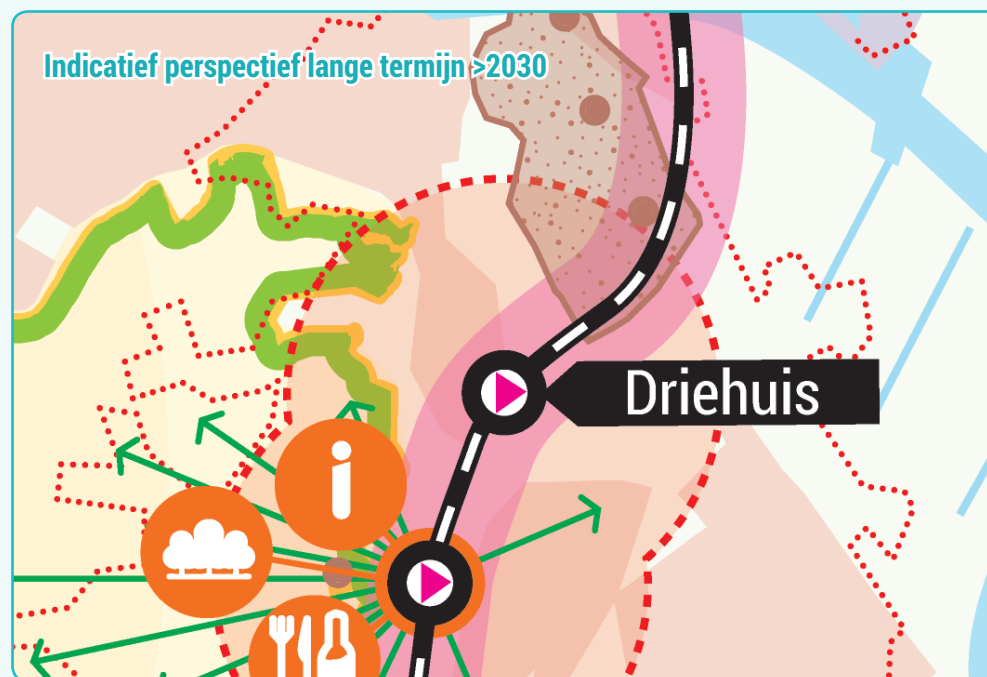
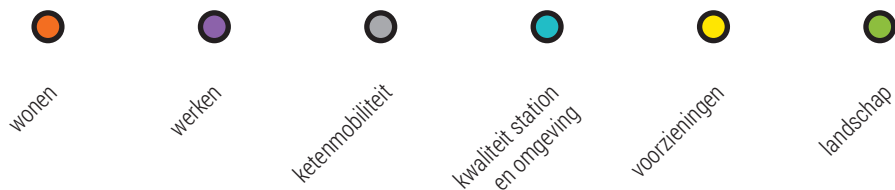
- ▶ Realiseer overkapping fietsparkeerplekken zuidzijde
- ▶ Verbeter de toegankelijkheid van het station (liften)
- ▶ Verbeter de bewegwijzering in de stationsomgeving
- ▶ Verken de kansen voor nieuwe mobiliteitsdiensten; vervolgtransport vanaf het station
- ▶ Zet in op uitvoering van woningbouw (o.a. Velserduin, Missiehuis)

## Lange termijn maatregelen

- ▶ Nadere afweging van woningbouwoptie zuidostrand Driehuis
- ▶ Zet in op profilering van station Driehuis (cultuurhistorie, buitenplaatsen, Atlantikwall)

## Profiel

Driehuis is een hubdorp dat goed bereikbaar is per auto en OV. Het station ligt op 10 minuten loopafstand van de HOV-halte. De stationsomgeving wordt gekenmerkt door wonen in lage dichtheid en lokale voorzieningen.







# Stationsgebied Driehuis



Tekenen aan het lange termijn perspectief



Perspectief op knooppunten en Nationaal Park



Deelnemers luisteren aandachtig naar elkaars conclusies

**Driehuis is een klein station dat vooral een lokaal ontsluitende functie heeft voor het dorp Driehuis. Het fungeert als op- en uitstapplaats voor de omringende woonwijken, werk- en sportfuncties in de directe omgeving. Deze lokale ontsluitende functie kan verder worden versterkt, en aangevuld met nieuwe cultuurhistorische verbindingen.**

### Profiel: dorpsstation

Driehuis ligt als klein lokaal station op afstand tussen de dorpsbebouwing van Driehuis en Velsbroek. Het ligt ten zuiden van Driehuis buiten de dorpscontouren en heeft een directe koppeling aan de doorgaande Hagelingerweg. Het station kent een beperkt aantal ketenvoorzieningen, zoals een fietsenstalling en kleine P+R.

### Korte termijn: toegankelijk en aangenaam

Met kleinschalige maatregelen kan het functioneren van het station worden verbeterd. Zo is de toegankelijkheid van het station gebaat bij de aanleg van liften. En kan het station aantrekkelijker en aangenamer worden door overkapping van de fietsenstallingen, een betere bewegwijzering en een groenere uitstraling. Voor de omringende sportfuncties zou het station een betere ontsluitende functie kunnen krijgen.

### Lange termijn: kleinschalige woningbouw en cultuurhistorie

Het stationsgebied Driehuis heeft geen strategische betekenis op regionaal niveau en beperkte ontwikkelkansen als knooppunt op de lange termijn. Desalniettemin kan het stationsgebied – als lokale treinhalt – bijdragen aan het functioneren van de Kennemerlijn door verdere uitvoering van lopende woningbouwplannen van Velsduin en Missiehuis. Ook is de zuidostrand van Driehuis nabij het station in beeld

als nieuwe woningbouwlocatie. Bovendien kan het station bijdragen aan de ontsluiting en 'branding' van recreatieve activiteiten en cultuurhistorische plekken, zoals landgoed Beekestijn, begraafplaats Westerveld, de bunkers van de Atlantikwall en de beleving van de haven en nieuwe zeesluis van IJmuiden.

De gemeente werkt samen met provincie en ontwikkelaars aan de uitvoering van lopende kleinschalige woningbouwplannen en verkent de verdere gebiedsontwikkeling van de zuidostrand van Driehuis. Tevens wordt samen met ProRail gewerkt aan de aanleg van liften voor een betere toegankelijkheid van het station.

# STATIONSGBIED **SANTPOORT NOORD**

## Korte termijn maatregelen

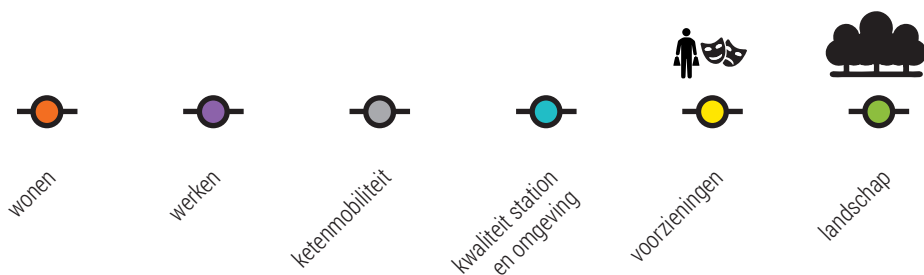
- ▶ Verbeter de bewegwijzering richting Kennemerduinen
- ▶ Verbeter de sociale veiligheid en toegankelijkheid perrontunnel
- ▶ Stimuleer en faciliteer publieksfuncties in bestaande stationsgebouw (kleinschalige horeca, werkruimtes, dienstverlening)
- ▶ Zorg voor vervoltransport vanaf het station, b.v. zet de buurtbus breder in

## Lange termijn maatregelen

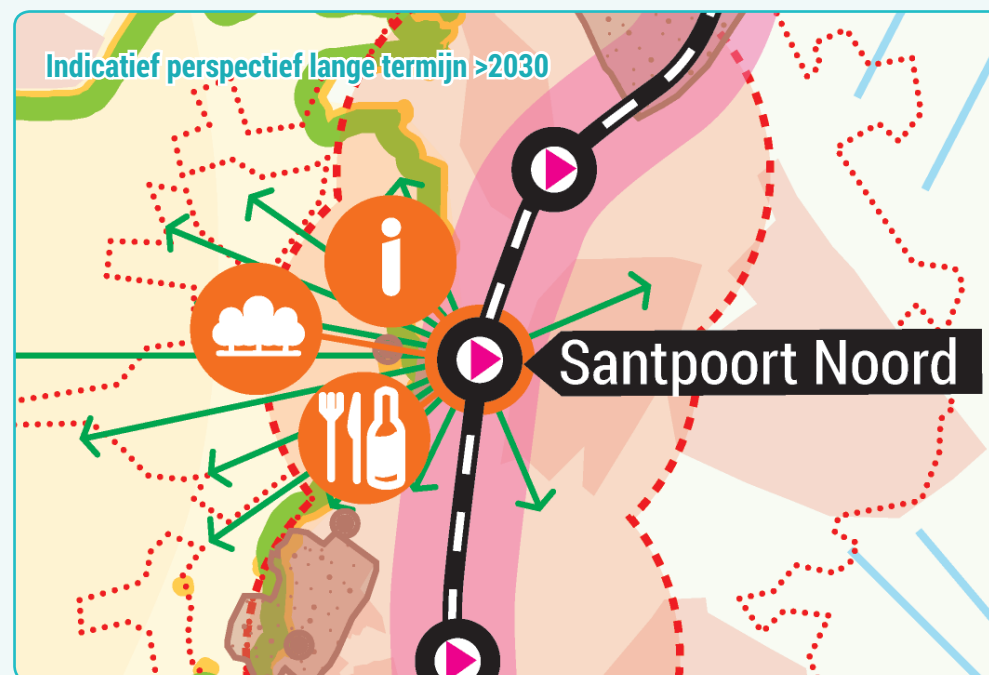
- ▶ Zet in op versterking en profilering van station als toegangspoort tot het Nationaal Park Zuid-Kennemerland (wandelen, fietsen)
- ▶ Geef een kwaliteitsimpuls aan de ruimtelijke inrichting van de stationsomgeving
- ▶ Verken kansen voor toeristische arrangementen en marketing binnen MRA
- ▶ Zet proef op voor nieuwe mobiliteitsdiensten op gebied van toerisme en recreatie

## Profiel

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



## Indicatief perspectief lange termijn >2030





# Stationsgebied Santpoort Noord



Inleiding over de kwaliteiten van Kennemerland



Wandelaar op weg vanaf station Santpoort Noord



Inzet op routes naar Nationaal Park Zuid-Kennemerland

**Santpoort Noord is een klein station aan de rand van Nationaal Park Zuid-Kennemerland en biedt grote kansen om dit stationsgebied verder te ontwikkelen als toegangspoort voor recreatieve en toeristische activiteiten – een buitenpoort. Het kan, net als Overveen, gaan fungeren als toegangspoort naar de Kennemerduinen en de landgoederen in de omgeving.**

### Profiel: buitenpoort

Station Santpoort Noord is het station van de noordelijke kern van het dorp Santpoort. Het ligt op de overgang van het duin- en strandwallenlandschap naar het open polderlandschap. Het station grenst direct aan het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en biedt hiermee de potentie om uit te groeien tot een belangrijk knooppunt voor recreatie en toerisme in het gebied. Het knooppunt kan hiervoor een belangrijke uitvalsbasis worden en zo meer bezoekers via de Kennemerlijn naar het gebied trekken.

### Korte termijn: benutten stationsgebouw en informatievoorziening

Om de potentie als buitenpoort te benutten kan op korte termijn al een begin gemaakt worden met een betere informatievoorziening van recreatieve mogelijkheden en bewegwijzering naar (wandelroutes in) de Kennemerduinen en cultuurhistorische bezienswaardigheden. In het bestaande stationsgebouw kunnen, vooruitlopend op lange termijn maatregelen, voorzieningen komen als kleinschalige horeca, toeristische services en werkruimten, afhankelijk van het seizoen. Het vraagt minimaal om een betere toegankelijkheid en het aantrekkelijker maken van het station als plek van aankomst en kort verpozen door bijvoorbeeld aanleg van groenelementen, kunst en verlichting.

