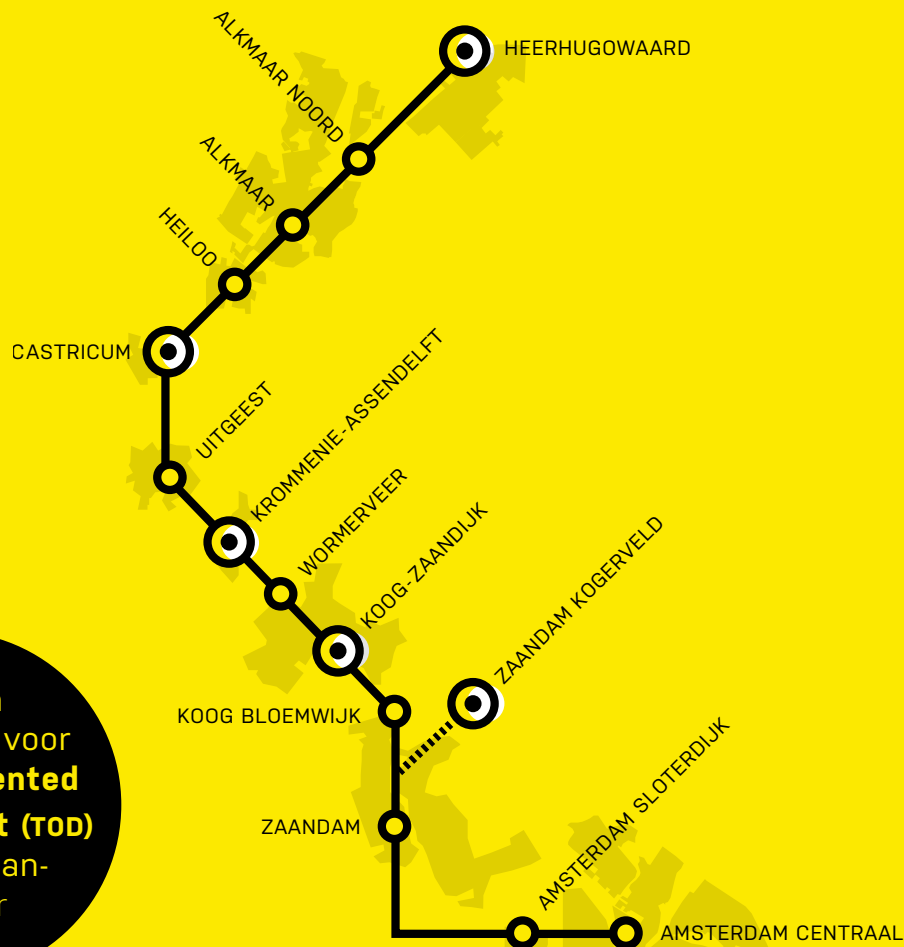


Vijftien
ontwerpen voor
**Transit Oriented
Development (TOD)**
aan de Zaan-
corridor



ONDER WEG!

2014 | 2020 | 2035 | 2065



BNAonderzoek



Vijftien ontwerpen voor Transit Oriented Development (TOD) aan de Zaancorridor

ONDER WEG!

2014 2020 | 2035 | 2065

Vijftien
ontwerpen voor
**Transit Oriented
Development (TOD)**
aan de Zaan-
corridor



Voorwoord

De Metropoolregio Amsterdam moet zich ontwikkelen om ook in de toekomst aansluiting bij de internationale top te houden. In en rond Amsterdam moet er een groot aantal woningen bijkomen om aan de vraag te voldoen. Maar dan wel op de juiste locaties: veel mensen willen stedelijk wonen, goed bereikbaar, in een aantrekkelijke omgeving met voorzieningen binnen bereik. Juist rondom de stationslocaties langs de Zaan-corridor – het spoortraject Amsterdam-Heerhugowaard – liggen hiervoor kansen.

Op initiatief van BNA Onderzoek, TU Delft, en in samenwerking met de provincie Noord-Holland, de gemeenten Zaanstad, Castricum en Heerhugowaard, Stadsregio Amsterdam, NS en Vereniging Deltametropool, werkten tien professionele ontwerpteams en vijf studententeams van de TU Delft samen aan toekomstbeelden en oplossingsgerichte scenario's voor vijf stationslocaties: Heerhugowaard, Castricum, Krommenie-Assendelft, Koog-Zaandijk en Zaandam Kogerveld.

BNA Onderzoek bracht de expertise van architecten, wetenschappers, marktpartijen, overheden en inwoners bij elkaar. Dankzij de frisse, creatieve blik-van-buiten bieden de ontwerpstudies inspirerende visies op de stationsomgevingen en daarmee aanknopingspunten om aan de slag te gaan met de kansen die er liggen. Het ontwerpend onderzoek is op de Zaancorridor de sleutel tot dialoog gebleken. De ontwerpstudies vormden een platform om in gesprek te gaan en op zoek te gaan naar gemeenschappelijke belangen. Kortom: de verbindende kracht van het ontwerp brengt partijen bij elkaar.

De ontwerpen werkten agenderend: ze inspireerden inwoners, reizigers en bestuurders en gaven richting aan de dialoog en de ideeënvorming. Door samen om tafel te gaan zitten, werd duidelijk welke vraagstukken spelen rondom de stations. De studies laten de mogelijkheden zien, maar ze maken ook duidelijk hoe complex het is om stationsgebiedsontwikkeling te realiseren met een veelheid aan partijen. De studies zijn een inspiratiebron. Wij hopen dat ze stakeholders stimuleren om met initiatieven te komen, want ook marktpartijen en eigenaren moeten de handschoen oppakken.

De ontwerpers hebben een voorzet gedaan met beeldende perspectieven voor de stationslocaties op de korte, middellange en lange termijn. Deze publicatie bundelt alle perspectieven en vormt een uitnodiging om gezamenlijk verder aan de slag te gaan.

Fred Schoorl, directeur BNA, branchevereniging voor Nederlandse architectenbureaus

Tjeerd Talsma, gedeputeerde Ruimtelijke Ordening, Milieu en Schiphol, provincie Noord-Holland



Inhoud

8	Op ooghoogte – Een impressie van de vijf stationsgebieden
14	In vogelvlucht – Overzicht van de ontwerpresultaten
22	De doorsnede – Analyse van de waarde van ontwerpend onderzoek voor TOD
HEERHUGOWAARD	
30	De Archipel Route – Stepping stones van de polder via het station naar het winkelcentrum
38	MRA-Heerhugowaard – Heerhugowaard als onderdeel van Metropoolregio Amsterdam
44	Fields of Chances – Ruimte voor groei op de kavels van de polder
52	
CASTRICUM	
62	De overgang vieren – Het station waar stad en duin samenkomen
70	Landscape Oriented Development – Natuurlijke knooppuntontwikkeling
76	Vergezicht aan Zee – Een recreatieve bestemming in de metropoolregio
84	
KROMMENIE-ASSEDELFT	
92	Station door de gevel – Maak de infrastructuur zichtbaar en voeg verbindingen toe
100	Park Assenie – Snippergroen maakt plaats voor spoorpark
106	Stationsmarkt – Van overstapmachine naar metropolitane ontmoetingsplek
114	
KOOG-ZAANDIJK	
124	Het Artefact – Benut de infrastructurele restruimtes
132	Scenario's aan de Zaan – Ingrepen op de korte termijn, strategische keuzes op de lange
138	De ZaanZapper – Metrobus vervangt de sprinter en de auto
146	
ZAANDAM KOGERVELD	
156	De Shortcut – Een modern olifantenpaadje als katalysator
164	Gedachtegoederen – Het station als energiehub en transferplek
166	Stroomsturing – Rationalisering van de verkeersstructuur, verlevendiging van de stad
172	
Zaan kleef aan – Bestuurders bespreken de resultaten en de toekomst	
182	Samenvatting
188	Summary (English)
189	Colofon
192	

TIJS VAN DEN BOOMEN

Op ooghoogte

De Zaancorridor strekt zich uit van Amsterdam tot Heerhugowaard. Of eigenlijk andersom, want de hoofdstad is de magneet die de passagiersstromen 's morgens naar zich toetrekt – 's avonds keren de forensen massaal weer terug. De onevenwichtige belasting van de corridor is een van de problemen waarmee zowel professionele ontwerpteams als studententeams aan de slag zijn gegaan.

Vijf stations fungeerden als proeflocatie om de meerwaarde van ontwerpend onderzoek te bewijzen. Dit boek bevat alle plannen en analyseert de resultaten. Maar eerst een impressie van de locaties. Journalist Tijs van den Boomen ging kijken hoe de stations er medio 2014 bij lagen en kwam onder andere terecht in een groene oase, een modelspoorwinkel en een katholieke kerk.

Acht jaar geleden begon de bouw van een nieuw station voor Krommenie en Assendelft. Op papier was alles tot in de puntjes doordacht: de transparante architectuur van het gebouw, de fietstunnel met directe toegang tot de perrons, de kunstig gevouwen brug voor voetgangers, maar bovenal de locatie. Het nieuwe station verrees namelijk niet op de plek waar het station van beide dorpen al bijna anderhalve eeuw stond, maar vierhonderd meter westelijker, zodat ook de bewoners van de grote nieuwbouwwijk Saendelft het goed konden bereiken. Om de afstemming tussen infrastructuur en stedenbouw te benadrukken kregen de straten van de nieuwbouwwijk namen als Dubbelspoor, Wachtspoor en Zijspoor.

Wat jammer genoeg niet lukte, was om basale voorzieningen als een toilet en een broodjeszaak bij het station te krijgen. Het bleef bij halfhartige pogingen. Zo beschikte het oude station over een NS Kiosk, maar moest het nieuwe station het doen met een portacabin op het parkeerterrein. Voor zo lang het duurde, want na een paar maanden trok de NS de stekker er al uit omdat de omzet te laag was. Evenmin lukte het om De Remise, het café-restaurant dat pal tegenover het oude station lag, mee te laten verhuizen naar de nieuwe locatie. Er was gedoe over geld, er waren rechtszaken over compensatie, maar De Remise bleef waar ze was en langzaam zag eigenaar Marcel Tromp de bezoeken

kersaantallen teruglopen. Vroeger opende hij zijn tent al om zes uur 's morgens, om pas na middernacht te sluiten. Nu begint hij pas om negen uur, als de ochtendspits allang achter de rug is.

In een poging toch wat levendigheid bij het winderige station te krijgen verleende de ontwikkelaar van de nieuwbouwwijk een tijdelijke vergunning aan Emmy's Frietkraam, een mobiele snackbar. Twee jaar lang probeerde Bert van der Bilt op de vlakte voor het station een inkomen bij elkaar te ploeteren, maar deze zomer nam hij met kar en al de wijk naar het recreatiehaventje aan het Alkmaardermeer. Of hij komend jaar weer bij het station gaat staan weet hij nog niet: 'Probleem is dat de forensen die terugkomen uit Amsterdam de fietstunnel in duiken en voordat ze boven de grond komen, zijn ze mijn kar al voorbij.'

En nu is er dan een vierde poging, deze keer óp het perron. Een beetje tot zijn eigen verbazing kreeg Martin Kreekel, die na twee jaar vergeefs solliciteren een eigen zaak wilde beginnen, deze zomer groen licht van de NS voor zijn plan: een combinatie van een verkooppunt, een toilet en 'een stukje toezicht'. Op werkdagen gooit hij om zes uur op perron 2 de deuren van zijn container open, vlak voor de ochtendspits op gang komt. Hij werkt tot halverwege de middag, daarna is het niet meer de moeite, want dan komen er eigenlijk alleen aan de overzijde van het spoor, op perron 1, nog mensen.



Voorlopig kan hij er niet van leven: 'Ik hoop dat de mensen uit de buurt me ook zullen gaan vinden, vooral de scholieren uit Krommenie.' Verlekkerd somt hij op: 'Het Trias heeft achttienhonderd leerlingen en het Russell nog eens twaalfhonderd.' Dat zijn drieduizend schoolkinderen binnen een straal van driehonderd meter, de afstand die volgens de normen van de NS bij uitstek geschikt is voor 'commerciële functies en ontmoetingsfuncties'.

Veelbelovend, tot je kijkt hoe die driehonderd meter er in het concrete geval van Krommenie-Assendelft uitzien: een tunnel onder een drukke provinciale weg die uitkomt op een rotonde, een betonnen wereld die vergeefs met verf is opgefleurd. Je houdt je hart vast voor de toekomst van Martin's Broodjes en Boontjes, zoals hij zijn zaak gedoopt heeft.

Goedlopende horeca is natuurlijk niet zalmakend voor een station, maar het omgekeerde is wel waar: ontbrekende of slecht functionerende voorzieningen maken het leven van de reiziger onaangenaam en het station onveiliger. Logisch dus dat schetsen voor stations steevast met voorzieningen worden opgevulld: hier een espressobar, daar een terrasje en even verderop een leuke shop en een paar kraampjes met lokale producten. Een paar twintigers en dertigers in het beeld fotoshoppen, een zonnetje erbij en het lijkt al snel Italië.

Maar het probleem is, nog afgezien van het druilerige Nederlandse weer, hoe je die voorzieningen realiseert, zeker als de omgeving wordt gedomineerd door infrastructuur. In het geval van Krommenie-Assendelft de spoorlijn, de N203 en de tunnel. Daar iets nieuws uit de grond stampen is een moeilijke opgave, die samenwerking en een lange adem vergt van alle betrokkenen. Veel makkelijker is het dan ook om aan te haken bij initiatieven die er al zijn, bij sociale patronen die al ingesleten zijn.

Van een afstand is het lastig te beoordelen of de verplaatsing van De Remise van de oude naar de nieuwe stationslocatie wel met voldoende tact, overredingskracht en geld is aangepakt, zeker is wel dat de mislukking van die verhuizing grote sociale kosten met zich mee heeft gebracht en dat er nu al ruim vijf jaar met lapmiddelen en noodverbanden wordt geprobeerd de schade te herstellen.

Het station Krommenie-Assendelft laat zien hoe complex het ogenschijnlijk eenvoudige concept Transit Oriented Development (TOD) – oftewel de ontwikkeling van een gebied afstemmen op het vervoersysteem en dan met name op het openbaarvervoersysteem – in de praktijk is. Woonwijk plus school plus station plus tunnel leidt niet automatisch tot een levendige plek.

Om het vijandige infralandschap te laten vervloeien met zijn omgeving en om werkelijke menging en wisselwerking tot stand te brengen, zijn ontwerpers nodig die reageren op de situatie

ter plekke en op de kwaliteiten en krachten die al aanwezig zijn in een gebied. Daarbij gaat het om de landschappelijke en morfologische kwaliteiten, maar ook om de lokale sociale energie. En dat laatste is lastig: kun je een ingreep die vijftig jaar en langer mee moet gaan, koppelen aan een ondernemer die toevallig een nering drijft op die plek?

De BNA en de TU Delft vroegen bij het ontwerpend onderzoek, waarvan dit boek verslag doet, daarom bewust niet alleen naar oplossingen voor de middellange en lange termijn, maar wilden van de ontwerpteams ook weten wat er de komende vijf jaar moet gebeuren. Want niet alleen een reis begint, vrij naar Lao Tse, met de eerste stap, dat geldt, zeker in tijden van economische crisis, ook voor gebiedsontwikkeling. En dus is het zaak om goed te kijken naar kansen en potenties die er nu al liggen. Niet uit alle kiemen kan een grote boom groeien, maar sommige kunnen wel fraaie struiken worden.

Dertien treinstations telt de Zaancorridor tussen Heerhugowaard en Amsterdam Centraal en het zou gekkenwerk zijn om die over één kam te scheren. Dat ligt niet zozeer aan de bouwstijlen, ook al lopen die uiteen van neoclassicistische strengheid tot de transparantie van een moderne luchthaven, maar vooral aan de stationsgebieden en het wijdere achterland van de stations.

In de theorie over TOD worden verschillende cirkels rond stations getrokken om de invloedssfeer te bepalen, de grootste heeft een straal van twaalfhonderd meter, de afstand die je in een kwartier loopt.

Het station van Heerhugowaard is slechts een kilometer verwijderd van de reusachtige shopping mall Middenwaard, en als je de rand van het parkeerterrein als grens zou nemen, is het zelfs maar 750 meter. Dat is dus ruim binnen de kritische grens, maar om nu te beweren dat station en mall een hechte relatie hebben... Loop langs de Zuidtangent, een onherbergzame vierbaans asfaltweg, naar het winkelcentrum en je stuit als eerste op een tankstation van BP.

Ook in de directe omgeving van het stationnetje is flaneren niet de activiteit die je spontaan te binnen schiet. Met een reclamebord werft Zorgplein Heerhugowaard bedrijven die zich hier willen vestigen. De gemeente ziet het stationsgebied namelijk als de centrale schakel in de Boulevard van Lichaam en Geest, een zes kilometer lange strook die parallel aan het spoor loopt van het nieuw te bouwen ziekenhuis tot aan bedrijventerrein De Vaandel. Het zal moeten blijken of deze boulevard echt een relatie met het station krijgt: zullen de bezoekers met het openbaar vervoer komen of toch gewoon met de auto?

Wie probleemloos treinreizigers uit het hele land trekt is Ernst Huider, die direct naast het station de grootste modelspoorzaak van Nederland drijft. Een grotere spoorwegfanaat dan Huider vind je niet makkelijk. Tegen de achterwand van zijn winkel staan twee bankjes met een bagagerek erboven, een origineel zitje uit een hondenkoptrein. Op de plaats van de ruit zit een videoscherm, waarop treinreizen door heel Nederland te zien zijn. Letterlijk alle trajecten van Nederland heeft Huider de afgelopen vijf jaar gefilmd, met het originele geluid van de hondenkoptrein. 's Morgens luistert hij naar het weerbericht en dan haalt hij uit zijn database met achthonderd uur materiaal een opname die past bij het seizoen- en weertype.

Huider is in Heerhugowaard geboren, hij herinnert zich nog goed hoe het station in de jaren negentig eenzaam in de maïsvelden lag en hoe daar Forum I en Forum II verzezen, waar hij nu zelf is gevestigd. Het stationsgebied verdient volgens Huider een verdere impuls en daarom ontwikkelde hij het plan om er een Forum III aan toe te voegen. 'Ik heb het mogen presenteren aan de wethouder, die was zeer geïnteresseerd.' Hij laat de computeranimatie zien die zijn broer van het project maakte en zegt dromerig: 'Het zou een prachtige plek zijn voor gespecialiseerde winkels, niet van die standaardwinkels zoals in Middenwaard.' Of Heerhugowaard werkelijk de potentie heeft om mensen uit het hele land te trekken, is de vraag. Maar zo'n speciaal plantje op het uniforme winkelgazon is het koesteren waard.

Als je met een half oog langs de Zaancorridor reist, glijden de stationnetjes als de kralen van een rozenkrans aan je voorbij, de meeste klein, sommige wat groter, een enkeling echt groot. Pas als je uitstapt en wat langer om je heen kijkt en met mensen praat, ontdek je onverwachte karakteristieken die het gebied kleuren. Dat kan een winkel zijn, zoals in Heerhugowaard, maar het kan ook juist een verstilde plek zijn, zoals in Castricum.

Dit dorp is in bijna alles de tegenpool van Heerhugowaard: klein, pittoresk en omdat het spoor hier een vreemde knik maakt, heeft het als enige gemeente aan de corridor een station dat ver van de provinciale weg ligt. En vooral: het barst in en om het station van de winkels en horeca. Alleen *in* het station zitten al een Kiosk, een bloemist en een fietsenmaker, schuin aan de overkant vind je twee Chinese restaurants en een Italiaan, met daarachter twee levendige winkelstraten. TOD gaat vaak over het toevoegen van nieuw 'programma', maar hier is het eerder zaak om wat orde te scheppen in de kakafonie, zodat ook verborgen kwaliteiten een kans krijgen.

Pal tegenover het station ligt, enigszins verscholen tussen het groen, een bruggetje dat naar de Tuin van Kapitein Rommel voert, een kleine groene oase die door vrijwilligers wordt gerund. Je vindt er slingerende paden, een prieltje, een vijver, een kleine waterval, een kruidentuin. Koffie kost anderhalve euro, daar krijg je zelfgebakken cake bij, en in de herfst appeltaart met een vulling van eigen pluk. De 61-jarige vrijwilligster Lida Betjes zegt: 'Iets anders mogen we helaas niet serveren, dat zou concurrentie zijn voor de horeca in de buurt, maar als je zelf je lunch meebrengt, krijg je van ons een bord en bestek.' Aan de achterkant van het station ligt nog zo'n pareltje verstopt: kinderboerderij 't Dierenduintje, waar oude dieren rustig op hun einde mogen wachten.

Het lijkt wel of Castricum er een sport van maakt om zijn schatten te verbergen. Er is in Nederland geen station waar je zo makkelijk rechtstreeks de duinen in wandelt, maar als nietsvermoedende passant zie je daar niets van. Zelfs Bakkum, de camping waar Amsterdammers al een eeuw hun zomers doorbrengen en die op tien minuten fietsen van het station ligt, staat nergens aangegeven. Akkoord, de vaste treinreizigers weten de weg naar mooie plekken als Bakkum en de Tuin van Kapitein Rommel heus wel te vinden, maar als Castricum zijn intercity-status op lange termijn veilig wil stellen, dan zal het nieuwe mensen moeten trekken.

Nog minder dan Castricum slaagt Koog-Zaandijk erin het prachtige achterland van zijn station onder de aandacht te brengen. Hier gaat het niet om de duinen, maar om de Zaan, die nog geen zevenhonderd meter verderop ligt, en vooral om de wereldberoemde molens van de Zaanse Schans die aan de overkant van de rivier wenken. Het grote verschil met Castricum is dat Koog-Zaandijk wel richtingaanwijzers en borden heeft neergezet om treinreizigers naar het water te krijgen, maar het fabrieksterrein dat je eerst moet doorkruisen blijft een grote barrière voor toeristen. Sinds een jaar staat er een fietsriksja bij de stationsuitgang, die je voor vijf euro naar de Zaanse Schans brengt.

Het was geen initiatief van de gemeente Zaanstad of de NS om deze service aan te bieden, het was zelfs niet in de eerste plaats een commercieel project: Joyce van Baarsen, die de administratie van de aannemerij van haar man doet, wilde meer onder de mensen komen en kocht gewoon twee elektrische riksja's. Inmiddels heeft ze twee mensen die regelmatig voor haar inspringen.

Van Baarsen geniet van haar werk en de contacten die eruit voortvloeien, zo nodigde een Saoedische klant haar en haar man een keer uit voor een diner in zijn hotel: 'Het was een heel tradi-

tionele moslim en hij hoorde ons helemaal uit over prostitutie en softdrugs. Hij was al voor de derde keer op bezoek in Nederland, maar hij had nog nooit gewoon met iemand kunnen praten.'

Van Baarsen draait volop mee in de lokale economie, ze is lid van ondernemersvereniging Zaanse Schans en geeft samen met zes andere kleine ondernemers een boekje met kortingsbonnen uit. Of toeristen die uit het station komen van haar riksja gebruik maken of niet, ze krijgen allemaal een plattegrond met de route naar de molens en een vriendelijk praatje. Je zou op haar service allerlei moderne etiketten kunnen plakken, zoals multimodaal ketenvervoer en duurzaam toerisme, maar vanuit beleidsmatig oogpunt bestaat ze niet. 'Ik heb nog nooit contact gehad met de ns, ze weten denk ik niet eens dat ik hier sta.' En dat is eigenlijk heel vreemd voor een bedrijf dat prat gaat op deur-tot-deurtransport.

Station Zaandam Kogerveld ligt net zo dicht bij de Zaan als dat van Koog-Zaandijk, maar toeristen zul je er niet snel aantreffen. Door de grote leegstand is het bedrijventerrein dat het station van de rivier scheidt hier nog desolater, maar vooral: er is geen molen te bekennen.