### Lange termijn: voorzieningen, arrangementen en mobiliteitsdiensten

Op lange termijn is er meer nodig om van Santpoort Noord een buitenpoort te maken. De herkenbaarheid en eigenheid moeten verder versterkt worden door een meer eigentijdse herinrichting, zodat een groene en duurzame uitstraling van de stationsomgeving ontstaat. Als voorbeeld zou het groene transferium bij Holten (Holterberg) kunnen dienen. Dit is een overstapplaats met kleinschalige voorzieningen gericht op outdoorrecreatie en toerisme. Op Santpoort Noord denken we aan een info- en natuureducatiecentrum, horeca, fietsverhuur en andere services. Dit kan ondersteund worden met toeristische arrangementen nationaal en regionaal (bijv. NS-dagtocht, weekendje weg), maar vooral ook lokaal met (horeca-) ondernemingen in directe omgeving, zoals landgoed Duin- en Kruidberg. Tevens vraagt verdere ontwikkeling van de buitenpoort om aanvullende mobiliteitsdiensten (Mobility as a Service) voor belangrijke toeristische bestemmingen. Dit alles gebundeld op en rond het station maakt van Santpoort-Noord een buitenpoort die goed bereikbaar is in de metropoolregio.

Inmiddels heeft een ontwerpexercitie plaatsgevonden over deze buitenpoort in het kader van de pilots 'Blind Spot – landschap als vestigingsplaatsfactor'. Provincie en gemeente verkennen gezamenlijk hoe hieraan vervolg gegeven kan worden. Gedacht wordt aan een stationsschouw en ontwerpatelier om te komen tot concrete voorstellen voor de versterking van de buitenpoortfunctie.

# STATIONSGBIED **SANTPOORT ZUID**

## Korte termijn maatregelen

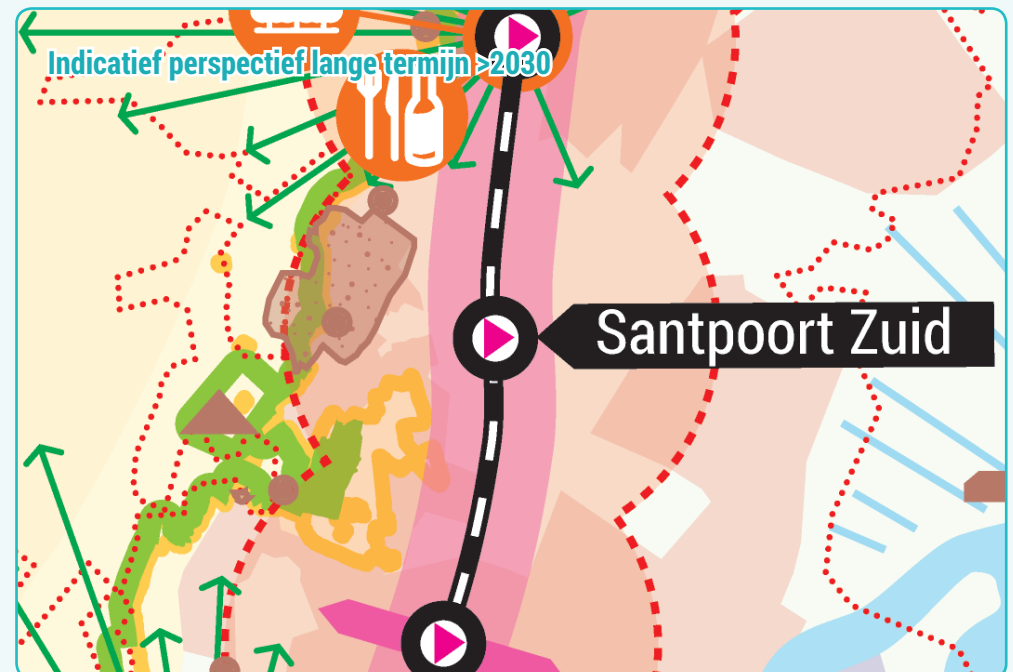
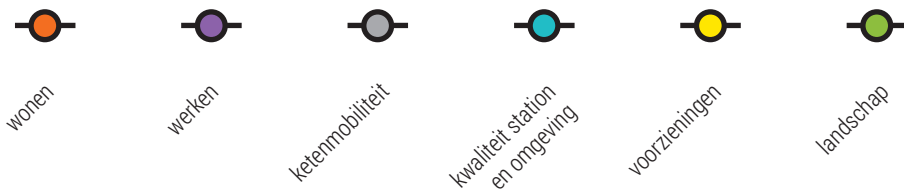
- ▶ Stimuleer en faciliteer publieksfuncties in bestaande stationsgebouw (kleinschalige horeca, werkruimtes, dienstverlening)
- ▶ Breid het aantal fietsparkeerplekken uit
- ▶ Verbeter de bewegwijzering in de stationsomgeving
- ▶ Zorg voor vervoltransport vanaf het station, b.v. zet de buurtbus breder in

## Lange termijn maatregelen

- ▶ Verbeter inrichting van de openbare ruimte rondom het stationsgebouw
- ▶ Zet in op profilering van het station Santpoort-Zuid (cultuurhistorie, wandelen, fietsen)

## Profiel

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





# Stationsgebied Santpoort Zuid



Hoe bereiken we de natuur vanaf knooppunten?



Samenwerken tussen overheid, markt en instellingen



Toeristische overstappunt Santpoort Zuid

**Het historische station Santpoort Zuid heeft geen strategische positie in de regio. Het heeft een lokale functie voor de directe omgeving, maar kent een laag gebruik. Betere langzaam verkeersroutes van en naar de kern Santpoort-Zuid en uitbouw van ketenvoorzieningen in de stationsomgeving kan het lokaal functioneren verder verbeteren.**

### Profiel: dorps halte

Santpoort Zuid ligt aan de westrand van het dorp Santpoort-Zuid in een extensieve groen omgeving met dorps woonmilieus in lage dichtheid. Het station heeft een historisch stationsgebouw uit 1867 met een bijzondere cultuurhistorische uitstraling. In het stationsgebouw is sinds enkele jaren een restaurant gevestigd dat zich richt op bezoekers en recreanten in de regio. Het station functioneert als halte gelet op het lage aantal reizigers.

### Korte termijn: kleinschalige publieksfuncties

De stationsomgeving kent geen grote ontwikkelingsopgaven. Het functioneren van het bestaande station kan verbeterd worden door kleinschalige publieksfuncties in het stationsgebouw onder te brengen, in combinatie met het restaurant. Zoals werk- en oefenruimte voor verenigingen, ontmoetingsplaats voor bepaalde doelgroepen. Ook uitbreiding van de fietsstallingen en een betere bewegwijzering dragen hieraan bij.

### Lange termijn: profilering en marketing

Op lange termijn kent Santpoort Zuid geen grote ontwikkelingsopgaven. Het gaat vooral om een betere regionale profilering en marketing van dit station in relatie tot het landschap en extensieve recreatieve activiteiten (wandelen, fietsen), in afstemming met buitenpoort Santpoort Noord.

# STATIONSGBIED BLOEMENDAAL

## Korte termijn maatregelen

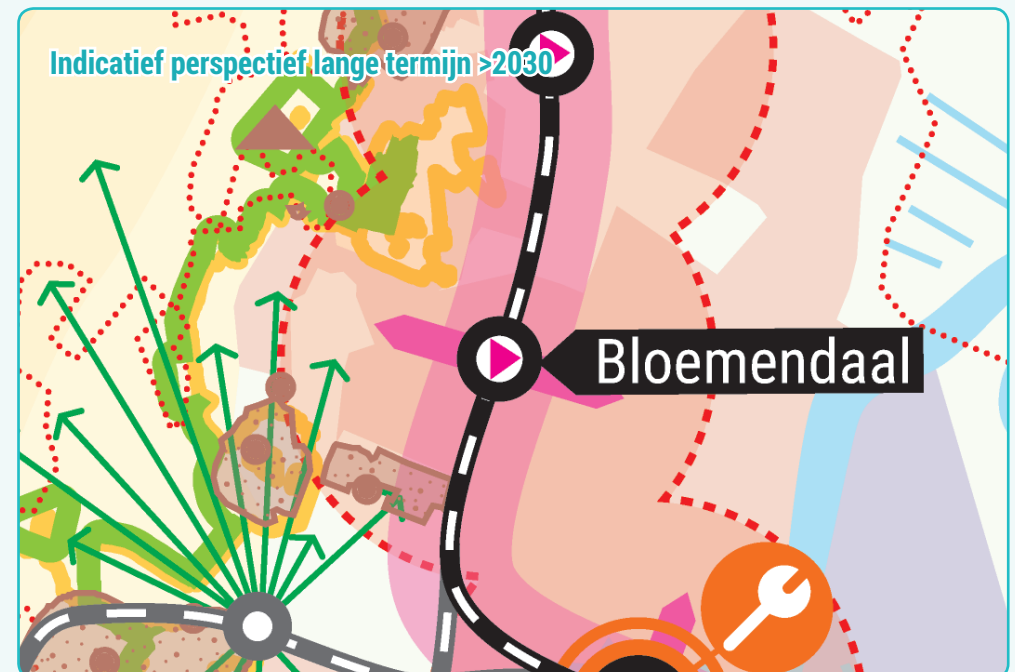
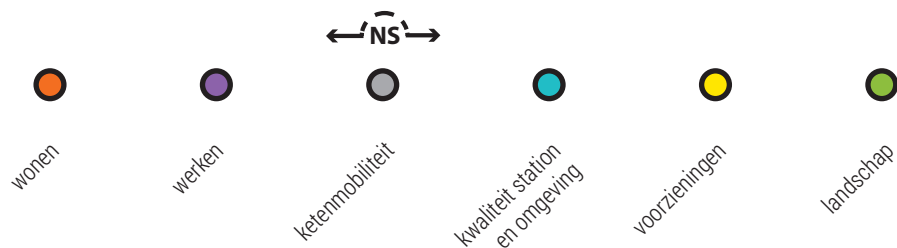
- ▶ Verbeter de toegankelijkheid van het station (liften)
- ▶ Geef een ruimtelijke kwaliteitsimpuls aan de stationsomgeving
- ▶ Verbeter de bewegwijzering en informatievoorziening naar het strand, dorp en sportfaciliteiten, aan beide zijden van het spoor
- ▶ Breid het aantal fietsparkeerplekken uit

## Lange termijn maatregelen

- ▶ Verbeter de aansluiting van Bloemendaal op de Haarlemse zijde (bijv. door doortrekken perrontunnel)
- ▶ Zet in op profilering en promotie van station Bloemendaal als bijvoorbeeld 'Haarlem Noord/Sportpark'

## Profiel

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





# Stationsgebied Bloemendaal



Kenniswerker op station Bloemendaal



Samenwerken is ook gewoon leuk!



Met overtuiging andere partijen meekrijgen...

**Het stationsgebied Bloemendaal heeft een eenzijdige oriëntatie op de dorps, groene kant van Bloemendaal. Aan de Haarlemse kant liggen echter stedelijke woonwijken, grote sportcomplexen en onderwijsvoorzieningen die evenzeer door station Bloemendaal ontsloten kunnen worden. Dit vraagt om een tweezijdige oriëntatie van dit station.**

### Profiel: dorps halte

Bloemendaal biedt hoogwaardige extensieve woonmilieus – groen wonen en dorps wonen – op korte afstand van Amsterdam binnen de metropoolregio. Het stationsgebied ondersteunt de (OV-)ontsluiting van Bloemendaal waar vooral de auto een belangrijke rol speelt. Het station fungeert vooral als een dorps halte aan de Kennemerlijn voor Bloemendaal maar staat min of meer met de rug naar de Haarlemse zijde en legt nauwelijks verbinding met woonwijken en voorzieningen.

### Korte termijn: fiets, info en bewegwijzering

Het station Bloemendaal ligt enigszins excentrisch, op afstand van het dorpscentrum van Bloemendaal, waardoor bewoners en bezoekers afhankelijk zijn van voor- en natransport via fiets of andere diensten. Dit vraagt om verdere uitbreiding van het fietsparkeren en een betere toegankelijkheid van de perrons met liften. Op korte termijn kan ook een betere informatievoorziening en bewegwijzering naar dorpscentrum, culturele activiteiten en sportfaciliteiten bijdragen aan een beter functioneren van dit station. Dit kan in combinatie met de bestaande vergader- en horecafaciliteit in het historische stationsgebouw.

### Lange termijn: naar een tweezijdige oriëntatie

Station Bloemendaal neemt een bijzondere positie in aangezien het station zich kan ontwikkelen als een knooppunt met twee gezichten: een groen, dorps gezicht aan de Bloemendaalse kant en een meer stedelijk gezicht naar de Haarlemse kant gericht op de ontsluiting van de sportvoorzieningen (o.a. ijsbaan, honkbal) en onderwijsinstellingen (bijv. Nova College). Ook de woonwijken van Haarlem-Noord kunnen meer profiteren van station Bloemendaal als station Haarlem per fiets niet sneller bereikbaar is. Om de relatie met Haarlem-Noord te leggen is een veilige en aangename ruimtelijke verbinding nodig voor langzaam verkeer (verbreden/ vernieuwen tunnel). Ook vraagt het om een betere positionering en uitstraling naar Haarlem-Noord. Station Bloemendaal is immers tegelijk ook station Haarlem-Noord.

# STATIONSGBIED HAARLEM

## Korte termijn maatregelen

- ▶ Ontwikkel een integrale visie voor het stationsgebied
- ▶ Breid het aantal fietsparkeerplekken uit (o.a. door een betere benutting NS-fietsenstalling), ook met aandacht voor buitenmodel fietsen (i.e. bakfiets etc.)
- ▶ Verbeter bewegwijzering op het stationsplein; verken mogelijkheden voor aankondiging van evenementen. Verplaats het informatiebord voor de bussen richting hoofdingang
- ▶ Haal nissen en donkere hoeken weg op het station; verbeter de sociale veiligheid (verlichting). Onderzoek mogelijkheden openbaar toilet in de fietsenkelder

## Lange termijn maatregelen

- ▶ Verbeter bereikbaarheid station vanaf Haarlem-Noord voor langzaam verkeer. Verminder barrièrewerking Bolwerkroute aan de noordzijde station; betere inpassing van de N200
- ▶ Creëer een efficiëntere inpassing van het busstation met voldoende capaciteit
- ▶ Zet in op verdichting met gemengde functies en herstructurering Stationsplein, waarbij de oude structuur (Stationsstraat en verbinding Kenau- en Ripperdapark) hersteld wordt
- ▶ Verbeter de ruimtelijke aansluiting op langzaam verkeersroutes naar het centrum en de uitstraling van de Jansweg

## Profiel

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



wonen



werken



kernmobiliteit



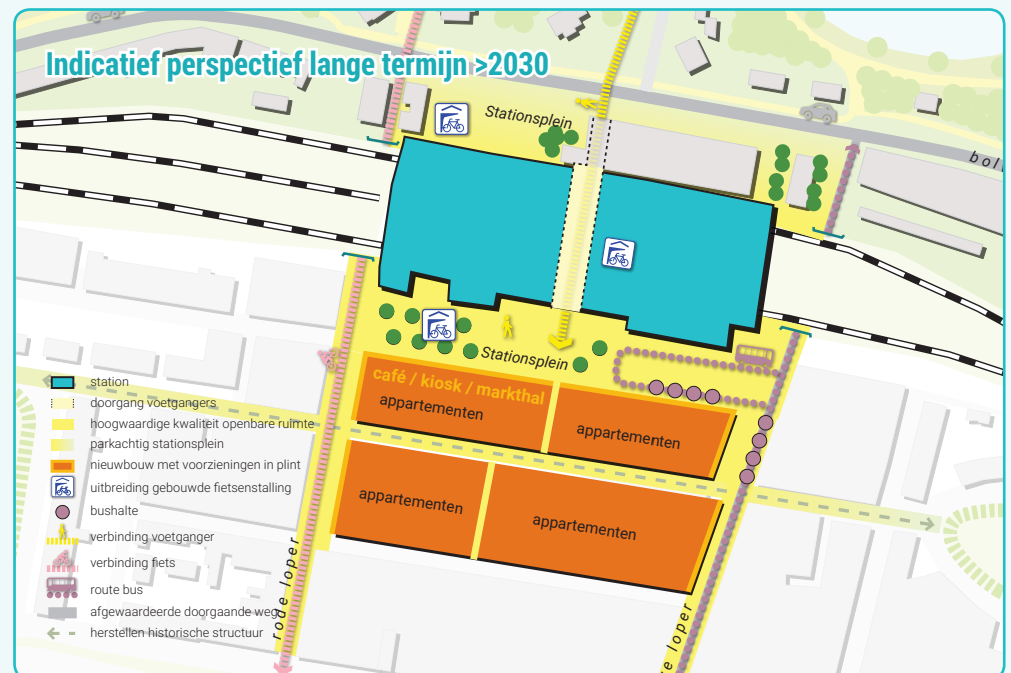
kwaliteit station  
en omgeving



voorzieningen



landschap







# Stationsgebied Haarlem



Politie weet precies wat er aan de hand is...



We zijn eruit! Onze visie voor stationsgebied Haarlem



Samenhangend beeld schetsen voor lange termijn

**Als meest stedelijk knooppunt van de Kennemerlijn heeft het stationsgebied Haarlem grote kansen om verder uit te groeien tot een metropolitaan knooppunt (van menselijk maat) door transformatie van verouderde gebouwen, intensivering met gemengde woon-werkfuncties en voorzieningen en betere langzaam verkeersroutes in het stationsgebied.**

### Profiel: metropolitaan subcentrum

Stationsgebied Haarlem is het meest stedelijke knooppunt van de Kennemerlijn. Het is een knooppunt dat via de spoorlijn Amsterdam-Leiden vooral verbonden is met de rest van de Randstad en is hierdoor minder afhankelijk van de Kennemerlijn. Voor de Kennemerlijn fungeert Haarlem vooral als overstap- en bestemmingsstation. Dit komt voort uit de positie van Haarlem als belangrijk subcentrum binnen de metropoolregio Amsterdam. Nu is het vooral een woonstad waarvan de meeste inwoners in Amsterdam en Haarlemmermeer werken. Gevolg is een onevenwichtige treinbezetting: volle treinen richting Amsterdam, minder volle treinen richting Haarlem. Opgave is om meer 'tegenspits' te genereren door Haarlem ook als bestemmingsplek voor werkgelegenheid en voorzieningen te versterken.

### Korte termijn: intensief beheer en fietsenstallingen

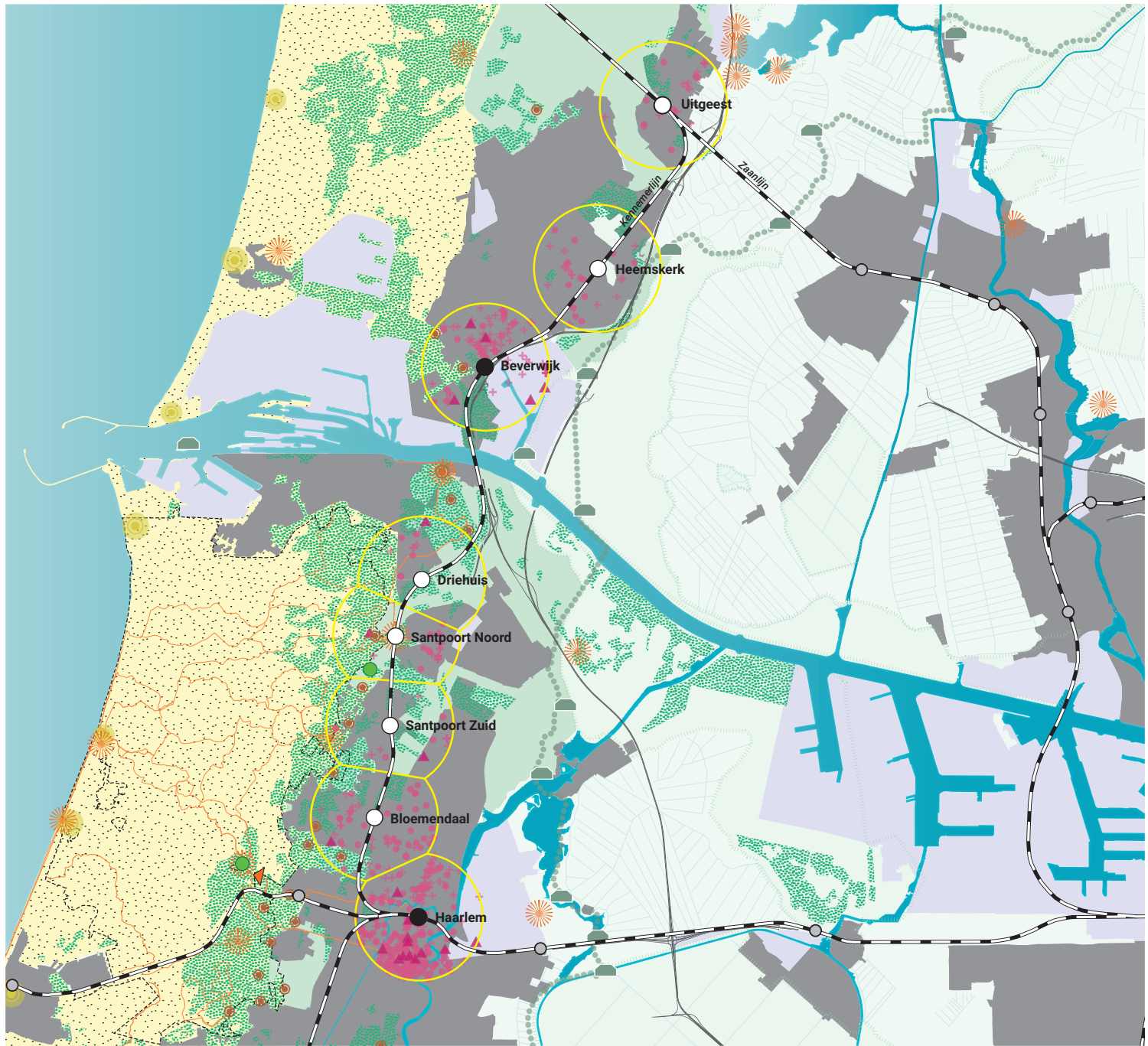
Op korte termijn liggen de maatregelen voor knooppunt Haarlem vooral op het vlak van fietsparkeren en een beter beheer en onderhoud. Uit de Knooppuntdag bleek dat er nog veel winst is te boeken door aanpak van allerlei praktische zaken: betere bewegwijzering, informatiepanelen, betere verlichting en meer groen op het plein en in de tunnels en aanpak van nissen en donkere hoeken om de sociale

veiligheid te verbeteren. Tevens is het fietsparkeren een belangrijk vraagstuk: uitbreiding van het aantal fietsenstallingen is noodzakelijk, waarbij de bestaande (betaalde) NS-fietsenstallingen onder het stationsgebouw veel beter benut kunnen worden.

### Lange termijn: stedelijke intensivering en betere routing

De stationsomgeving van Haarlem heeft goede mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling aan de zuidzijde door sloop of transformatie van de Beijneshal en bebouwing langs de Lange Herenstraat. Dit kan leiden tot intensivering van de stationsomgeving met een gemengd ruimtelijk programma van hoogstedelijk wonen in combinatie met werken (bijv. vergader- en flexplekken) en voorzieningen (winkels en horeca). Deze herontwikkeling biedt kansen om de 'oude' stadsstructuur weer te herstellen en het stationsplein te herstructureren, zo mogelijk met een meer efficiënte inpassing van het busstation. Aan de noordzijde kunnen ook mogelijkheden voor stedelijke intensivering worden verkend (zo mogelijk met downgrading van de bolwerkroute). Haarlem-Noord kan beter op het station en centrum worden aangesloten door verbetering van de doorgaande fiets- en looproutes.