Toch is dit stationnetje – met minder dan tweeduizend in- en uitstappers verreweg het kleinste van de vijf – minder provinciaal dan op het eerste gezicht lijkt. Pal ernaast ligt de katholieke Jozefkerk, een typisch jarenzestiggebouw met een losse klokkentoren en grote gebrandschilderde ramen. De zondagse diensten trekken een kleine tweehonderd mensen, vooral uit de directe omgeving. Maar het zijn niet alleen grijze Zaankanters die hier ter kerke gaan, elke maand organiseren zowel Filipijnse als Iraakse geloofsgenoten er hun eigen gebedsdiensten en dan komen vluchtelingen uit het hele land naar Zaandam Kogerveld. Een deel komt met de trein, het is voor de Jozefkerk dus handig om zo dicht bij het station te zitten. 'Even voor de duidelijkheid,' zegt bestuurslid Martin Meulenkamp, 'wij zaten hier eerder dan het station.' En inderdaad, de kerk mag er dan slechts een halve eeuw staan, het station is pas een kwart eeuw oud.

Het internationale trekje van het station zou de komende jaren wel eens vleugels kunnen krijgen, want de gemeente Zaanstad tekende dit voorjaar een intentieovereenkomst met Chinese investeerders, die op de sportvelden achter het station het China Center Zaandam willen bouwen, een combinatie van hotels, short-stay appartementen, een casino en een internationale school.

Die Chinese belangstelling voor Zaandam Kogerveld is minder vreemd dan op het eerste gezicht misschien lijkt: het station heeft tweemaal per uur een rechtstreekse treinverbinding met

Schiphol. Zonder twijfel zal er dan ook een goede wandelroute komen tussen het China Center en het station, maar het gevaar is wel groot dat de Chinese plannen worden behandeld als een geïsoleerd project, een zoveelste eilandje in de waterrijke Zaanstreek. Daarmee zou de gemeente een mooie kans laten liggen om eindelijk een fatsoenlijke wandelroute aan te leggen van het station naar het Zaan Medisch Centrum, het grote ziekenhuis dat nu nog verscholen ligt achter de sportvelden en de afrit van de A8. Door de barrières van wegen en sportvelden is het anderhalve kilometer lopen, maar rechtstreeks is het niet meer dan een luttele vijfhonderd meter, dat is zelfs met een rollator te doen.

Maar wacht even, waarom zou zo'n langzaamverkeerverbinding eigenlijk afhankelijk moeten zijn van een beslissing aan het andere einde van de wereld? Waarom zou Zaanstad niet nu al gewoon een mooi voetpad kunnen aanleggen, en daarmee en passant de sportvelden ontsluiten, die slechts een paar uur per week worden gebruikt? TOD is niet alleen een kwestie van programma toevoegen, maar ook van beter ontsluiten van wat er al is.

De reis langs de vijf stations laat zien hoe verschillend de randvoorwaarden zijn waarmee de ontwerpers te maken hebben, niet alleen in objectieve termen als bebouwingsdichtheden, aantallen passagiers en infrastructurele ontsluiting, maar ook in veel subjectievere zin, zoals de bedrijvigheid ter plekke en de lokale sociale weefsels – of het ontbreken daarvan.

Natuurlijk zal Zaandam Kogerveld niet uitgroeien tot een katholieke hub – hoewel er in de Jozefkerk nu al regelmatig bisschoppelijke vergaderingen plaatsvinden omdat je er zowel met de trein als met de auto zo goed kunt komen – noch kan de modelspoorbaanwinkel van Heerhugowaard het winderige stationsgebied in zijn eentje tot leven kussen of de fietsriksja van Koog-Zaandijk de Zaanse Schans dichterbij brengen. Maar hoe klein ook, het zijn wel levende aanzetten en daarmee aangrijpingspunten voor het in gang zetten van verandering. Om te beginnen op de korte termijn.



HANS DE BOER, PAUL CHORUS, JUTTA HINTERLEITNER

In vogelvlucht

Transit Oriented Development (TOD) kan van de Zaancorridor een verbindende mobiliteitsschakel binnen de Metropoolregio Amsterdam maken, en een drager van de metropolitane, ruimtelijke ontwikkelingen. De hulp van ontwerpers is daarbij volgens Hans de Boer (TU Delft), Paul Chorus (provincie Noord-Holland) en Jutta Hinterleitner (BNA Onderzoek) onontbeerlijk: zij kunnen namelijk de ruimtelijke aspecten van TOD verbeelden, verschillende schaalniveaus in samenhang bekijken en nieuwe en flexibele ideeën en inzichten genereren die nodig zijn voor gebiedsontwikkeling.

De staalkaart van de ontwerpstudies toont niet alleen ideeën voor de vijf locaties, maar ook voor de corridor als geheel, met als meest in het oog springende het haltermodel (concentratie van de woningbouwopgave in Zaanstad en 'dubbelstad' Heerhugowaard-Alkmaar) en de afwaardering van de provinciale weg tussen Uitgeest en Zaandam.

Het kleine stationnetje Koog-Zaandijk ligt ingeklemd tussen een drukke provinciale weg, een industrieterrein en woonwijken uit de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw, de lucht is er zwaar van de cacao van fabriek De Zaan. Op tien minuten lopen ligt de Zaanse Schans, een toeristische trekpleister die jaarlijks ongeveer een miljoen bezoekers trekt. Het merendeel komt met de touringcar vanuit Amsterdam en heeft geen weet van het stationnetje. Ook de bewoners van de wijken langs de spoorlijn stappen liever in hun auto om via de N203 naar hun werk te gaan dan dat ze naar dit station fietsen om de trein te pakken.

Maar wat nu, als je een van de rijstroken van de provinciale weg zou inrichten als een vrije baan voor snelbussen met om de vijfhonderd meter een halte? En als deze bus vervolgens hoogfrequent zou gaan rijden? Misschien willen bewoners dan hun auto laten staan, en toeristen hun touringcar.

Zo'n toekomstperspectief wordt reëel op het moment dat de geplande verbinding tussen de A8-A9 gereed is, want dan wordt de provinciale weg rustiger en komt er ruimte voor een busbaan. En voor fietsers en voetgangers.

Een snelbus heeft ook consequenties voor de spoorlijn: de trein hoeft niet langer te stoppen op de kleine stations en kan als hoogwaardige intercity binnen een half uur Heerhugowaard bereiken, het regionale centrum van de kop van Noord-Holland. Daarmee komt de Metropoolregio Amsterdam voor de mensen uit Heerhugowaard dichterbij en vice versa.

Kortom: hoe knoop je openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen op nieuwe, slimme manieren aan elkaar, om zo de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van locaties binnen de metropoolregio te verbeteren?

Misverstanden De integrale benadering van openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling wordt vaak Transit Oriented Development (TOD) genoemd. In de nauwe betekenis gaat het om het concentreren van wonen, werken en andere voorzieningen nabij spoorwegstations en haltes van het openbaar vervoer. TOD is uit de Verenigde Staten komen overwaaien, daar is het vooral een benadering om de negatieve effecten van auto-afhankelijkheid en *urban sprawl* te verminderen.

Veel mensen leiden daaruit af dat TOD per definitie gaat over het bouwen van nieuwe woningen en kantoren bij knooppunten, waarbij al snel het schrikbeeld van hoogbouw opdoemt. Maar TOD gaat om veel meer dan dat. Het gaat om het aanbieden van een gevarieerd programma met een juiste mix tussen wonen, werken en voorzieningen. Dat kan dus gaan om het toevoegen van winkels, kantoren, scholen of ziekenhuizen, maar net zo goed om een betere ontsluiting van bestaande kwaliteiten en voorzieningen middels wandel- en fietsroutes van het station naar het stadshart of recreatieve attracties. Vast staat dat de lokale context het uitgangspunt is.

Een ander misverstand is dat TOD alleen een rol speelt bij het plannen van nieuwe infrastructuur, om te zorgen dat



gelijktijdig de ruimtelijke ontwikkeling in gang wordt gezet. Maar in Nederland wordt nauwelijks meer nieuwe spoorinfrastructuur aangelegd en het is evenmin de verwachting dat dit weer op grote schaal gaat gebeuren. De nadruk is daarom veel meer komen te liggen op het beter benutten van het bestaande spoorwegnetwerk en van de bestaande ruimte rondom de knooppunten. TOD kan daarbij een belangrijke rol spelen, want de verbetering van de bereikbaarheid van stations en de concentratie van ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving leveren nieuwe reizigers op. Het gaat daarbij zowel om reizigers die het station als vertrekpunt kiezen, als om reizigers die er hun bestemming vinden.

TOD reikt dus verder dan een station of een spoorlijn. Het gaat nadrukkelijk om de regio als geheel, omdat het merendeel van onze verplaatsingen zich daar afspeelt. Voor een succesvolle integratie van openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling is een consistente langetermijnvisie nodig, die de gehele grootstedelijke regio omvat.

Voorbeelden Kopenhagen heeft het goed begrepen met zijn zogenaamde *Finger Plan*, dat al decennialang spoorverbindingen als leidend principe van de ruimtelijke planning van de stad gebruikt. Ze wijzen als vingers vanuit het centrum in verschillende richtingen.

In Nederland zijn Stedenbaan, Randstadrail en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen voorbeelden van regionale TOD. Stedenbaan heeft ambitieuze doelstellingen voor de zuidelijke vleugel van de Randstad: de bouw van 25 tot 40 duizend woningen rondom stations plus de realisatie van nog eens 1,2 miljoen vierkante meter kantoren. Te lang is daarbij de aandacht enkel uitgegaan naar kwantiteit, zonder veel oog voor kwaliteit. De crisis op de kantorenmarkt en de stokkende woningbouwproductie spelen Stedenbaan nu flink parten.

Het Haags-Rotterdamse project Randstadrail is vanuit vervoerskundig en ruimtelijk oogpunt wel een succes. Het aantal reizigers dat dagelijks gebruik maakt van de lightrailverbinding tussen Den Haag CS en Rotterdam CS is veel groter dan verwacht. Dit komt voornamelijk doordat de voertuigen goed aansluiten op de lokale stadsnetwerken, reizigers van Rotterdam-Zuid naar Den Haag hoeven op Rotterdam Centraal zelfs niet meer over te stappen. Daarnaast hebben ruimtelijke ontwikkelingen rondom de tussenliggende stations bijgedragen aan de groei.

De Stadsregio Arnhem-Nijmegen wilde haar ov-concessie aanbesteden in combinatie met bouwrechten op knooppunten.

Een integrale concessie dus, met de bedoeling om de extra ruimtelijke baten dankzij het betere openbaar vervoer terug te ploegen in het ov. Helaas is deze vorm van *value capturing* door de economische crisis uiteindelijk niet van de grond gekomen. Wat daarbij ook een rol speelde, was dat de concessie slechts een looptijd van tien jaar had, wat erg kort is om voldoende ruimtelijke ontwikkelingen, en daarmee dus voldoende baten, te genereren.

Zaancorridor En hoe zit het in Noord-Holland? Dankzij *Maak Plaats!*¹ beschikt deze provincie over een gedetailleerde analyse van de potentie van haar stationslocaties en spoorweglijnen. Uit deze studie blijkt dat de Zaancorridor, de lijn tussen Amsterdam Centraal en Heerhugowaard, een grote ontwikkelingspotentie heeft in zowel vervoerskundig als ruimtelijk opzicht. Door hier in te zetten op het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen rondom stations, kan de Zaancorridor een bijdrage leveren aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de MRA, het behoud van de kwaliteit van het Noord-Hollandse landschap, het realiseren van de woningbouwbehoefte en het verbeteren van de bereikbaarheid. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) van het Rijk is een middel om dit te bereiken. Vanaf 2028 wordt het mogelijk om onder andere op de Zaancorridor elke tien minuten een trein te laten rijden, zodat reizigers net als in de metro geen spoorboekje meer nodig hebben: je gaat naar het station en er komt vanzelf een trein. Het PHS-traject voor Noord-Holland loopt overigens maar tot Alkmaar, Heerhugowaard is niet als station opgenomen in de PHS-plannen, wel studeert ProRail op de mogelijkheid om op het grondgebied van Heerhugowaard het opstelterrein te realiseren dat vereist is voor de intensieve dienstregeling.

Het PHS biedt de capaciteit om spoorboekloos te gaan rijden, maar dat wil niet zeggen dat die frequentie ook daadwerkelijk zal worden gereden. Er moeten tegen die tijd in beide richtingen namelijk wel voldoende reizigers zijn om de dienstregeling financieel rendabel te maken. Een reden te meer om TOD serieus ter hand te nemen, want ruimtelijke ontwikkelingen kunnen voor extra passagiers zorgen.