Als vervolg op de Knooppuntdag werkt de gemeente op dit moment in samenspraak met provincie, vervoerders en private stakeholders aan een gedetailleerde probleemanalyse om aan de hand daarvan een aanzet te geven voor een gezamenlijke strategie en visie voor het knooppunt.



Knooppunten in relatie tot de gebiedskwaliteiten van Kennemerland en IJmond

# Conclusie: gedeelde opgaven

Ieder knooppunt aan de Kennemerlijn heeft zijn eigen lokale ontwikkelstrategie met specifieke prioriteiten. Uit de vergelijking van de voorgaande strategieën komen een aantal gemeenschappelijke opgaven naar voren. Hieraan kunnen gemeenten en provincie in regionaal verband blijven samenwerken en kennis uitwisselen.

Ieder knooppunt aan de Kennemerlijn heeft zijn eigen specifieke karakter en uniciteit. Toch zijn er een aantal gemeenschappelijke lokale thema's te benoemen die in meerdere stationsgebieden een belangrijke opgave zijn. Op deze gedeelde onderwerpen kunnen gemeenten en provincie onderling samenwerken en hierover kennis opbouwen. Als vervolg op de Corridordialoog kunnen gemeenten en provincie kennis, inzichten en ervaringen blijven uitwisselen en zo van elkaar leren voor de verdere ontwikkeling van hun knooppunt.

De kernpunten in de lokale ontwikkelingsstrategie per stationsgebied zijn:

- fietsparkeren en vergroting van de stallingscapaciteit is in veel stationsgebieden een belangrijke opgave. Kennis en inzichten op dit gebied kunnen gedeeld worden;
- verbeteren van de toegankelijkheid van station en stationsgebieden is in veel stationsgebieden een gedeelde opgave. Soms gaat het om directe toegankelijkheid (bijv. liften) en soms indirect in termen van informatievoorziening of bewegwijzering;
- het versterken van beheer en onderhoud is in bijna alle stationsgebieden aan de orde. Iedere gemeente heeft hierin eigen verantwoordelijkheden. De wijze waarop dit vorm en inhoud wordt gegeven kan wederzijds belangrijke inzichten opleveren;
- in veel stationsgebieden is er behoefte aan een bredere visie op de stationsomgeving in het licht van de lange termijn. De manier waarop de planvorming en participatie wordt georganiseerd kunnen belangrijke lessen en ervaringen opleveren voor de gemeenten;
- (woning)bouw, transformatie en functiemenging is in bepaalde stationsgebieden een belangrijke drager van de visie op de stationsomgeving. Het

bijebrengen van de kennis en kunde op dit gebied stimuleert tot meer hoogwaardige plannen voor het knooppunt;

- het verbeteren van regionale (snel)fietsroutes en lokale routes voor langzaam verkeer is evenzeer een belangrijke opgave in bijna alle stationsgebieden. In het bijzonder speelt in de grotere knooppunten vaak het vraagstuk van een betere ruimtelijke en functionele verbinding tussen station en centrum. Ook hier kan het bijebrengen van expertise en ervaringen bijdragen aan een meer hoogwaardige ontwikkeling van de routes.

Het organiseren van de kennisopbouw en -uitwisseling tussen provincie en gemeenten en tussen gemeenten onderling kan een belangrijke stimulans zijn voor een meer innovatieve of hoogwaardige invulling van de planontwikkeling en zo indirect bijdragen aan de beoogde kwaliteitsimpuls voor alle knooppunten aan de Kennemerlijn. Dit kan bijvoorbeeld vorm krijgen via thematische kennisbijeenkomsten, masterclasses of een 'Community of Practice' waaraan ook externe deskundige partijen kunnen deelnemen of bijdragen.



Opbrengst van urgente kwesties tijdens de 1e Brede Dialoog op 20 mei 2016

# Vervolg

De Corridordialoog Kennemerlijn geeft aanleiding tot verschillende vervolgactiviteiten voor de betrokken partijen om samen uitvoering te geven aan de kwaliteitsimpuls voor de knooppunten van de Kennemerlijn. Centraal staat het Actieprogramma dat gekoppeld is aan dit strategiedocument.

## **Vervolglijn 1: beheer en onderhoud intensiveren**

In veel gemeenten zijn stationsgebieden gebaat bij het intensiveren van beheer, onderhoud en handhaving. Gemeenten zullen in samenspraak met private en maatschappelijke partijen in en om het stationsgebied beheervraagstukken aanpakken.

## **Vervolglijn 2: ontwikkelingsvisie per knooppunt**

Gemeente Uitgeest, Heemskerk en Haarlem zijn al volop bezig of hebben al een begin gemaakt van het opstellen van een lokale ontwikkelingsvisie voor hun eigen knooppunt. Ook de andere gemeenten worden gevraagd om met de betreffende stakeholders werk te maken van de uitvoering van de afgesproken korte en lange termijn maatregelen.

## **Vervolglijn 3: investeringsimpuls voorbereiden**

Op basis van het Actieprogramma kunnen betrokken gemeenten een gerichte investeringsimpuls voorbereiden voor hun stationsgebied. Gemeenten zullen in hun begrotingscyclus financiële ruimte moeten opnemen voor de uitvoeringsmaatregelen. In sommige gevallen kunnen zij van de provincie ondersteuning krijgen bij de planontwikkeling via instrumenten, zoals een stationsschouw of een ontwerpatelier, of zij kunnen een aanvraag doen voor een eventuele financiële bijdrage voor de uitvoering van specifieke uitvoeringsmaatregelen, mits zij voldoen aan de daarvoor geldende voorwaarden.

## **Vervolglijn 4: nadere studie en verkenningen**

De volgende vervolgstudies, onderzoeken en verkenningen zijn aan de orde:

- mogelijkheden voor verbetering van fietsroutes en mobiliteitsdiensten

- nader onderzoek naar woningbouwcapaciteit op en rond knooppunten (10 min fietsen)
- verdere ontwikkeling van het concept 'buitenpoort', i.c. voor Santpoort Noord
- verkennen van gezamenlijke gebiedsmarketing en toeristische arrangementen
- nader onderzoek van de mobiliteitsscenario's binnen het OV-Toekomstbeeld

## **Vervolglijn 5: monitoring van de uitvoering**

Op basis van het Actieprogramma gaan provincie, gemeenten, NS en ProRail gezamenlijk de voortgang en verandering in de uitvoering volgen en monitoren. Periodiek komen zij samen voor afstemming en bespreking van de voortgang, samenwerking en eventuele actualisering van het Actieprogramma.

## **Vervolglijn 6: instrumentontwikkeling**

Vanuit het programma OV-knooppunten biedt het instrument Corridordialoog kansen om knooppuntontwikkeling in gang te zetten en de opgaven op het niveau van de corridor in samenhang te bezien. Als vervolg kan het instrument nader worden uitgewerkt tot een herhaalbare aanpak voor andere corridors.



Knooppunten als uitvalsbasis naar strand, natuur en landgoederen

# Deel 3: actieprogramma



Dit deel van de ontwikkelstrategie bestaat uit het Actieprogramma, bestaande uit alle acties en uitvoeringsmaatregelen per stationsgebied, voor de korte en lange termijn. Het Actieprogramma is een verdere concretisering van de genoemde maatregelen uit het voorgaande deel 2. Het Actieprogramma is de basis voor verdere uitvoering.

Het Actieprogramma is voortgekomen uit de verschillende bijeenkomsten, ateliers en verkenningen van de corridordialoog. Gezamenlijk met partijen hebben de gemeenten per stationsgebied ambities met concrete acties en maatregelen benoemd. De gemeenten zullen zich inspannen om, met partijen, de acties en maatregelen uit te voeren.

Veel gemeenten starten met het opstellen van een stationsgebiedsvisie. Hieruit kunnen nieuwe maatregelen voortkomen. Op dat moment zal opnieuw worden bezien wat rollen en bijdragen van partijen kunnen zijn. In tegenstelling tot deel 1, dat meer een lange termijn strategie verwoord, is dit deel meer flexibel van aard. Jaarlijks wordt het actieprogramma gemonitord en wanneer nodig, zal het worden geactualiseerd.

# STATIONSGBIED UITGEEST

Korte termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Intensiveer beheer en onderhoud op station; reparatie lift, verbeter verlichting tunnel en reinig trap	-Gezamenlijk opstellen beheerplan	Gemeente NS ProRail	Coördinator	X	X			Gemeente stuurt klachten door naar beheerder
2. Maak bewegwijzering aan zowel zuid- als noordzijde zichtbaar	-Uitvoeren verbetermaatregelen n.a.v. stationsschouw  uitwerken en plaatsen bewegwijzering	Gemeente NS ProRail	Coördinator/medefinancier Meedenken Meedenken/medefinancier		X			Rol ProRail beperkt zich indien nodig tot maatregelen in station.  Link met ambitie 5
3. Verbeter de uitstraling en sociale veiligheid; zichtbare kunst en groen elementen	-Opstellen plan van aanpak n.a.v. schouw als onderdeel van visie stationsomgeving  -Uitvoeren verbetermaatregelen	Gemeente PNH NS ProRail stakeholders	Coördinator/financier Meedenken/inzet kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Kennis		X	X		Link met ambitie 5.
4. Zet in op handhaving en uitbreiding van parkeren; fiets en auto	-Opstellen beheersplan -Maatregelen treffen dat er gehandhaafd kan worden  Parkeren fiets en auto meenemen in visie stationsomgeving	Gemeente ODJ/Jmond  Gemeente	Coördinator Meedenken/inzet middelen	X	X			Er zijn maatregelen getroffen en er wordt intensief gehandhaafd  Eerste uitbreiding fietsparkeren is voorzien in 2018
5. Ontwikkel een integrale inrichtingsvisie voor het stationsgebied	-Organiseren ontwerpatelier/werksessies t.b.v. het maken van een visie stationsomgeving	Gemeente ProRail PNH Connexion NS Stakeholders	Initiatiefnemer Aanpassing emplacement Meedenken/inzet instrumentarium <sup>18</sup> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Kennis	X	X	X	X	Visie is op 25 januari 2018 in de raad unaniem vastgesteld

<sup>18</sup> Instrumentarium programma OV-knooppunten: dit kan gaan om bijvoorbeeld een ontwerpatelier, alliantiegesprek, procesaanpak knooppunten of schouw.





Lange termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/ bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Zet in op verdichting met gemengde functies (i.e. kleinschalige voorzieningen) in de directe stationsomgeving en herstructurering stationsplein	-Marktonderzoek, haalbaarheidsstudie uitvoeren naar mogelijke ruimtelijke programmering onderdeel van de visie stationsomgeving	Gemeente ProRail Ministerie I+W PNH NS Stakeholders	Initiatiefnemer Aanpassing emplacement Financier Meedenken/inzet instrumentarium <sup>19</sup> Meedenken/kennis Kennis		X	X	X	Bijdrage PNH= bijv. ontwerpatelier
2. Verminder barrièrewerking van de N203	- Onderzoek uitvoeren naar de haalbaarheid van de verlegging van de N203	Gemeente PNH Stakeholders	Initiatiefnemer Meedenken/kennis Kennis		X	X	X	Arcadis voert het haalbaarheidsonderzoek uit. De provincie denkt ambtelijk mee.
3. Zet in op verbeteren langzaam verkeerverbinding noord- en zuidzijde station	-Onderzoek uitvoeren naar mogelijkheden van verbeterde/nieuwe verbinding als onderdeel van 'up lift' gebied.	Gemeente ProRail Ministerie I+W PNH NS Stakeholders	Initiatiefnemer Aanpassing emplacement Financier Meedenken/inzet instrumentarium Meedenken/kennis Kennis		X	X	X	Is een onderdeel van de opdracht ProRail i.v.m. verbetering transfer reizigers Bijdrage PNH= bijv. organiseren ontwerpatelier
4. Breid fietsparkeren en P+R uit; onderzoek optie ondergrondse stalling in combinatie met reizigerstunnel ten behoeve van sociale veiligheid	-Onderzoek uitvoeren naar locatie en wijze waarop uitbreiding fietsstalling kan worden uitgevoerd als onderdeel voor het maken van een visie stationsomgeving	Gemeente ProRail Ministerie I+W PNH NS Stakeholders	Initiatiefnemer/financier Aanpassing emplacement Co-financier Meedenken/inzet instrumentarium Meedenken/kennis Kennis		X	X	X	Bijdrage PNH= bijv. ontwerpatelier
5. Verbeter de recreatieve routes tussen station en recreatiegebieden, als Uitgeestermeer, de Groene Driehoek Assum en de Stelling van Amsterdam	-Bewegwijzering verbeteren door centrum van Uitgeest  -Fietsverhuur op station aanbieden  -Fietsoversteek realiseren op de N203 ter hoogte van de Broekpolderweg	Gemeente	Initiatiefnemer		X	X	X	

# STATIONSGBIED HEEMSKERK

Korte termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Intensiveer beheer en onderhoud van versleten banken, slecht bijgehouden groen en afval op straat	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Monitoren op nakomen bestaande beheersafspraken stationsgebied</li> <li>-Intensiveren toezicht door buitendienst/toezichhouders</li> </ul>	<p><b>Gemeente</b></p> <p><b>Gemeente</b></p>	<p><b>Coördinator/financier</b></p> <p><b>Coördinator/financier</b></p>		X	X	X	Banken zijn vervangen. Parkeerterrein voldoet niet maar on hold vanwege mogelijke plannen. Veiligheid moet gewaarborgd blijven.
2. Vernieuw aanwezige bewegwijzering op stationsplein en voeg bewegwijzering toe van station naar omgeving en andersom	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Meenemen nieuwe bewegwijzering in het nieuwe bewegwijzeringsplan dat in 2018 wordt opgesteld.</li> <li>-Gemeenteplattegrond vervangen.</li> </ul>	<p><b>Gemeente</b> Fietzersbond NS</p> <p>Studio Kei (exploitant plattegrond)</p>	<p><b>Coördinator/financier</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis</p>		X			Achterstallig onderhoud borden is opgepakt. Overige vervanging wacht op nieuw bewegwijzeringsplan.
3. Ontwikkel integrale inrichtingsvisie voor de gehele stationsomgeving	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Selecteer bureau voor opstellen visie</li> <li>-Organiseren werkateliers.</li> <li>-Visie opstellen</li> <li>-Visie vaststellen</li> </ul>	<p><b>Gemeente</b> ROVER PNH</p> <p>Fietzersbond NS ProRail Connexion(?) Spoorbouwmeester</p> <p>Omwonenden Eigenaren/onderne-mers WOONopMAAT</p>	<p><b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/inzet instrumentarium<sup>14</sup> Meedenken/kennis Meedenken/kennis<sup>15</sup> Meedenken/kennis Meedenken/kennis (of coördinator?)</p> <p>Meedenken/kennis</p> <p>Meedenken/kennis</p>		X	X		Bijdrage PNH= bijv. ontwerpatelier
4. Onderzoek haalbaarheid shuttlebus en andere mobiliteitsdiensten naar bedrijventerrein Trompet	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Onderzoek uitvoeren naar haalbaarheid shuttlebus</li> </ul>	<p><b>Gemeente</b> IJmond bereikbaar Connexion</p>	<p><b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis</p>	x				Onderzoek uitgevoerd. Conclusie is dat het niet haalbaar is, niet rendabel. Te weinig interesse. Dit punt kan vervallen
5. Zet in op handhaving en uitbreiding van parkeren; fiets en auto. Aan beide zijden van het spoor	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Handhaving nagaan in ieder geval op weesfietsen (elk kwartaal/2 maanden).</li> <li>-Eventuele uitbreiding meenemen in stationsvisie</li> </ul>	<p><b>Gemeente</b></p> <p>NS ProRail</p>	<p><b>Coördinator/financier</b></p> <p>Meedenken/kennis Meedenken/kennis</p>	X		X		Fietsparkeren is uitgebreid aan Broekpolderzijde. Parkeerterrein auto wordt meegenomen in visie. Visie kan ook leiden tot wijziging fietsparkeren

<sup>14</sup> Instrumentarium programma OV-knooppunten: dit kan gaan om bijvoorbeeld een ontwerpatelier, alliantiesprek, procesaanpak knooppunten of schouw.

<sup>15</sup> Bij acties waarbij een intensievere bijdrage van ProRail verwacht wordt, is een opdracht van de gemeente nodig. Om te bepalen wat er precies nodig is, vindt voorafgaand een intake plaats



Lange termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Realiseer een nieuw stationsgebouw met kleinschalige voorzieningen in de plint en een aantrekkelijk groen stationsplein	-Vaststellen visie stationsgebied -Stedenbouwkundigplan -Haalbaarheidsstudie -Verkoop gronden -Realisatie marktpartijen	<b>Gemeente</b> NS ProRail Spoorbouwmeester PNH	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis <sup>16</sup> Meedenken/kennis Meedenken/		X	X	X	
2. Benut het stationsgebied voor invulling van de verdichtingsopgave met wonen. Verplaats de Lidl en het tankstation uit het gebied	-Marktonderzoek, haalbaarheidsstudie uitvoeren naar mogelijke ruimtelijke programmering	<b>Gemeente</b> PNH  Lidl Tankstation	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/inzet instrumentarium <sup>17</sup> Meedenken/kennis Meedenken/kennis		X	X	X	Bijdrage PNH= bijv. ontwerpatelier
3. Onderzoek mogelijkheid voor een betere busverbinding tussen het station en het centrum als aanvulling op het huidig netwerk	-Ondersteun burgerinitiatief voor onderzoek naar buurtbus	<b>Gemeente</b> PNH Connexion ROVER	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis		X			
4. Ontwikkel een shuttledienst die vervoer naar Assumburg en Marquette en bedrijventerrein Trompet mogelijk maakt	-Zie 3 -Onderzoek nut- en noodzaak shuttledienst	<b>Gemeente</b> ROVER Connexion? PNH	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis			X	X	
5. Zet in op een betere oost-westverbinding voor wandelen en fietsen, en aantakking op het regionale fietsnetwerk richting Beverwijk en bedrijventerrein Trompet	-Meenemen oost- westverbinding in visie -Meenemen regionale fietsroute in visie	<b>Gemeente</b> Fietsersbond PNH	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/inzet instrumentarium	X	X			Bijdrage PNH= bijv. ontwerpatelier

<sup>16</sup> Bij acties waarbij een intensievere bijdrage van ProRail verwacht wordt, is een opdracht van de gemeente nodig. Om te bepalen wat er precies nodig is, vindt voorafgaand een intake plaats.

<sup>17</sup> Instrumentarium programma OV-knooppunten: dit kan gaan om bijvoorbeeld een ontwerpatelier, alliantiegesprek, procesaanpak knooppunten of schouw.

# STATIONSGBIED BEVERWIJK

Korte termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Intensiveer (groen) onderhoud en beheer in gehele stationsgebied	- Monitoren op nakomen bestaande beheerafspraken Stationsgebied.	Beverwijk	Coördinator	X	X	X	X	
2. Breid bewegwijzering uit op het stationsplein naar het centrum, Rode Kruis Ziekenhuis en de Bazaar	- Plaatsen KNOP en plattegrond	Beverwijk	Coördinator/financier	X				Voltooid
	- Uitwerken en plaatsen bewegwijzering voetgangers route naar De Bazaar, RKZ en centrum	Beverwijk	Coördinator/financier		X			
	- Plaatsen bewegwijzering ingang fietsers fietsenstalling	Beverwijk	Coördinator/financier	X				In uitvoering
	- Plaatsen bewegwijzering ingang voetgangers fietsenstalling	NS Beverwijk	Coördinator/financier	X				Voorstel gemeente aangereikt aan NS
3. Zorg voor een barrière vrije en aantrekkelijke looproute op de Wijckermolen; egaliseer en verbreed het voetpad en maak onderhoudsafspraken met verschillende beheerders	- Organiseren overleg voor maken beheerafspraken	Beverwijk NS / Q-park (P+R) RWS (Viaduct)	Coördinator		X			
	- aanpassingen looproute Wijckermolen	Beverwijk	Coördinator / financier			X		
4. Voeg passende voorzieningen als koffietentjes of een supermarkt to go toe aan het stationsplein voor een levendige sfeer	- (Markt)onderzoek uitvoeren naar mogelijk programma voor in stationsgebouw	Beverwijk NS	Coördinator Meedenken		X			
	- Toevoegen standplaats Stationsplein	Beverwijk	Coördinator	X				Voltooid, er is nu een actieve standplaats op Stationsplein. Standplaatsenbeleid eind 2017 in raad.
	- Restaurant op Stationsplein	Beverwijk	Vergunningverlener	X				Voltooid, november 2017 opening.
	- Wijzigen bestemmingsplan plint Stationsplein: toestaan vestiging horeca	Beverwijk	Coördinator	X	X	X	X	Geen actie nodig. De gemeente wil onder voorwaarden meewerken aan initiatieven voor horeca op deze plek, als hier initiatieven vanuit de markt komen. Er kan dan een omgevingsvergunning met bestemmingswijziging worden verstrekt.
5. Verbeter de uitstraling van het stationsgebouw en perrons; opknapbeurt en reconstructie oorspronkelijk ontwerp	- Opstellen verbeterplan + uitvoeren maatregelen	Beverwijk NS ProRail Spoorbouwmeester	Coördinator Meedenken/financier Meedenken/financier <sup>11</sup> Meedenken/kennis		X	X		ProRail: intake mogelijk. Daarna bepalen wel/geen opdracht en welke mogelijkheden er zijn m.b.t. beheer en onderhoud.



Lange termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Maak het station vanaf de oostzijde toegankelijk middels een nieuwe ingang bij de Viaductweg	- Opstellen ontwerp + raming + draagvlak + procesopzet vervolg  - Realisatie	<b>Beverwijk</b> NS ProRail RWS PNH  OV-IJmond Eigenaren rond haven	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis <sup>12</sup> Meedenken/kennis Meedenken/inzet instrumentarium <sup>13</sup> Meedenken/kennis Meedenken/kennis		X			ProRail: intake mogelijk. Daarna bepalen wel/geen opdracht  Bijdrage PNH: bijv. ontwerpatelier
2. Zet in op transformatie van het havengebied tot een gebied met een gemengd programma van wonen, werken en culturele voorzieningen	Zie 1	Zie 1	Zie 1		X	X	X	
3. Versterk de groen - en waterstructuren in de stationsomgeving, als de groene long tussen spoor en A22 en het water in de Pijp	- Realisatie groenstructuur Breestraat  - Realisatie groenstructuur Wijckermolen  Verdere vergroening Scheg: gesprek met RWS, realisatie	Beverwijk  <b>Beverwijk</b> Q-park  <b>Beverwijk</b> Velsen RWS	Coördinator  <b>Coördinator</b> Beheer P+R  <b>Coördinator</b> Uitvoerder / financier	X		X	X	In uitvoering  Deel gerealiseerd, deel bij realisatie busbaan (PNH), en deel bij reconstructie (afhankelijk van actie 1). PNH is projectleider namens gemeente voor dit deel van de busbaan. Gemeente wordt daarna wegbeheerder van dit deel.  Waterafvoer van Beverwijk in Scheg is reeds gerealiseerd.
4. Ontwikkel Wijckerpoort en Ankie's Hoeve tot groene woonomgeving en Meerplein en Wijckermolen tot woongebied met (publieke) voorzieningen	<u>Ankies Hoeve / Wijckerpoort</u> - Marktconsultatie - Inrichtings- / verkavelingsschets - Haalbaarheidsstudie - Ontwikkelplan / strategie  - Realisatie/ontwikkelen door marktpartij  <u>Meerplein/Wijckermolen</u>	<b>Beverwijk</b> Velsen ODIJ Ontwikkelen partij NS Prorail <sup>23</sup> Provincie  Zie 1	<b>Coördinator/eigendom</b> Bevoegd gezag Meedenken/kennis Realisatie  Eigendom Eigendom/railinzetpits. Meedenken/kennis  Zie 1	X X X		X X	X	<u>Ankies Hoeve / Wijckerpoort</u> Gereed Gereed  Provincie legt busbaan aan en wordt daarna wegbeheerder  <u>Meerplein / Wijckermolen</u> In combi met actie 1 / 2, zie aldaar.
5. Creer een directe langzaam verkeersverbinding tussen Velsen-Noord en station Beverwijk; elimineer barrièrewerking N197	- Zorgen voor financiële dekking  - Realisatie	<b>Gemeente/PNH</b> Velsen Beverwijk ODIJ	<b>Coördinator</b> Meedenken/financier Meedenken/financier Meedenken/financier		X	X	X	

<sup>11</sup> Bij acties waarbij een intensievere bijdrage van ProRail verwacht wordt, is een opdracht van de gemeente nodig. Om te bepalen wat er precies nodig is, vindt voorafgaand een intake plaats.