Naast het plan voor het PHS ligt er ook een toekomstige woningbouwopgave voor de Metropoolregio Amsterdam, waaraan niet meer kan worden voldaan binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam. Ook de eenzijdige spits van bewoners vanuit de plaatsen langs de Zaancorridor naar Amsterdam vraagt er – zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer – om

dat de lokale ruimtelijke ontwikkelingen en programmering uitgebalanceerder en gedifferentieerder worden aangepakt. Wat is er nodig om de spits richting Amsterdam te ontlasten en om tegelijk een tegenspits vanuit Amsterdam te creëren?

De potentie van de Zaancorridor is groot, maar dat geldt ook voor de knelpunten. Mede omdat de groei van de steden en dorpen niet gelijk opliep met de ontwikkeling van het ov-netwerk, heeft de auto de overhand gekregen. Zo is de provinciale weg N203, die tussen Zaandam en Uitgeest parallel aan het spoor loopt, voor voetgangers en fietsers een moeilijk te slechten barrière geworden. Een aantal stations is daardoor slecht bereikbaar, per fiets moet je vaak nare tunneltjes nemen of ver omrijden. De stationnetjes kwijnen weg, de wachtruimtes worden gesloten en als je dan in de regen en kou op een vertraagde trein staat te wachten, stap je een dag later vanzelf weer in de auto. Voor toeristen en recreanten zijn zowel de Zaanse Schans als het duingebied van Castricum slecht herkenbaar en bereikbaar.

Ontwerpteams Tot nu toe waren ruimtelijke ontwikkelingen, vervoer en infrastructuur vooral het werkterrein van planologen, vervoerskundigen en civiele ingenieurs. Gezien de integrale ambitie van TOD en de noodzaak om de ruimtelijke kwaliteiten van stationsomgevingen te verhogen, is het verwonderlijk dat dergelijke opgaven alleen door deze specialisten worden opgepakt. Waarom niet ook door architecten, stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten en kunstenaars? Kan een integrale ontwerpbenadering toegevoegde waarde bieden aan een concept als TOD en ook nieuwe kansen bieden voor de Zaancorridor?

Om een antwoord te vinden op deze vragen heeft de 'Community of Practice Infrastructuur' van BNA Onderzoek de ontwerpstudie 'Designing TOD – Kansen voor de Zaancorridor' opgezet. Naast de BNA hebben TU Delft, NS, provincie Noord-Holland, Vereniging Deltametropool, de gemeenten Castricum, Heerhugowaard en Zaanstad, en in een later stadium de Stadsregio Amsterdam, de studie begeleid.

De stationslocaties in de studie zijn: Heerhugowaard, Castricum, Krommenie-Assendelft, Koog-Zaandijk en Zaandam Kogerveld. De laatste ligt niet aan de Zaancorridor, maar aan de spoorlijn Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Sloterdijk – Hoorn. Omdat er op Zaandam Kogerveld een flink aantal opgaven spelen – zo is er onder andere concrete interesse van Chinese investeerders om er een project te ontwikkelen –, vond de gemeente Zaanstad deze locatie toch interessant genoeg om haar in de studie mee te laten nemen.²

De daadwerkelijke uitvoering van de ontwerpstudie lag bij tien multidisciplinaire ontwerpteams, elk aangevoerd door een architect aangesloten bij de BNA, en bij vijf teams masterstudenten Bouwkunde van de TU Delft, begeleid vanuit de leerstoel Publieke Gebouwen. Omdat de studenten nog met hun opleiding bezig zijn en nog geen praktische ervaring hebben, is hun opgave beperkt tot de architectuur en de infrastructuur van het station en de directe stationsomgeving.

Theoretisch kader De ontwerpteams kregen als theoretisch kader twee modellen mee: het vlindermodel uit de studie *Maak Plaats!* en het locatiesynergiemodel van Gert-Joos Peek³.

Het vlindermodel combineert de 'knoopwaarde' en de 'plaatswaarde' van een stationslocatie, begrippen die afkomstig zijn uit het onderzoek van Luca Bertolini. De knoopwaarde wordt bepaald door de positie van het station in het netwerk, waarbij drie verschillende netwerken in ogenschouw worden genomen: langzaam verkeer, openbaar vervoer en de auto. De plaatswaarde geeft uitsluitend over de ruimtelijke omgeving van een stationslocatie, ook hier wordt een driedeling aangebracht: de intensiteit (dichtheid inwoners, werknemers en bezoekers), de functiemenging (verhouding inwoners en werknemers) en de nabijheid (intensiteit van gebruik binnen de eerste driehonderd meter).

Het vlindermodel hanteert voor het invloedsgebied van het station een cirkel met een straal van twaalfhonderd meter. Het model geeft de knoop- en plaatswaarde visueel weer als de vleugels van een vlinder. De vlinder kan pas vliegen als beide vleugels met elkaar in balans zijn. Er zijn twaalf typen vlinders – de zogenaamde knooppuntmilieus – ontwikkeld. Deze weerspiegelen een ideaaltypische situatie. Uit de mate van en het soort onevenwichtigheid van de vlinders vallen de opgaven voor het concrete knooppunt af te leiden.

Het locatiesynergiemodel maakt niet alleen een onderscheid tussen knoop en plaats, maar ook tussen netwerk en locatie. Zo ontstaat een matrix met een viertal typering van het station, namelijk verbindingsschakel, overstapmachine, ontmoetingsplek en stadscentrum. Het locatiesynergiemodel richt zich vooral op de 'zachte' aspecten van het stationsgebied, zoals de transferkwaliteit en de ruimtelijke en omgevingskwaliteit. In het dagelijks leven gaat het er om of je gemakkelijk je fiets kwijt kunt, of je snel van het ene naar het andere perron kunt komen als je moet overstappen en hoe sfeer en uitstraling van het station en de directe omgeving zijn.



Heerhugowaard



Castricum



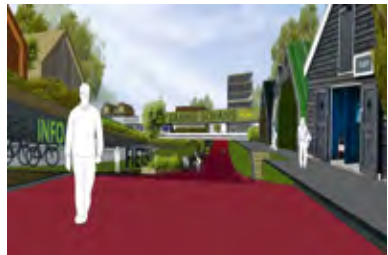
Haltermodel: concentratie woningbouw in Zaanstad en dubbelstad Heerhugowaard-Alkmaar, toeristische en recreatieve programma's op tussenliggende locaties, herkenbare stations en open landschap binnen de Zaancorridor (bronnen: ontwerpteams Fields of Chances, Landscape Oriented Development, Park Assenie, Scenario's aan de Zaan).



Verbinding A8-A9 en afwaardering N203 Zaandam-Uitgeest: nieuwe kansen voor alternatief vervoer, langzaam verkeer en ruimtelijke ontwikkelingen (bron: ontwerpteams Stationsmarkt en ZaanZapper).



Krommenie-Assendelft



Koog-Zaandijk

bestaande knooppunten beter benut. De regionale positie van Heerhugowaard-Alkmaar wordt versterkt, evenals het bestaande stedelijke milieu van Zaanstad. De tussenliggende locaties kunnen elk een eigen programmatische invulling krijgen door hun bestaande identiteit en hun toeristische en recreatieve mogelijkheden te versterken. Denk daarbij onder andere aan het duingebied van Castricum en het unieke polderlandschap van Wormerveer.

De nieuwe verbinding tussen de A8 en A9, waarvoor de mogelijke tracés op dit moment worden verkend, schept volgens het ontwerpteam ZaanZapper de mogelijkheid om de provinciale weg N203 tussen Zaandam en Uitgeest af te waarderen. De N203 autoluw maken biedt meer ruimte voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. Verschillende ontwerpen dragen hiervoor alternatieven aan: van een snelbus op een vrije baan (De ZaanZapper) tot het doortrekken van de metro vanuit Amsterdam Sloterdijk (MRA-Heerhugowaard). Dat zou de sprinter overbodig maken, waardoor op het spoor meer ruimte ontstaat voor intercity's. Het totaal aantal treinen per uur kan dan, ook na invoering van het PHS, gelijk blijven, zodat de spoorwegovergangen niet vaker gesloten hoeven te worden. De barrièrewerking van het spoor blijft zo beheersbaar en die van de provinciale weg kan zelfs worden teruggedrongen.

Variëteit Door op een andere manier naar de Zaancorridor als geheel te kijken ontstaat een raamwerk, waarbinnen lokale oplossingen kunnen bijdragen aan de opwaardering van de hele corridor. De verbeelding van de ontwerpen en de verschillende schaalniveaus die in het ontwerpend onderzoek in samenhang zijn bekeken, hebben tot nieuwe inzichten geleid. Inzichten, die bij betrokken stakeholders een aanzet tot een *mind shift* kunnen geven.

De kracht van de Zaancorridor schuilt in de variëteit aan locaties met hun recreatieve, toeristische en economische mogelijkheden en in het tussenliggende open polderlandschap, dat zo typerend is voor Noord-Holland. Deze locaties zijn nu al goed bereikbaar per trein, maar toeristen en bewoners van de Metropoolregio Amsterdam weten de 'weg er naartoe' niet te vinden. De combinatie van een goed uitgedragen aanbod met een heldere bewegwijzering voor het langzaam verkeer kan al een eerste stap zijn om reizigers – bewoners, toeristen en recreanten – het openbaar vervoer in te krijgen.

TOD betekent niet uitsluitend harde programmering en infrastructuur, maar ook een betere benutting van het bestaande en de verleiding van de markt en gebruiker. Het gaat niet om TOD

in de Amerikaanse betekenis van het woord, maar om TOD volgens het poldermodel, waarbij de verschillende stakeholders niet alleen streven naar de oplossing van hun eigen opgaven, maar ook het overstijgende belang in het oog houden. De Zaancorridor is meer dan een verbindende mobiliteitsschakel op regionaal niveau in de Metropoolregio Amsterdam, het is ook de drager van compacte, goed bereikbare steden en dorpen die elkaar aanvullen, met daartussen groene ruimte. Het biedt daarmee een uitstekend leefklimaat voor de bewoners.

Toekomst Heeft, tot slot, deze ontwerpstudie nu gebracht wat er bij de opzet van werd verwacht? De ontwerpen zelf en de aanpak van ontwerpend onderzoek in teams tonen glashelder aan dat de multidisciplinaire insteek een breed en genuanceerd palet aan strategieën en oplossingen kan opleveren voor verschillende schaalniveaus. De ontwerpstudie heeft de afzonderlijke opgaven verhelderd en tevens de onderlinge relatie tussen een aantal opgaven en oplossingen in beeld gebracht.

TOD als concept wint aan waarde door de introductie van het ontwerpen als vast onderdeel. De ontwerpen spreken voor een belangrijk deel voor zichzelf. Door de verbeelding van de ruimtelijke aspecten van TOD ontstaan nieuwe inzichten, die ook de communicatie verbeteren met relevante stakeholders, bewoners van de locaties en reizigers naar de stations.

Onder Weg! is een mooie vervolgstap op *Maak Plaats!* Het is aan de betrokken partijen – de gemeenten Heerhugowaard, Castricum en Zaanstad, de provincie Noord-Holland, de NS en de Stadsregio Amsterdam – om de kansen voor hun eigen locaties en voor de Zaancorridor als geheel te verzilveren. TOD biedt ook grote kansen voor architecten die samenwerken met alle relevante disciplines, die kiezen voor een integrale aanpak en flexibele fasering en die een heldere visie op de opgaven paren aan een scherp oog voor lokale kwaliteiten.

1. Maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland, provincie Noord-Holland en Vereniging Deltametropool, 2013.
2. Er zijn in Noord-Holland meer stations waarover ontwerpers zich buigen. In het kader van het 'Loket Knooppunten' heeft de Rijksadviseur Infrastructuur en Stad eind 2014 Beverwijk, Hoofddorp en Weesp aangewezen.
3. De mobiele stad; Over de wisselwerking van stad, spoor en snelweg, Tijs van den Boomen en Ton Venhoeven, NAI Publishers, 2012.