<sup>12</sup> Bij acties waarbij een intensievere bijdrage van ProRail verwacht wordt, is een opdracht van de gemeente nodig. Om te bepalen wat er precies nodig is, vindt voorafgaand een intake plaats.

<sup>13</sup> Instrumentarium programma OV-knooppunten: dit kan gaan om bijvoorbeeld een ontwerpatelier, alliantiegesprek, procesaanpak knooppunten of schouw.

# STATIONSGBIED DRIEHUIS

Korte termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Realiseer overkapping fietsparkeerplekken zuidzijde	-Ontwerp maken -Realiseren overkapping	<b>Gemeente</b> ProRail	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken			X		Driehuis zit niet in de huidige tranche van het Actieplan Fietsparkeren.
2. Verbeter de toegankelijkheid van het station (liften)	-Uitvoeren onderzoek naar locatie liften -Realisatie liften	<b>ProRail</b> Gemeente <b>ProRail</b>	<b>Coördinator/kennis</b> Meedenken/kennis <b>Financier</b>			X	X	De lift wordt door ProRail eind 2019 gerealiseerd vanuit het programma Toegankelijkheid
3. Verbeter de bewegwijzering in de stationsomgeving	- gemeentelijke schouw -plaatsen bewegwijzering	<b>Gemeente</b> NS ProRail PNH Westerveld <b>Gemeente</b>	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/inzet instrumentarium <sup>10</sup> Meedenken/kennis <b>Financier</b>		X		X	Bijdrage PNH= bijv. stationsschouw/ontwerpatelier
4. Verken de kansen voor nieuwe mobiliteitsdiensten; vervolgttransport vanaf het station	-Onderzoek starten naar mogelijkheid voor vervolgttransport vanaf het station	<b>Gemeente</b> Buurtbusvereniging Connexion PNH	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis		X			
5. Zet in op uitvoering van woningbouw (o.a. Velserveduin, Missiehuys)	-Voorrang geven aan uitvoering van woningbouw nabij OV-knooppunt	<b>Gemeente</b> PNH	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis		X	X	X	

<sup>10</sup> Instrumentarium programma OV-knooppunten: dit kan gaan om bijvoorbeeld een ontwerpatelier, alliantiegesprek, procesaanpak knooppunten of schouw.



Lange termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1.Nadere afweging van woningbouwoptie zuidostrand Driehuis	- Nadere uitwerking plan (stedenbouwkundig plan, doelgroep, type woningen, aantal woningen in relatie tot RAP-afspraken, bestemmingsplan)	<b>Gemeente</b> PNH	<b>Coördinator</b> Meedenken/inzet kennis			X	X	
2.Zet in op profilering Driehuis (cultuurhistorie, buitenplaatsen, Atlantikwall)	-Uitvoeren marketingonderzoek	<b>Gemeente</b> MRA Bureau Toerisme Haarlem Marketing PNH	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis			X	X	

# STATIONSGBIED SANTPOORT NOORD

Korte termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Verbeter de bewegwijzering richting Kennemerduinen	- gemeentelijke schouw,  -uitwerken en plaatsen bewegwijzering	<b>Gemeente</b> PNH NS ProRail Landgoed Duin & Kruidberg Stichting Santpoort  <b>Gemeente</b>	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/inzet instrumentarium <sup>8</sup> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis  Meedenken/kennis  <b>Coördinator/financier</b>		X			Bijdrage PNH= bijv. stationsschouw/ontwerpatelier
2. Verbeter de sociale veiligheid en toegankelijkheid perrontunnel	-Bestuurlijk overleg met Prorail	<b>Gemeente</b> ProRail	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken			X	X	
3. Stimuleer en faciliteer publieksfuncties in bestaande stationsgebouw (kleinschalige horeca, werkruimtes, dienstverlening)	-Mogelijkheden planologisch faciliteren  -Realiseren programma	<b>Gemeente</b>   NS Eigenaar gebouw	<b>Coördinator</b>   Meedenken Meedenken/financier		X		X	
4. Zorg voor vervolgttransport vanaf het station, bv. Zet de buurtbus breder in	-Onderzoek starten naar mogelijkheid voor bredere inzet buurtbus zie santpoort zuid	<b>Gemeente</b> Buurtbusvereniging Connexion PNH	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis		X			

<sup>8</sup> Instrumentarium programma OV-knooppunten: dit kan gaan om bijvoorbeeld een ontwerpatelier, alliantiegesprek, procesaanpak knooppunten of schouw.





Lange termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1.Zet in op versterking en profilering van station als toegangspoor tot het Nationaal Park Zuid-Kennemerland (wandelen, fietsen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ontwikkelen van ruimtelijk concept voor de buitenpoort en koppeling aan regionale marketingstrategie</li> <li>-Realiseren voorzieningen gericht op de buitenpoortfunctie (infocentrum, fietsverhuur, horeca).</li> <li>-Uitvoeren experiment in het kader van Innovatieprogramma Mobiele Stad</li> </ul>	<b>Gemeente</b> PNH Natuurmonumenten Fietsersbond Metropolaan Landschap OV IJmond Recreatie Noord-Holland NS MRA Bureau Toerisme Amsterdam Marketing Stichting Santpoort Eigenaar gebouw  <b>PNH</b> Gemeente	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/kennis/instrumentarium <sup>9</sup> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis  <b>Coördinator/kennis</b> Meedenken/kennis		X	X		Bijdrage PNH= bijv. stationsschouw/ontwerpatelier en coördinator regionale strategie (ruimtelijke en marketingstrategie).
2.Geef een kwaliteitsimpuls aan de ruimtelijke inrichting van de stationsomgeving	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gemeentelijke schouw</li> <li>- Uitvoeren verbetermaatregelen uitvoeren</li> </ul>	<b>Gemeente</b> PNH  NS ProRail Landgoed Duin & Kruidberg Stichting Santpoort Eigenaar gebouw	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/instrumentarium Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis  Meedenken/kennis Meedenken/kennis		X		X	Bijdrage PNH= bijv. stationsschouw, ontwerpatelier
3.Verken kansen voor toeristische arrangementen en marketing binnen MRA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aansluiten bij MRA-project Amsterdam Bezoeken Holland Zien ("Dutch Dunes)</li> <li>- verbind Santpoort-Noord met de wandelroutes (wandelnetwerk) en fietsroutes (fietsknooppuntennetwerk)</li> </ul>	<b>Gemeente</b> MRA Bureau Toerisme Haarlem Marketing  Gemeente MRA Bureau Toerisme	<b>Coördinator/medefinancier</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis  <b>Coördinator/medefinancier</b>			X	X	
4. Zet proef op voor nieuwe mobiliteitsdiensten op gebied van toerisme en recreatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ontwikkelen mobiliteitsdienst/concept en uitvoeren haalbaarheidsonderzoek</li> <li>-Starten pilot</li> </ul>	<b>Gemeente</b> Connexion Buurtbusvereniging PNH	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis				X	

<sup>9</sup> Instrumentarium programma OV-knooppunten: dit kan gaan om bijvoorbeeld een ontwerpatelier, alliantiegesprek, procesaanpak knooppunten of schouw.

# STATIONSGBIED SANTPOORT ZUID

Korte termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Stimuleer en faciliteer publieksfuncties in bestaande stationsgebouw (kleinschalige horeca, werkruimtes, dienstverlening)	-mogelijkheden planologisch faciliteren -Realiseren programma	<b>Gemeente</b> NS Eigenaar	<b>uitvoerder</b> Meedenken  Meedenken/financier	X		X		
2. Breid het aantal fietsparkeerplekken uit	-Onderzoek naar locatie en wijze waarop de fietsenstallingen kunnen worden uitgebreid  -Aanleg fietsenstalling	<b>Gemeente</b> NS ProRail Spoorbouwmeester PNH	<b>Coördinator/medefinancier</b> Meedenken/kennis Meedenken Meedenken/kennis (of coördinator?) Meedenken/inzet instrumentarium <sup>7</sup>			X	X	Bijdrage PNH= bijv. stationsschouw/ontwerpatelier
3. Verbeter de bewegwijzering in de stationsomgeving	- gemeentelijke schouw  - uitwerken en plaatsen bewegwijzering	<b>Gemeente</b> PNH NS ProRail Woongemeenschap Santpoort Zuid  <b>Gemeente</b>	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/inzet instrumentarium Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis  <b>Coördinator/financier</b>		X			Bijdrage PNH= bijv. stationsschouw/ontwerpatelier
4. Zorg voor vervoltransport vanaf het station, bv. Zet de buurtbus breder in	-Onderzoek starten naar mogelijkheid voor bredere inzet buurtbus	<b>Gemeente</b> Woongemeenschap Santpoort Zuid Connexion PNH	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis  Meedenken/kennis Meedenken/kennis		X			

<sup>7</sup> Instrumentarium programma OV-knooppunten: dit kan gaan om bijvoorbeeld een ontwerpatelier, alliantiegesprek, procesaanpak knooppunten of schouw.



Lange termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Verbeter inrichting van de openbare ruimte rondom het stationsgebouw	- Schouw organiseren  - Verbetermaatregelen uitvoeren	<b>Gemeente</b> ProRail Eigenaar gronden Woongemeenschap Santpoort Zuid	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis		X	X		
2. Zet in op profilering van het station Santpoort Zuid (cultuurhistorie, wandelen, fietsen)	- wandelroutes uit het wandelnetwerk en fietsroutes uit het fietsknooppuntennetwerk laten aansluiten op Santpoort-Zuid	<b>Gemeente</b> Woongemeenschap Santpoort Zuid MRA Toerisme Haarlem Marketing Ruïne van Brederode	<b>Coördinator/medefinancier</b> Meedenken/kennis  Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis			X	X	

# STATIONSGBIED BLOEMENDAAL

Korte termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Verbeter de toegankelijkheid van het station (liften)	-Realisatie van liften op het station	<b>ProRail</b> Gemeente	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/kennis		X			Uitvoering staat begin 2018 gepland, realisatie voor eind 2018.
2. Geef een ruimtelijke kwaliteitsimpuls aan de stationsomgeving	-Omgeving station Bloemendaal is recentelijk al opgeknapt.	<b>Gemeente</b> PNH NS ProRail/Winkeliersvereniging Bloemendaal	<b>Coördinator</b> Meedenken/inzet instrumentarium <sup>5</sup> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis	X				Kwaliteitsimpuls = niet bijbouwen. Bijdrage PNH= bijv. stationsschouw/atelier
3. Verbeter de bewegwijzering en informatievoorziening naar strand, dorp en sportfaciliteiten	-Uitvoeren verbetermaatregelen	<b>Gemeente</b> PNH NS Winkeliersvereniging Bloemendaal	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/inzet instrumentarium Meedenken/kennis Meedenken/kennis		X			Bijdrage PNH= zie ambitie 2
4. Breid het aantal fietsparkeerplekken uit	-Onderzoek naar locatie en wijze waarop de fietsenstallingen kunnen worden uitgebreid	<b>Gemeente</b> NS ProRail Spoorbouwmeester	<b>Coördinator/medefinancier</b> Meedenken/kennis Meedenken Meedenken/kennis (of coördinator?)			X	X	Bloemendaal zit niet in de huidige tranche van het Actieplan Fietsparkeren.

<sup>5</sup> Instrumentarium programma OV-knooppunten: dit kan gaan om bijvoorbeeld een ontwerpatelier, alliantiegesprek, procesaanpak knooppunten of schouw.



Lange termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Verbeter de aansluiting van Bloemendaal op de Haarlemse zijde (bijv. doortrekking perrontunnel)	-Organiseren ontwerpatelier/workshops	<b>Gemeente</b> ProRail NS	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis <sup>6</sup> Meedenken/kennis		X	X	X	In verleden is doortrekking naar Haarlemse zijde onderzocht en door college verworpen.
2. Zet in op profilering en promotie van station Bloemendaal als Haarlem Noord/ Sportpark	-Onderzoek naar naamswijziging station?	<b>Gemeente</b>	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis			X	X	Samenhang met bewegwijzering; naamswijziging niet aan de orde

<sup>6</sup> Bij acties waarbij een intensievere bijdrage van ProRail verwacht wordt, is een opdracht van de gemeente nodig. Om te bepalen wat er precies nodig is, vindt voorafgaand een intake plaats.

# STATIONSGBIED HAARLEM

Korte termijn ambities	Acties	Partijen <sup>1</sup>	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1.Ontwikkel een integrale visie voor het stationsgebied	-Organiseren werksessies/ ontwerpatelier	<b>Gemeente</b> ROVER PNH AM Pinnacle Café de Hut VVE Lange Herenstraat Fietzersbond	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/inzet instrumentarium <sup>2</sup> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis	X	X			Bijdrage PNH= bijv. atelier, procesaanpak
2.Breid het aantal fietsparkeerplekken uit (o.a. door een betere benutting NS-fietsenstalling), ook met aandacht voor buitenmodel fietsen (i.e. bakfiets etc.)	-Betere benutting NS-fietsenstalling  -Onderzoek naar locatie en wijze waarop de fietsenstallingen kunnen worden uitgebreid. Gewenste capaciteitsuitbreiding 5000 fietsen.  -Aanleg fietsenstalling	<b>Gemeente</b> NS ProRail Spoorbouwmeester  PNH	<b>Coördinator/medefinancier</b> Meedenken/exploitatie NS-stalling Meedenken/medefinancier Meedenken/kennis (of coördinator?)  Meedenken/inzet instrumentarium		X  X	  X		Voor de NS-fietsenstalling wil NS de stalling automatiseren en het regime eerste 24 uur gratis introduceren. Gevraagd wordt een 50% bijdrage in de kosten (totaalkosten zijn 330.000 euro)  Bijdrage PNH= bijv. ontwerpatelier
3.Verbeter bewegwijzering op het stationsplein; verken mogelijkheden voor aankondiging van evenementen. Verplaats het informatiebord voor de bussen richting hoofdingang	-Organiseren beheerschouw  -Uitvoeren verbetermaatregelen	<b>Gemeente</b> ROVER Café de Hut VVE Lange Herenstraat Connexion NS ProRail	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis		X  X	  X		ProRail en NS gaan alleen over beheermaatregelen in het station
4.Haal nissen en donkere hoeken weg op het station; verbeter de sociale veiligheid (verlichting). Onderzoek mogelijkheden openbaar toilet in de fietsenkelder	-Organiseren beheerschouw  -Uitvoeren verbetermaatregelen	<b>Gemeente</b> ROVER Café de Hut VVE Lange Herenstraat Connexion NS ProRail	<b>Coördinator/financier</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/medefinancier Meedenken/kennis		  X	  X		Licht in de tunnel is inmiddels gerealiseerd



Lange termijn ambities	Acties	Partijen	Rol/bijdrage	2017	2018	2019	2020	Opmerkingen
1. Verbeter bereikbaarheid station vanaf Haarlem-Noord voor langzaam verkeer. Verminder barrièrewerking Bolwerkroute aan de noordzijde station; betere inpassing van de N200	-Onderzoek uitvoeren	<b>Gemeente</b> Fietsersbond PNH (Connexion?)	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/inzet instrumentarium <sup>3</sup>			X	X	Bijdrage PNH= bijv. ontwerpatelier
2. Creëer een efficiëntere inpassing van het busstation met voldoende capaciteit	-Uitvoeren deelonderzoek in het kader van een gezamenlijke integrale visie stationsgebied	<b>Gemeente</b> Connexion NS Spoorbouwmeester ROVER PNH PRORAIL	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis (of coördinator?) Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis <sup>4</sup>		X	X	X	
	- Opstellen gezamenlijke startnotitie provincie en Haarlem	<b>Gemeente</b> PNH	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis		X			
3. Zet in op verdichting met gemengde functies en herstructurering stationsplein, waarbij de oude structuur (Stationsstraat en verbinding Kenaupark en Ripperdapark) hersteld wordt	-Marktonderzoek, haalbaarheidsstudie uitvoeren naar mogelijke ruimtelijke programmering	<b>Gemeente</b> Pinnacle AM PNH	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/inzet instrumenten		X	X	X	Bijdrage PNH= bijv. ontwerpatelier
	-Onderzoek naar ruimtebehoefte openbaar vervoer in relatie tot vastgoed, stedenbouwkundige context en aangename verblijfskwaliteit.	<b>Gemeente</b> PNH	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis		X	X	X	
4. Verbeter de ruimtelijke aansluiting op langzaam verkeersroutes naar het centrum en de uitstraling van de Jansweg	-Onderzoek uitvoeren	<b>Gemeente</b> Café de Hut VVE Lange Herenstraat Fietsersbond	<b>Coördinator</b> Meedenken/kennis Meedenken/kennis Meedenken/kennis			X	X	

<sup>1</sup> Disclaimer: nog niet alle bijdragen aan acties zijn afgestemd met de verschillende partijen. Dit wordt de komende weken verder opgepakt.

<sup>2</sup> Instrumentarium programma OV-knooppunten: dit kan gaan om bijvoorbeeld een ontwerpatelier, alliantiegesprek, procesaanpak knooppunten of schouw.

<sup>3</sup> Instrumentarium programma OV-knooppunten: dit kan gaan om bijvoorbeeld een ontwerpatelier, alliantiegesprek, procesaanpak knooppunten of schouw.

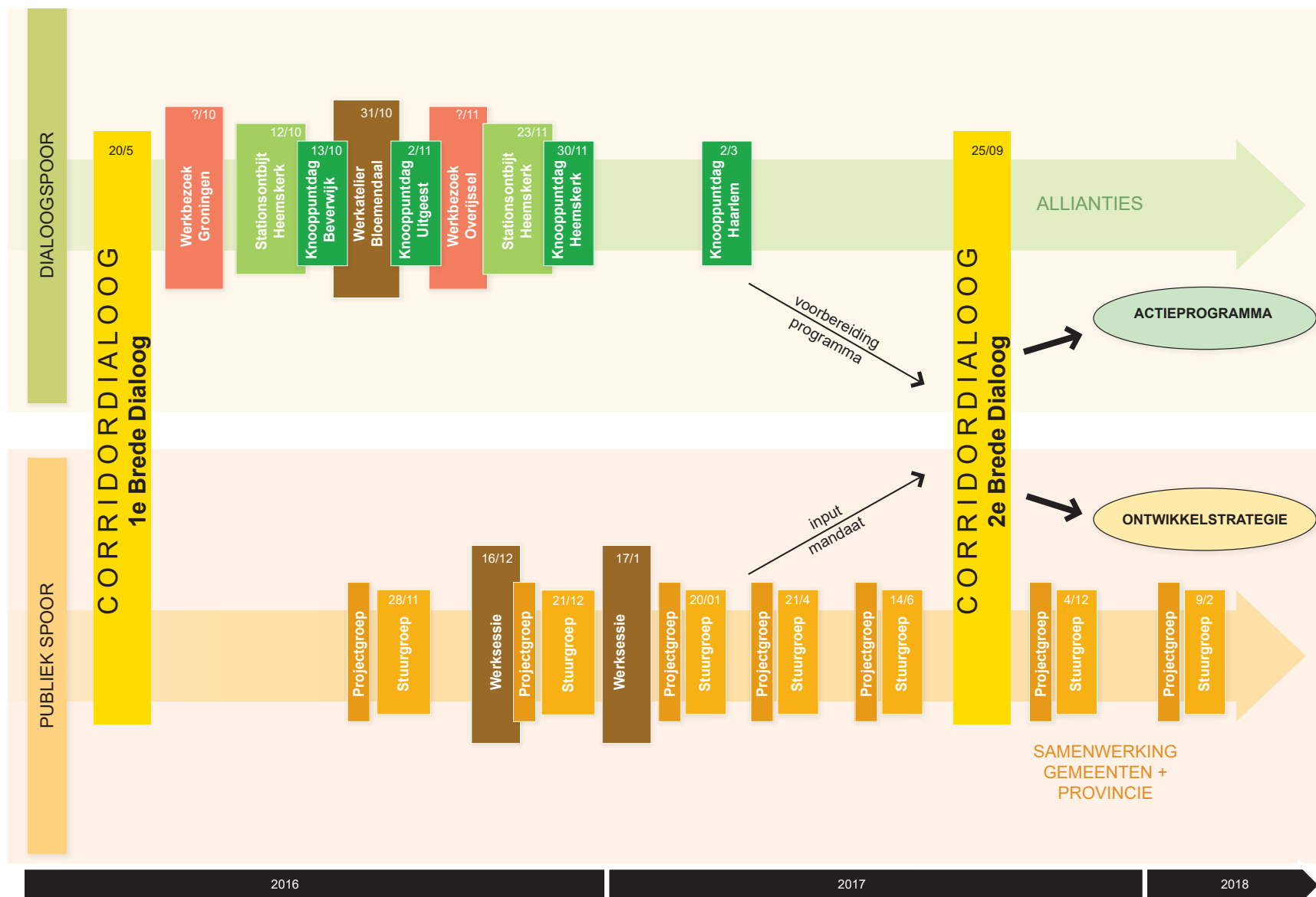
<sup>4</sup> Bij acties waarbij een intensievere bijdrage van ProRail verwacht wordt, is een opdracht van de gemeente nodig. Om te bepalen wat er precies nodig is, vindt voorafgaand een intake plaats.

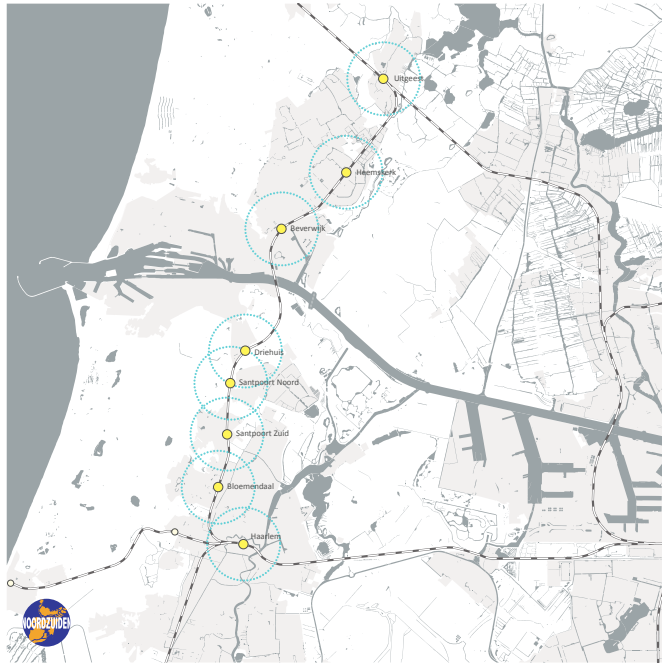


Brede Schouw Uitgeest: rondgang door stationsgebied en in gesprek met voorbijgangers