FILIP GEERTS EN MICHIEL RIEDIJK

De doorsnede

Wat is ontwerpend onderzoek eigenlijk, wat heeft het opgeleverd voor de Zaancorridor en welke lessen zijn daaruit te trekken voor TOD in het algemeen? En voor het ontwerpend onderzoek zelf? Daarover buigen Filip Geerts en Michiel Riedijk van de TU Delft zich in dit essay.

Door het ontwerpen in te zetten als integraal onderdeel van het onderzoek, blijkt het mogelijk strategieën te ontdekken die niet rechtstreeks voortvloeien uit het programma van eisen. Op basis van de vijftien ontwerpen voor de Zaancorridor komen Geerts en Riedijk achtereenvolgens tot barrière-busting, heruitvinding, re-routing en het perron dat adres wordt. Op een hoger abstractieniveau wijzen beide wetenschappers op het belang van de doorsnede bij infrastructurele opgaven als TOD: alleen daarmee kan de verhouding tussen architectuur en landschap worden begrepen.

Het spoortracé van het Noord-Hollandse Noorderkwartier is een gegeven, de gebruiksdata van de stations zijn bekend, en er bestaat consensus over de toekomstige ontwikkelingen en het nut van Transit Oriented Development (TOD). Wat nog rest is een ontwerp maken.

Op basis van de expliciete en impliciete opgave zou ontwerpen vanzelfsprekend moeten beginnen met een grondige analyse van de situatie ter plekke. Meteen hier worden we al geconfronteerd met de gelaagde opgave voor de Zaancorridor, met enerzijds het regionaal verstedelijkte landschap, anderzijds de vijf stationsgebieden, waarvoor, zoals bij TOD gebruikelijk is, een straal van twaalfhonderd meter wordt aangehouden en ten slotte de vijf stationslocaties zelf met hun perrons, fietsenstallingen et cetera. Typerend voor infrastructurele opgaven is dat die moeten bemiddelen tussen de schaal van transport en de ervaring van de gebruiker.

'Van stoel tot stad' schreef Bakema precies vijftig jaar geleden nog: als je alles maar ontwerpt, dan komt het wel goed. Om dat ontwerpen ook echt goed aan te pakken, is men zich gaan specialiseren: men ontwerpt stoelen of steden. Maar infrastructuur laat zich niet braaf schikken in een van de schaalniveaus en de daarbij horende arbeidsverdeling en specialismes (productontwikkeling, architectuur, ingenieurskunst, planning, landschapsontwerp et cetera), het hoort overal en nergens bij. Infrastructuur lijkt zich op een heel eigen schaalniveau af te

spelen, dat bij uitstek alle andere schaalniveaus bevat, en alles wat ertussen zit, maar dat tegelijk ook tussen die schaalniveaus bemiddelt.

Een ontwerp moet uiteindelijk antwoord bieden op een specifieke vraag op een specifieke plek. Maar hoe specifiek is de vraag? De ontwerpactiviteit leidt er altijd toe dat er zaken uitgezocht moeten worden in de marge van de opgave. Er komt dus altijd onderzoek bij kijken. We zouden dat onderzoekend ontwerpen kunnen noemen. Hoe opener de opgave en hoe abstracter het programma van eisen, hoe meer de vraag van de opgave zelf nog vorm moet krijgen.

Maar ontwerpend onderzoek gaat een stap verder: anders dan bij onderzoek in de marge van het ontwerpen, is het doel hier kennis genereren, en het ontwerp is daarbij eerder middel dan doel. Het ontwerpende deel van het onderzoek leidt er vaak toe dat in eerste instantie onvoorziene mogelijkheden worden ontdekt, die vaak eigen zijn aan een specifieke vraag op een specifieke locatie, maar die onopgemerkt zouden blijven wanneer de vraag in het algemeen wordt beschouwd en die evenmin af te leiden zijn uit de abstractie van een programma van eisen.

De specifieke, idiosyncratische mogelijkheden die voortvloeien uit het ontwerpend onderzoek zijn de aanzet tot het formuleren van nieuwe algemenere inzichten, die mogelijk ook elders relevant zijn. Als deze nieuwe inzichten – die zich oorspronkelijk wellicht beperken tot een detail van een specifieke oplossing

voor een specifieke plek – na enige tijd bevredigende resultaten opleveren voor andere ontwerpvragestukken op andere plekken, kan er sprake zijn van een paradigmaverschuiving ten aanzien van een bepaald type ontwerpvragestuk. We hebben in dat geval, dankzij de ontwerpactiviteit, iets geleerd en we hoeven niet weer van nul af te beginnen als we later in een opgave een vergelijkbaar probleem of vergelijkbare kansen herkennen.

Het is in dit verband nog belangrijk de valse tegenstelling tussen kunst en wetenschap te ontmantelen. In plaats van absolute antwoorden bieden zowel toegepaste kunst als toegepaste wetenschap gesitueerde oplossingen. Hoewel bij het ontwerpen het ruimtelijk oplossende vermogen eerder centraal staat dan de suggestie van het beeld, blijkt het keer op keer onmogelijk om deze ruimtelijke oplossing op te roepen zonder dat ook in een beeld te doen.

Het beeld moet er dus zijn, maar het mag geen valkuil worden en de inhoud tenietdoen. Het moet gevoed blijven door de specifieke opgave, ook al is het beoogde karakter van de oplossing algemeen, want voor ontwerpend onderzoek dreigen dezelfde clichés als voor elk ontwerp, maar erger nog: de suggestie van objectieveerbaarheid, pseudowetenschap en misplaatst empirisme liggen door die zogenaamde veralgemeniseerbaarheid op de loer. Ontwerpen blijft keuzes maken. Ontwerpend onderzoek wil deze keuzes inzichtelijk maken, maar daarmee niet absoluut.

Barrière-busters In de oplossingen die de ontwerpers voor de vijf stopplaatsen aan de Zaan-corridor voorstellen, zien we ondanks verscheidenheid en eigenheid, een viertal tendensen. Als eerste noemen we barrière-busting.

Voor al Koog-Zaandijk en Krommenie-Assendelft laten zien dat bundeling van vervoersstromen niet alleen een duidelijke hiërarchie creëert op het schaalniveau van stad en regio en bovendien versnippering van het landschap tegengaat, maar zonder twijfel ook een barrière opwerpt. Op het maaiveld worden we niet alleen met de quasi-onoverbrugbare infrastructuurbundel zelf geconfronteerd, maar ook met alle moeilijkheden, contradicties en onmogelijkheden die ontstaan als de lijn, die op de plattegrond nog zo vanzelfsprekende leek, landt in de realiteit van de plek.

De bundel is veel minder compact dan de naam doet vermoeden, omdat de verkeerskundigen goochelen met buffers en overal restruimtes creëren. Waar de bundel op de plattegrond de historische lineariteit van de Zaan-corridor nog krachtig bevestigt, leidt hij ter plekke tot allerlei ongemakkelijke interventies

om hem te overbruggen, interventies die de barrièrewerking feitelijk soms zelfs nog verder versterken.

Misschien is een paradigmawisseling nodig: maak diezelfde barrière interessant, juist als barrière. Een voorbeeld daarvan is *Het Artefact*, dat in Koog-Zaandijk de restruimtes tussen spoor en weg beter benut (ten faveure van een vlotte, intense verbinding voor langzaam verkeer op de schaal van de corridor), en dat de barrière zonder schaamte vormgeeft tot een ruggengraat die de regio waardig is.

De tunnel onder het spoor en de provinciale weg in Krommenie-Assendelft is een voorbeeld van een reeds bestaande interventie, die de barrièrewerking niet alleen nog meer benadrukt, maar die ook nog een extra barrière introduceert, loodrecht op die van spoor en provinciale weg.

Voor *Station door de gevel* zijn de bestaande keermuren en toegangshellingen van dit *over engineered* tunnelkunstwerk aanleiding tot een herontwerp van het barrièrelandschap: de nieuwe stationsgevel staat niet langer tussen Krommenie en vinexwijk Saendelft in, maar begeleidt de overgang door een nieuw tussenlandschap, dat de aanzet kan zijn tot een subcentrum op de corridor dat op termijn het weefsel aan beide kanten met elkaar doet vergroen.

We moeten onthouden dat we niet alleen de mogelijkheden moeten verkennen om barrières te slechten of te overbruggen, maar ook om barrières als zodanig vorm te geven en de barrièrewerking positief in te zetten. Castricum lijkt een case voor dit laatste: de poort tot de duinen kan hier nog meer een poort worden door de barrière beter te benutten.

De ZaanZapper laat de mogelijkheden van een complete herinterpretatie van de vervoersmodus op de corridor zien, ingevuld aan de hand van een metrobus die doet denken aan het BRT-systeem van de Braziliaanse stad Curitiba. Specifiek voor Koog-Zaandijk verandert de hoedanigheid van de barrière behoorlijk, maar tegelijk laat het voorstel zien dat het tracé zelf, de lijn door stad en land, een permanentie heeft die de systeemwisselingen overstijgt. De infrastructuurbundel *is there to stay*, maar verandert van karakter en wordt verrijkt. De gesuggereerde 'stedelijke boulevard' die zo ontstaat, leidt ons tevens naar de volgende categorie.

Heruitvinding Infrastructuur lijkt een eigen logica te hebben en wordt daardoor al te vaak als vreemd element in stad en landschap ervaren. Het sublieme geweld van viaducten, tunnels en dijklichamen, maar ook het verkeerskundige genie van rotondes,

wegmarkeringen en bestratingsoplossingen in het verstedelijkte landschap, doen ons vergeten dat de archetypische patronen van stad en land het resultaat zijn van een eeuwenlange evenwichtsoefening tussen vervoersstromen en verblijfsplekken.

Het verschil tussen wegen die van de ene naar de andere plaats voeren enerzijds en straten binnen die plaatsen anderzijds is in het verstedelijkte landschap vervaagd. Het bewust terugrijpen op herkenbare conventies uit het gevestigde repertoire van de stadsplattegrond lijkt ook mogelijkheden te bieden in situaties waarin dat niet of minder voor de hand ligt. Straat, plein, markt, park, boulevard, singel, kade et cetera, zijn geen slogans of recepten voor een stedenbouwkundig vlekkenplan, maar ruimtelijke principes die, mits precies geconcipeerd, weerbare alternatieven op kunnen leveren om de contradicties tussen verblijf en verkeer en tussen plek en machine een plaats te geven.

Een rambla voor Heerhugowaard, een park voor Krommenie-Assendelft, een boulevard te Koog-Zaandijk, het zijn evenzovele manieren om de ruimtelijke principes van de stad een kans te geven op die plekken waar de scheiding van verkeersstromen ons nu eerder overweldigt dan dat ze iets oplost. Het spreekt voor zich dat deze conventies niet zonder meer naar een nieuwe context kunnen worden vertaald. De ontwerpvoorstellen zorgen voor een concrete invulling van deze strategie, bijvoorbeeld in de context van een vinexwijk.

Het mogelijk afwaarderen van de provinciale weg dankzij het doortrekken van de A8 vormt met name in Krommenie-Assendelft sowieso al aanleiding tot een heel ander straatprofiel. Het plan *Stationsmarkt* schetst vervoersstromen tot in de verre toekomst en laat tegelijk zien dat het plein dankzij de grote verblijfskwaliteit zijn functie zal behouden. Eerst wordt het een plek waar de auto nog te gast is, maar als de auto uiteindelijk helemaal verdwijnt, blijft het bestaan als marktplein.

Iets soortgelijks geldt voor *Park Assenie*, dat in plaats van snippergroen een echt park creëert. Het park is hier niet zozeer een stadspark als groene long te midden van de chaos van de grote stad, maar een programmatische verdichting van het landschap van de corridor, zoals dat zich na station Krommenie-Assendelft voor het eerst echt aan beide zijden van het spoor openbaart.

Voor *MRA-Heerhugowaard* is de TOD-opgave niet alleen de manier om Heerhugowaard verder in de Metropoolregio Amsterdam te verweven, maar ook om het op de auto georiënteerde weefsel van deze groeikern aan te pakken. Het plan voor de Zuidtangent tussen station en stadskern is een krachtig voorbeeld van de

gewenste transformatie tot een gemengder netwerk. De tangent krijgt een brede middenberm, zoals *Las Ramblas* in Barcelona, en wordt de toegang tot het nieuwe station. Dit ontwerp hangt nauw samen met de derde categorie.

Re-Routering Essentieel voor TOD is het inzoomen op de langzaam-verkeerroutes naar de stations. Hoewel ze een sine qua non zijn voor de TOD-logica, zien we daarvan weinig terug als we naar de werkelijkheid binnen de straal van twaalfhonderd meter om het station kijken, laat staan daarbuiten. Eerder dan het verdichten binnen de twaalfhonderd-meterstraal is het ontwerpvragestuk het vormgeven van deze toevoeraders voor de gebruikers van de stations.

De Shortcut voor Kogerveld gaat hier letterlijk op in. Het betreft niet alleen in ruimtelijke zin een shortcut, die de overkant van de Zaan betreft bij het *catchment area* van het station, maar ook in de tijd. Het is een eerste, concrete stap die gebruikmaakt van bestaande elementen om een unieke en snelle route naar het station te creëren. Deze route, die de spoorwegbrug en de spoorwegdijk benut en zo meelift op het absolute recht-van-overpad van het spoor, biedt niet alleen een praktische manier om de trein te halen, maar geeft de verscholen wijk Kogerveld ook de broodnodige toegang tot het gebied aan de westzijde van de Zaan en tot de polders aan de oostkant. De barrière van het spoor wordt hier een route.

In het geval van Castricum is al gesteld dat de precieze grens met het duinlandschap dankzij de barrière van het spoor is behouden. De problematiek van de spoorovergangen, die ook hier een rol speelt, mag niet het enige aandachtspunt voor de opgave zijn. In de ontwerpen heerst met name consensus over wat er niet moet gebeuren – geen transferium et cetera – en over de onweerstaanbare aantrekkingskracht van de duinen.

De overgang viert doet dit door een exercitie in wegnemen, eerder dan in toevoegen. Dit betreft met name de ruis die bij een station lijkt te horen, maar in tweede instantie ook letterlijk heel veel grond: tussen het dorp en het spoor wordt een verdiept plein aangelegd als verbinding dorp-duin. Het autoverkeer komt op de spoordijk terecht en de bestaande dorpsrand wordt een balkon.

Landscape Oriented Development laat de duinen liefst in het station al beginnen, wat niet in tegenspraak hoeft te zijn met de ontwikkeling van de duinkant zelf, die een geheel eigen karakter zal krijgen. Ook voor *Vergezicht aan zee* is het programmeren langs de route naar het station (vanuit duin of dorp) het uitgangspunt, en niet het volproppen van de stationslocatie zelf.

De Archipel Route werkt de langzaamverkeerroutes naar het station Heerhugowaard tot in detail uit. Enerzijds vanuit het landschap, anderzijds gebruikmakend van wat nu nog de achterkanten en restruimtes van een verstedelijkte polder zijn: het netwerk van sloten en singels, dat gescheiden is van de hoofdstructuur van de autostad. Een breed en lang perroneiland op het station is onderdeel van die route, ook voor mensen die niet op het station moeten zijn. Geheel trouw aan de principes van de scheiding van verkeersstromen, wordt de gescheiden verkeersafwikkeling van Heerhugowaard eerder op tactische dan cynische wijze extreem doorgezet in het stationsontwerp, met het verschil dat nu de kelderverdieping en de achtergevels bestemd zijn voor de auto.

Het perron wordt adres Een aantal ontwerpen wil blijkbaar nog een barrière slechten: die tussen het perron en de stoep. Deze voorstellen lijken ook de notie 'station' en 'stationsgebied' uit het woordenboek te willen schrappen: de stad zelf wordt het stationsgebied. Het meest letterlijk hierin is *Fields of Chances*, dat in Heerhugowaard van het perron op termijn het adres maakt van de door TOD geïnitieerde ontwikkeling: het station is een open structuur die deel uitmaakt van een geïntensiveerd lint door de polder.

Station Zaandam Kogerveld ontsluit een stuk periferie waar de mogelijkheden eindeloos lijken, maar waar die evengoed ook eindeloos kunnen uitblijven. De geelblauwe trein die nog te sporadisch door het gebied snijdt, bergt de belofte in zich van kleur in de grisaille (grauwschildering). Het gebied lijkt een stroomstoot nodig te hebben, hetgeen *Stroomsturing* ook lijkt te suggereren, en dat begint met het benoemen van een andere barrière dan het spoor, namelijk de laatste kilometer van de A7. Om deze barrière te slechten wordt een geheel nieuwe verkeersafwikkeling voor de Zaankant voorzien, waardoor ook Kogerveld in een geheel nieuw licht wordt geplaatst. Het infrastructuurvraagstuk wordt hier onomwonden aangegrepen om ontwikkelingen te stimuleren en te intensiveren, alsof het verstedelijkt landschap een grote schakelkast is.

Dat TOD niet noodzakelijk gericht moet zijn op rücksichtslose metropoolvorming, bewijst bijvoorbeeld *Gedachtegoederen*. De ontsluiting van het landschap is hier even belangrijk als de beoogde verdichting langs de Zaan. Aan de kant van de bestaande stadsrand wordt de periferie zodanig verdund, dat het onderliggende slagenpatroon van de polder door gaat schemeren. Maar het landschap dat tevoorschijn komt is niet het slagenlandschap van

weleer, maar een nieuw soort productielandschap dat evengoed aan de katalyserende mogelijkheden van het spoor appelleert als de twee voorgaande ontwerpen.

Ook *Scenario's aan de Zaan* zoekt naar de Zaan in de Zaancorridor door de specifieke randvoorwaarden van dit uniek gemengde gebied precies in kaart te brengen. De bestaande mix wonen-industrie-toerisme, zo eigen aan de Zaankant, lijkt op de eerste plaats keuzes te eisen. Tegelijkertijd suggereert elk scenario, dat telkens één element uit deze mix maximaliseert, wel iets dat sowieso kan worden meegenomen naar de toekomst.

De doorsnede als ontwerpmiddel De ontwerpexercitie in de context van de TOD-opgave heeft niet alleen geleid tot een aantal voorstellen – concrete of minder concrete, radicale of minder radicale, op de eerste plaats op de regio geënte of meer uitgewerkte ontwerpen voor de stations –, maar ook tot een inzicht dat specifiek te maken heeft met de complexe gelaagdheid van infrastructuur: de rol van de doorsnede als het ontwerpmiddel-bij-uitstek door de verschillende schaalniveaus heen.

We zijn tot het inzicht gekomen dat de Zaancorridor als ontwerpprobleem alleen te begrijpen is aan de hand van de doorsnede. Meer algemeen is onze stelling, dat de verhouding tussen architectuur en landschap alleen te begrijpen is aan de hand van de doorsnede, en dat daarmee het verschil kan worden gemaakt.

De samenhang tussen architectuur en landschap wordt zelden begrepen op het niveau van de ontwerpmiddelen. Vaak wordt deze relatie beschreven in termen van mooi of lelijk, waarbij de vraag centraal staat of een bepaalde architectuur 'past'. Er wordt verondersteld dat er een directe relatie is tussen de aard van de architectonische expressie en de vorm van het landschap waar die interventie plaatsvindt. De infrastructurale opgave tast het landschap aan, bewerkt de stadsplattegrond, waardoor we al op het moment van analyse andere instrumenten nodig hebben om deze relatie te begrijpen.

Plattegrond, gevel en doorsnede, zijn al eeuwenlang de drie cruciale gereedschappen waarmee architectonische objecten worden begrepen en gerepresenteerd. De plattegrond is het organiserende middel par excellence: hij onderzoekt en toont de schikking en positie van de verschillende plandelen ten opzichte van elkaar. De gevel neemt een representatieve rol op zich, en geeft de abstractie van het architectonische ontwerp een gezicht. De doorsnede laat zien hoe een ontwerp tot gebouw wordt, hoe het zich verzet tegen de zwaartekracht en zich verhoudt tot de ondergrond. Het drieluik constructie-functionaliteit-schoonheid

dat sinds Vitruvius het architectonische denken beheerst (firmitas-utilitas-venustas) zien we zo terug in de conventies omtrent respectievelijk doorsnede-plattegrond-gevel. Maar wat het meest in het oog springt bij de doorsnede is de verhouding tussen het menselijk lichaam en de vorm en hoogte van het architectonisch object en de ruimtes die erdoor worden omsloten. De doorsnede bepaalt de verhouding tussen gebouw en mens.

Dit brengt ons bij de doorsnede en proportionaliteit. Bij architectonische objecten is er bijna altijd sprake van een evenredige verhouding van plattegrond, doorsnede en gevel. Maar op de schaal van de regio – bij het ontwerpen van snelwegen, spoorinfrastructuur en gerelateerde kunstwerken – is de verhouding tussen de omvang van de interventie en de onderlinge verhouding tussen doorsnede, plattegrond en opstand verdwenen. De plattegrond kan over vele kilometers bijna hetzelfde zijn, terwijl de doorsnede steeds verschillende oplossingen biedt om de relatie met de ondergrond te regelen en het landschap te accommoderen. De welhaast oneindige architectuur van de weg of het spoor doorbreekt de proportionele verhouding tussen plattegrond en doorsnede en maakt van de doorsnede een transformerende extrusie, die inspeelt op steeds veranderende condities.

Verder is de gevel vaak geheel verdwenen, doordat de aanleiding daartoe – vaak het maken van een beschermend omhulsel rond een programma – is overgenomen door bijvoorbeeld de voertuigen die van de infrastructuur gebruikmaken, of gereduceerd tot minimale abri's. De 'representatieve' mogelijkheden van de gevel zijn daarmee verloren gegaan, of ze zijn bij het landschap gaan horen bijvoorbeeld in het geval van dijklichamen. Af en toe is er nog een dak, dat vaak een al te expressieve rol krijgt toebedeeld.

Aldus blijft van de architectonische ontwerpmiddelen alleen de doorsnede over, als relevant gereedschap voor het definiëren van de verhouding tussen architectonisch object en regio. De vraag hoe ontwerpinterventies te begrijpen die zowel ingrijpen op de schaal van de regio als op de schaal van het architectonische object, speelt niet alleen bij de Zaancorridor een grote rol, maar bij vele infrastructurale opgaven en landschapsontwerpen. De doorsnede als een transformerende extrusie die is losgekomen van een proportionele relatie met plattegrond en opstand, biedt perspectief als ze ook de kwaliteiten van plattegrond en opstand in zich kan opnemen. Zo ontstaat een geheel eigen ontwerpmethode. In de architectuur van infrastructuur vervult de doorsnede dan ook de taak die traditioneel de opstand en

de plattegrond toebedeeld zijn. De doorsnede gaat de ruimte tevens organiseren en schikken, taken die de plattegrond normaal gesproken op zich neemt. De doorsnede wordt daarmee onderdeel van de representatie die infrastructuur op het eerste gezicht niet heeft.

Conclusie In het begin van dit essay schetsten we hoe het aanpakken van een serie concrete ontwerpvragestukken stapsgewijs zou kunnen leiden tot generiek inzicht in de problematiek. Opvallend bij dit concrete ontwerpend onderzoek naar TOD aan de Zaancorridor is dat dit proces zich in één keer heeft voltrokken.

De uitwisseling van inzichten tussen de verschillende locaties en de verschillende ontwerpers heeft het proces geëxpliciteerd, geïntensiveerd en verrijkt. De ontwerpers namen eerdere ervaringen met processen en beleidsmakers mee in de discussie en werden geconfronteerd met meerdere concrete ruimtelijke voorstellen.

De aard van de TOD-opgave in de metropoolregio is speciaal gebaat bij deze uitwisseling. Standaardrecepten voor TOD liggen niet voor de hand, en gelukkig maar. Wie de corridor afreist, ziet dat de omstandigheden ter plekke te specifiek zijn. Maar juist die specificiteit kan alleen in kaart worden gebracht als tegelijk naar het geheel wordt gekeken. Veel aangedragen oplossingen sluiten elkaar niet uit op eenzelfde locatie, laat staan op de corridor. Deze complementariteit was het expliciete doel op het niveau van de corridor, maar is ook elders mogelijk als de idiosyncratische verscheidenheid van de locaties op een gewogen manier wordt benut.