# Bijlage 1: Procesoverzicht



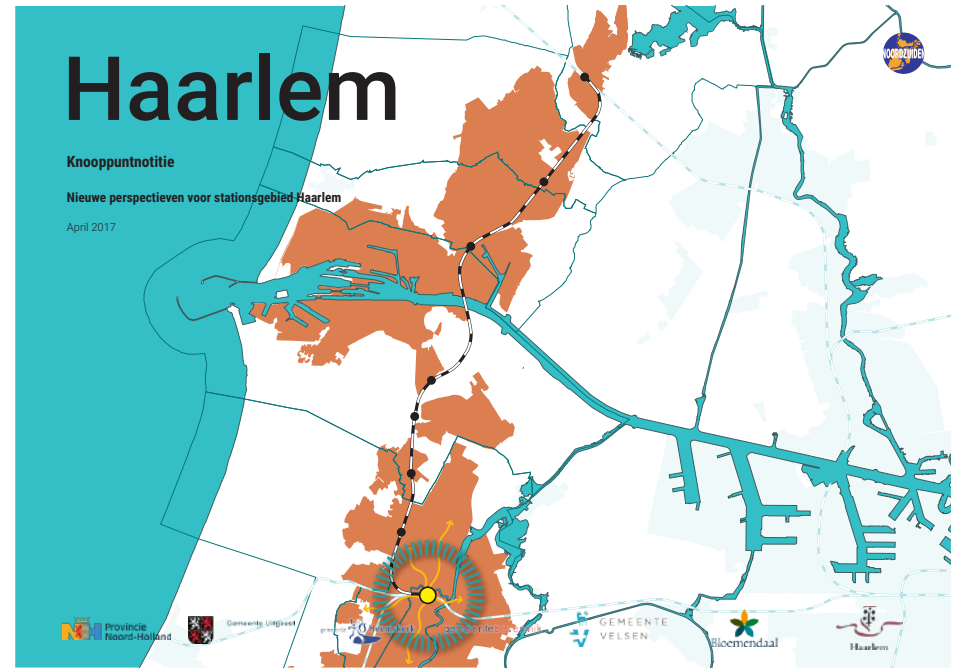


**De kleine mini-atlas**  
t.b.v. regionale ontwikkelstrategie

Corridordialoog Kennemerlijn

11 januari 2017

Noordzuiden



**movin**  
mobiliteit

**Eerste verkenning toekomstscenario's Kennemerlijn**  
Ten behoeve van corridordialoog Kennemerlijn en MIRT NoWa



# Bijlage 2: lijst van deelproducten

**Onderstaande deelproducten uit het gehele proces van de Corridordialoog Kennemerlijn zijn te downloaden op de website van de provincie Noord-Holland: [www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)**

Verslag 1e Brede Dialoog: OV-knooppunten Zuid-Kennemerland en IJmond, Het Noordzuiden, 20 mei 2016

Werkprogramma Corridordialoog Kennemerlijn, provincie Noord-Holland en Het Noordzuiden, juni 2016

Verslag stationsontbijt mobiliteit Heemskerk, gemeente Heemskerk, 12 oktober 2016

Presentatie en verslag 'Stations als toegangspoorten voor recreatie en toerisme', gemeente Bloemendaal en gemeente Velsen, 31 oktober 2016

Verslag stationsontbijt mobiliteit Beverwijk, Het Noordzuiden, 23 november 2016

Verslag werkbezoeken decentrale treindiensten, NS-Stations en provincie Noord-Holland, december 2016

De kleine mini-atlas Corridordialoog Kennemerlijn, GIS-analyses t.b.v. regionale ontwikkelingsstrategie, Het Noordzuiden, 11 januari 2017

Aanzet regionale ontwikkelingsstrategie knooppunten, provincie Noord-Holland, april 2017

Knooppuntnotitie Beverwijk, nieuwe perspectieven voor stationsgebied Beverwijk, verslag knooppuntdag 13 oktober 2016, Het Noordzuiden, mei 2017

Knooppuntnotitie Uitgeest, nieuwe perspectieven voor stationsgebied Uitgeest, verslag knooppuntdag 2 november 2016, Het Noordzuiden, mei 2017

Knooppuntnotitie Heemskerk, nieuwe perspectieven voor stationsgebied Heemskerk, verslag knooppuntdag 30 november 2016, Het Noordzuiden, mei 2017

Knooppuntnotitie Haarlem, nieuwe perspectieven voor stationsgebied Haarlem, verslag knooppuntdag 2 maart 2017, Het Noordzuiden, mei 2017

Presentatie 'Inventarisatie van woningbouw en catchmentareas fiets', Paul Chorus, provincie Noord-Holland, mei 2017

Presentatie 'Samenhang mobiliteitsscenario's en ontwikkeling van knooppunten', presentatie voor Stuurgroep Kennemerlijn, Paul Chorus en Edwin van Uum, juni 2017

Rapport 'Eerste verkenning toekomstscenario's Kennemerlijn', ten behoeve van corridordialoog Kennemerlijn en MIRT NoWa, Movin vervoersadvies, juni 2017

Beeldverslag 2e Brede Dialoog: Alliantiepact Kennemerlijn, beeldverslag, provincie Noord-Holland en Het Noordzuiden, 25 september 2017



Wethouders pitchten hun ambities voor eigen stationsgebied

# Bijlage 3: overzicht betrokken partijen

## Overheden

College van Rijksadviseurs  
Metropoolregio Amsterdam  
Ministerie van Economische Zaken (EZ)  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)  
Provincie Noord-Holland

## Gemeenten

BUCH gemeente  
Gemeente Alkmaar  
Gemeente Beverwijk  
Gemeente Bloemendaal  
Gemeente Castricum  
Gemeente Haarlem  
Gemeente Heemskerk  
Gemeente Uitgeest  
Gemeente Velsen

## Verkeer en vervoer

ANWB  
Beverwijk OV IJmond  
Bureau Spoorbouwmeester  
Connexion  
Connexion Amstelland Meerlanden  
IJmond bereikbaar  
Mobiliteitsloket  
Movin  
NS  
NS Stations  
NS Supporter van bewegen  
ODIJ/IJmond bereikbaar  
ProRail  
Q-Park  
Rijkswaterstaat  
Rijkswaterstaat West-Nederland Noord  
ROCOV (Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Noord-Holland)  
Routewerk  
Rover  
Rover Haarlem/IJmond

## Bedrijfsleven

Arcadis - Uitgeest  
Begraafplaats & Crematorium Westerveld  
BITa Center  
Buko  
C&D foods (Netherlands)  
Café de Hut  
Centrum Management Groep  
Cineworld  
Commissie bedrijventerreinen/ OV-IJmond  
Communicatiebureau  
Crown van Gelder  
De Bazaar  
De Trompet  
De Tuinen  
De Wilde Ingenieurs Groep  
Deen Supermarkt  
Design & Management  
Detail Result Group (Logisitiek)  
Detailresult Groep  
DFDS Seaways  
DSE Automatisering  
ENCI Ijmuiden  
Etos  
Fletcher Hotel Resort Spaarnwoude  
Floricultura  
Groot eigenaar woontoren Beresteyn  
Haarlem Centraal (ondernemersvereniging voor Haarlem Centrum)  
Hans Weeren (schoonmaakbedrijf)  
Heliomare

Het Noordzuiden  
Holiday Inn hotel  
Hoogewerf Engineering  
HOS (Haarlemse Ondernemers Societeit)  
Hotel appartementen 'Bloemendaal aan zee'  
Hotel Lion D'or  
IJsbaan Haarlem  
Industrie Kring Haarlem  
InRetail  
Jonge ondernemers IJmond  
Keurslager  
Koninklijke Horeca Bloemendaal/Heemstede  
Koninklijke Horeca Nederland  
Koninklijke Horeca Velsen  
KVSA  
La Cubanita  
Lidl  
Meubelboulevard  
MKB Haarlem  
MKB-Noord Holland  
Ondernemersvereniging IJmond  
One Architecture BV  
Park management IJmond  
Patina Groep  
Patronaat  
Rabobank IJmond  
Rabobank Velsen en Omstreken  
Rijwielhuys Santpoort  
Sansyl  
Seinwezen

Sluijterman van Loo  
Station Bloemendaal' flexwerkplekken  
Stayokay  
Tankstation Euratom BV  
Tata Steel  
Vereniging van Strandexploitanten  
Visser Tweewielers  
VNO-NCW  
VNO-NCW regio Noordwest  
Wereldwinkel Heemskerk  
Winkeliersvereniging Bloemendaal  
Winkeliersvereniging Bloemendaal-Dorp  
Winkeliersvereniging Europaplein  
Winkeliersvereniging Uitgeest  
Winkeliersvereniging Velsbroek  
Zeehaven IJmuiden

## **Ontwikkelaars en corporaties**

AM  
AM Noordwest  
Bouwbedrijf Groen  
BPD (Bouwfonds Property Development)  
Brantjes Makelaardij  
Brederode Wonen  
Cobraspen  
De Wit beheer  
Delta Vastgoed  
Dreef Beheer  
Elan Wonen  
HBB Groep  
Hoorne Vastgoed  
Kennemer Wonen  
Middelkoop Beverwijk  
Nelis Vastgoed  
Pinnacle  
Pré Wonen  
Smit's Bouwbedrijf  
Velison Wonen  
Woningbedrijf Velsen  
Woningstichting de Key  
WOONopMAAT  
Yariko Consulting  
Ymere

## **Maatschappelijke instellingen**

ABC Architectuurcentrum  
Amsterdam marketing / I amsterdam  
Begraafplaats Westerveld  
Caprera  
Centrum manager Haarlem  
Cultuurcompagnie (Buitenplaatsen in Beeld)  
De Daalse Lente  
Duin en Kruidberg Mavo  
FC Uitgeest  
Fietzersbond  
Gymnasium Felinesum  
Haarlem Marketing  
Haarlemse Bomenwacht  
Historische Vereeniging Haerlem  
Ichtus-college  
Inholland  
Kennemertheater  
Landgoed Duin- en Kruidberg  
Landschap Noord-Holland  
Lopende Zaken  
Mendelcollege  
Nationaal Park Zuid-Kennemerland  
Natuurmonumenten  
Nova College  
Nova College Beverwijk  
Nova College Cios  
Openluchttheater Caprera  
Politie  
Politie NH - Kennemerland  
PWN

Recreatie Noord-Holland  
Recreatieschap Spaarnwoude  
Recreatieschap Uitgeestermeer  
Recron  
RKZ-ziekenhuis  
Schoter  
Staatsbosbeheer  
Stelling van Amsterdam  
Stichting Kastelen, historische Buitenplaatsen en Landgoederen  
Stichting MEGA (Militair Erfgoed Groot Amsterdam)  
Stichting Oer-IJ, R.O.  
Stichting Park management IJmond  
Stichting Winkelstad Beverwijk  
Technisch College Velsen  
Telstar  
Teylers museum  
Vereniging Deltametropool  
Voormalig Adviescommissie Wonen  
Vrijwilligersvervoer IJmond  
Wandeloverleg Noord-Holland  
Winkelstichting Plein 1945  
Zorgbalans

### **Bewonersgroepen en particulieren**

Bewoners uit Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk, Haarlem  
Bewonerscommissie Residence du Pantalon  
Dorpsraad Wijk aan Zee  
Klankbordgroep Omgevingsvisie  
Kopersvereniging Het Groen Balkon  
Marquette  
NIVO N-H(Netwerk Informatie Vrouwelijke Ondernemers)  
PuurSantpoort  
Stichting Burgerbelang Omgevingskwaliteit BUCH regio  
Stichting Dorpsraad Driehuis  
VEBH Vereniging Eigenaren Binnenstad Haarlem  
Verenging van Eigenaren Lange Herenstraat 25-199  
Vo. St. B.O.B ( Burgerbelang Omgevingskwaliteit BUCH regio)  
Wijkplatform IJmuiden-Noord  
Wijkplatform Velsen-Zuid  
Woongemeenschap Santpoort-Zuid





## Rapportage

Tekst: Edwin van Uum – Het Noordzuiden

Kaartbeelden: Het Noordzuiden

Foto's: Het Noordzuiden en Mathijs Wessing

Lay-out: Het Noordzuiden

Druk: Printenbind.nl

Opdrachtgevers



Gemeente Uitgeesl



GEMEENTE  
VELSEN



Haarlem

Samenwerkingspartners



Opdrachtnemer



# Corridordialoog Kennemerlijn

februari 2018

Het Noordzuiden

contactpersoon: Edwin van Uum  
edwin@noordzuiden.nl  
06 - 12 15 49 33