Ervan uitgaand dat grote ingrepen in het tracé zelf niet aan de orde zijn, verschuift de nadruk naar het kalibreren van het tracé. Dat kan alleen als op elke locatie de andere locaties in de ooghoeken aanwezig blijven. De recepten die in de grote stad leidend lijken te zijn bij de transformatie van de relatie tussen infrastructuur en gebruiker – stations als spektakel met een veelheid aan programma in combinatie met het zoveel mogelijk ondergronds afwikkelen van de eigenlijke vervoersstromen – zijn hier niet van toepassing. Er ontstaat letterlijk ruimte om op een andere manier naar het spoor te kijken.



HW D



HEERHUGOWAARD (STATIONS CODE HWD) ligt op 46 intercity-minuten van Amsterdam Centraal. Het is een new town die vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw in snel tempo is gegroeid en die samen met de historische stad Alkmaar een dubbelstad vormt van zo'n 150 duizend inwoners. De komende jaren staan er in Heerhugowaard nog 6.500 woningen op stapel in de nieuwbouwwijken Heerhugowaard-Zuid, De Draai en Broekhorn.

Het stationsgebied is excentrisch gelegen aan de westzijde van de stad. Met de ontwikkeling van Broekhorn aan de westzijde van het spoor (en een nieuwe spooronderdoorgang, die tevens zal fungeren als toegangsweg vanuit de regio) komt het stationsgebied centraler te liggen. Het stadshart, dat een van de grootste overdekte winkelcentra van Nederland herbergt, ligt dicht bij het station, maar de verbindingen voor langzaam verkeer laten te wensen over.

Heerhugowaard heeft de ambitie om zorg- en onderwijsgerelateerde functies te clusteren op de Boulevard van Lichaam en Geest, een strook met een lengte van zes kilometer die parallel aan het spoor loopt, van het nieuw te bouwen ziekenhuis via het station naar bedrijventerrein De Vaandel.

Direct ten noordwesten van het station ligt, op het grondgebied van buurgemeente Langedijk, het Rijk der Duizend Eilanden met Museum De BroekerVeiling. Een karakteristiek en waterrijk historisch slagenlandschap met potentie in relatie tot het knooppunt Heerhugowaard.

Heerhugowaard

Kengetallen station

IN- EN UITSTAPPERS:
7.561 per werkdag

TREINEN:
5 per uur in 2 richtingen

STREEKBUS 6 HEERHUGOWAARD-ALKMAAR:
2 per uur in 2 richtingen

STREEKBUS 150 NIEUWE NIEDORP-ALKMAAR:
1 per uur in 2 richtingen

STREEKBUS 350 ALKMAAR-LEEWARDEN:
2 per uur in 2 richtingen

Kengetallen omgeving (straal 1.200 meter)

INWONERS:
10.120

WERKNEMERS:
8.966

BEZOEKERS:
gemiddeld 29.542 per dag

Plannen (straal van 1.200 meter)¹

WONINGEN:
54,7 ha (4.500 woningen)

BEDRIJFVIGHEID:
6.130 werknemers (kleinschalige bedrijven)

GEMENGD: 26,3 ha

GEMENGD ZONDER WONEN: 43,1 ha

VOORZIENINGEN: 10,7 ha

GROEN: 2,4 ha

Analyse uit Maak Plaats!

De bereikbaarheid van station Heerhugowaard kan sterk worden verbeterd door frequentere treinverbindingen, betere aansluiting op het onderliggende ov en het snelwegennet, toevoegen van P+R capaciteit én het verbeteren van fiets- en wandelroutes. Om hiervan optimaal te profiteren is het wenselijk om extra woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te creëren, met name in de directe nabijheid (300 meter) van het station.

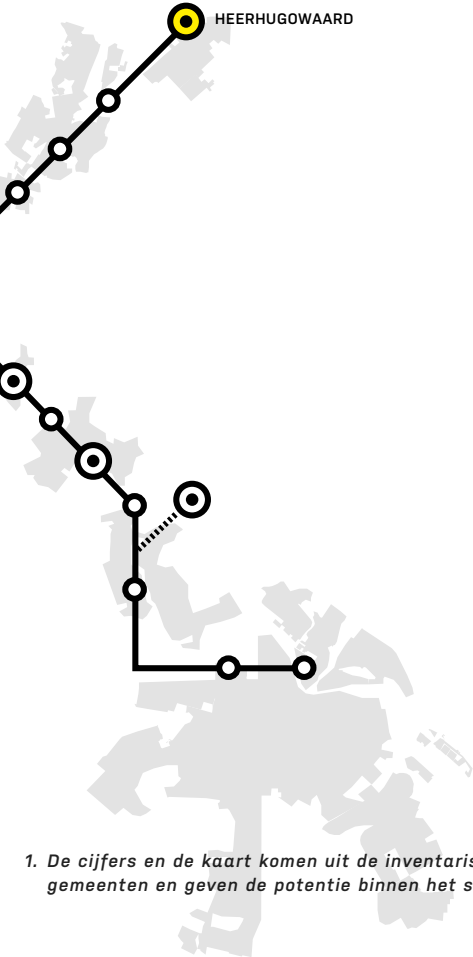
Opgave volgens de gemeente

- Vergroten van de reizigersaantallen.
- Sterkere verankering van het stationsgebied in zijn omgeving, verbetering van de aansluiting op het stadshart, de omliggende woonwijken en het landschap.

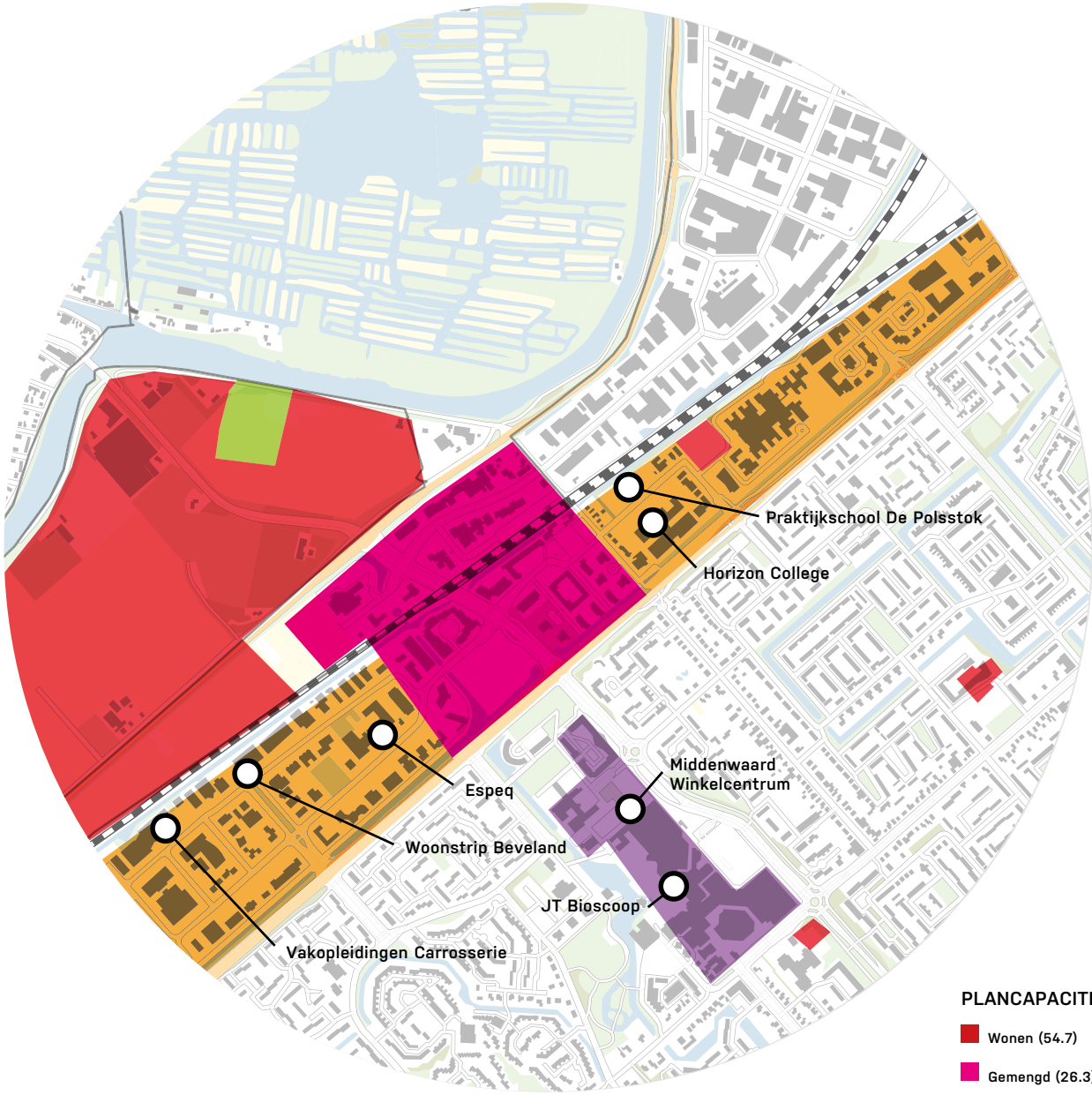
- Het station aantrekkelijker maken, de openbare ruimte verbeteren, aansluiten bij de groene identiteit van Heerhugowaard.
- Openbaar vervoer en fietsen aantrekkelijker maken en P+R en fietsparkeren verbeteren, zodat Heerhugowaard van autostad kan transformeren tot een multimodaal bereikbare stad.
- De Boulevard van Lichaam en Geest als experimentele zone doorontwikkelen, met verdergaande menging van wonen, werken en voorzieningen.
- Versterken van de recreatieve relatie tussen de stationsknoop, het Rijk der Duizend Eilanden en Museum BroekerVeiling.
- Verbeteren van de relatie tussen het station en de omliggende ROC's en scholen.
- Ontwikkeling stationsomgeving koppelen aan vastgoedontwikkeling, kansen creëren voor planologische tijdelijkheid en stedelijke herverkaveling.
- Ideeën genereren voor de doorontwikkeling van de bedrijventerreinen aan de westkant van het spoor.
- Definieren van een eigen, onderscheidende identiteit van Heerhugowaard op de Zaancorridor als groene woonomgeving met veel voorzieningen (Quality of Life) én als zorg- en onderwijsknoop (Boulevard van Lichaam en Geest).

Ontwerpen

- De Archipel Route – *Stepping stones van de polder via het station naar het winkelcentrum* (pagina 38)
- MRA-Heerhugowaard – *Heerhugowaard als onderdeel van Metropoolregio Amsterdam* (pagina 44)
- Fields of Chances – *Ruimte voor groei op de kavels van de polder* (pagina 52)



1. De cijfers en de kaart komen uit de inventarisatie die Maak Plaats! in 2013 opstelde van de harde en zachte plannen van provincies en gemeenten en geven de potentie binnen het stationsgebied weer. De aantallen zijn een momentopname en kunnen dus inmiddels zijn gewijzigd.



Plan capaciteit in een straal van 1.200 meter

PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (54.7)
- Gemengd (26.3)
- Gemengd zonder wonen (43.1)
- Voorzieningen (10.7)
- Groen (2.4)

0 250





Situatie en doorsnede

De Archipel Route

STEPPING STONES VAN DE POLDER VIA HET STATION NAAR HET WINKELCENTRUM

HEERHUGOWAARD ONTWERP STUDENTENTEAM

TU Delft • Dina Dönoch • Stef Hoeijmakers • Rei Sawaki



De stedelijke blokken worden gescheiden door water en wegen

Interventies niet op de eilanden maar in de restruimtes tussen de eilanden

Heerhugowaard is een verzameling eilanden die nauwelijks een relatie met elkaar aangaan. Om het isolement van de eilanden te doorbreken, wordt in de restruimtes tussen de eilanden een nieuwe langzaamverkeerroute aangelegd, die loopt van het agrarische gebied ten noorden van het station tot aan het winkelcentrum in het hart van de stad. Vijf objecten definiëren de nieuwe route, zij smeden de geïsoleerde eilanden aaneen tot een aantrekkelijke archipel.

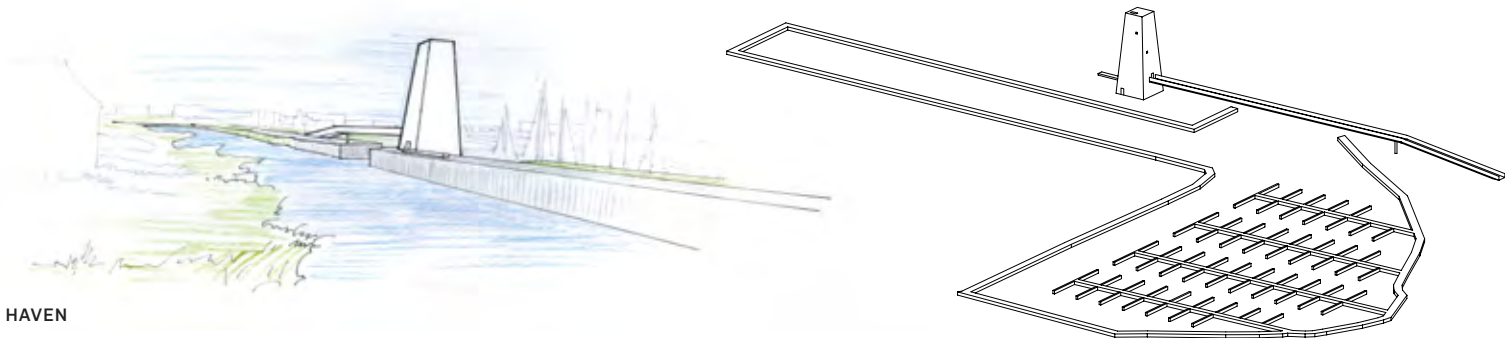
In Heerhugowaard worden de stedelijke blokken van elkaar gescheiden door water en wegen, waardoor je het gevoel krijgt dat het eilanden zijn, die ver van elkaar verwijderd liggen. Dit is een typisch kenmerk van de op de auto georiënteerde new town.

De voornaamste problemen van de locatie komen voort uit de scheiding van snel en langzaam verkeer, de spoorwegovergang en de ontwikkelingen in het noordelijke deel van de stad.

De huidige ontwikkelingen vinden plaats op de eilanden, ze gaan geen verbindingen aan met andere delen van de stad en blijven zo geïsoleerd. De sleutel tot verbetering ligt in de restruimtes, de ruimtes tussen de eilanden. Wij stellen een route voor van de agrarische eilanden aan de noordzijde van Heerhugowaard tot het centrum van de stad, dat ten zuiden van het station ligt.

De voetgangersbruggen en -tunnels in Heerhugowaard zijn enorme objecten. Ze heb-

ben slechts één functie: een route aanbieden die gescheiden is van het snelverkeer. Wij stellen voor deze objecten te ontwikkelen tot ruimtes of meubels die gebruikt kunnen worden. Daartoe introduceren we vijf objecten, die samen de ankerpunten van de route vormen en die de gebruikers op hun pad begeleiden: de Haven, de Brugtoevoeging, het Station, de Brug en de Verbinding. Elk object reageert op de bestaande omstandigheden en vermindert het isolement van de eilanden.



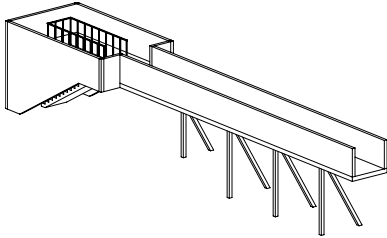
HAVEN



Axonometrie

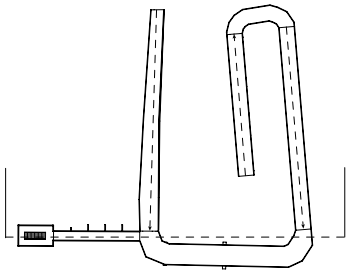
Aanzicht

Doorsnede

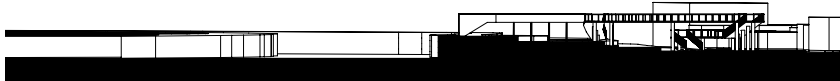


BRUGTOEVOEGING

Axonometrie



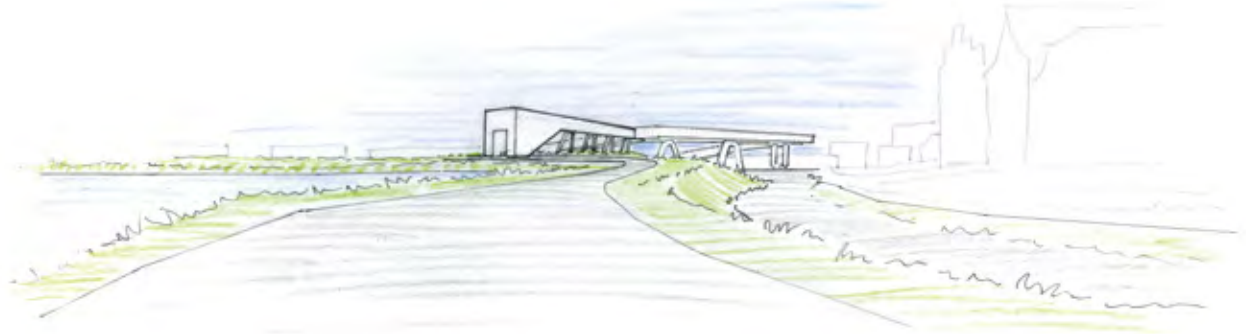
Plattegrond



Aanzicht

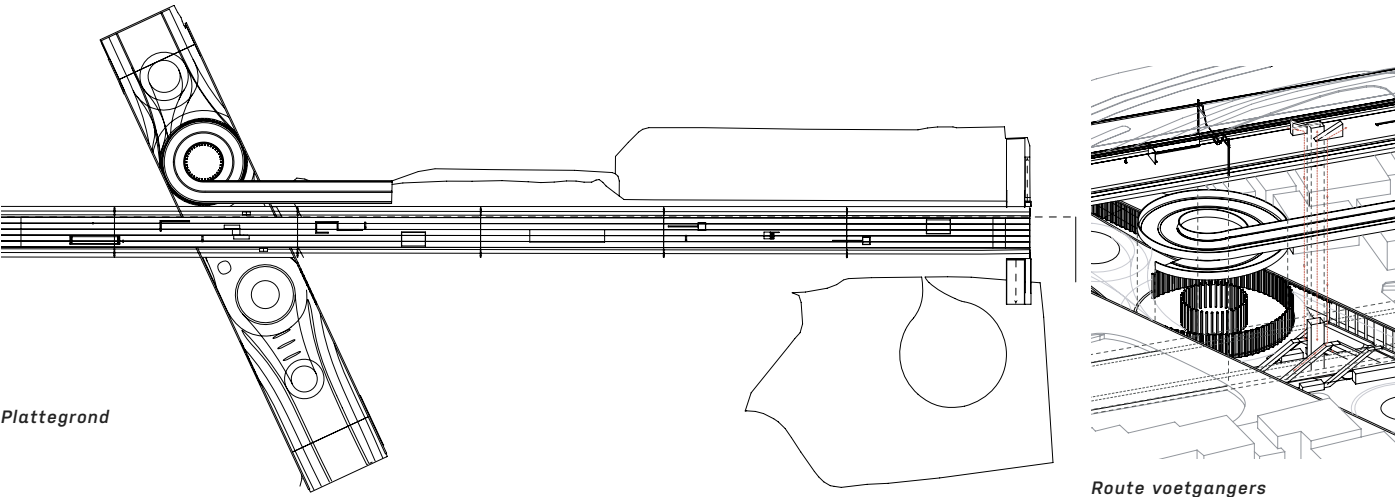


Doorsnede



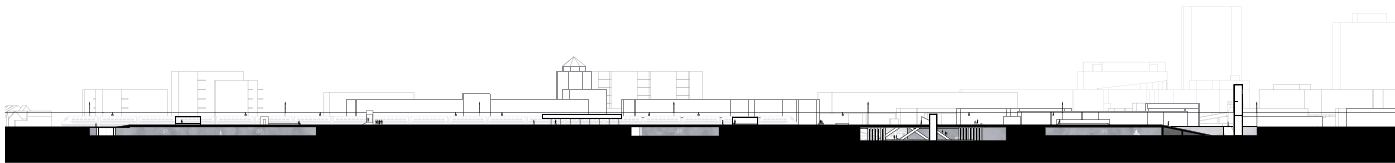
Archipel Route									
2014		2020		2035		2065			
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSENDELFT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD
ZAANDAM KOGERVELD									

STATION



Plattegrond

Route voetgangers



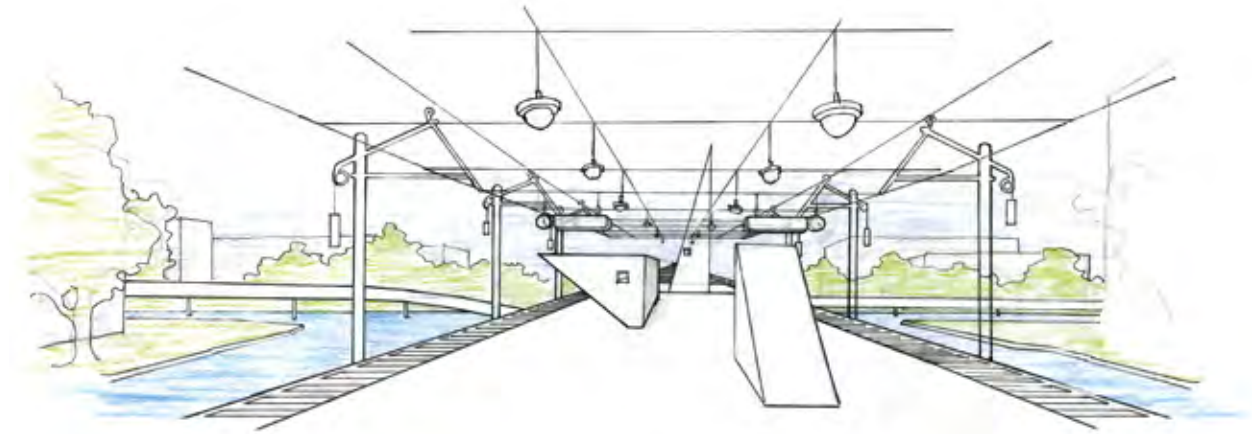
Doorsnede

Haven De haven heeft een capaciteit van tachtig boten en ligt aan een zijtak van het Noordhollandsch Kanaal, dat naar de Noordzee leidt. Het uitkijkpunt van de haven vormt een entree tot de agrarische eilanden, tot het museum ten noorden van Heerhugowaard en tot de stad zelf.

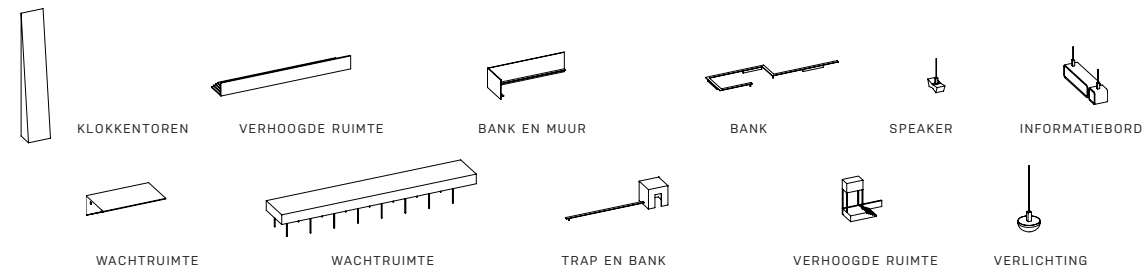
Brugtoevoeging De brugtoevoeging is een uitbreiding van de bestaande fietsersbrug. Deze is bestemd voor fietsers en heeft geen relatie met het water. De brugtoevoeging geeft voetgangers een eigen ruimte en verbetert de verbinding met de dijk en het water.

Station In ons ontwerp voor het station houden we rekening met de reeds geplande ontwikkeling van de spoorwegovergang. Aangezien het huidige perron niet lang genoeg is voor een modern station, verlengen we het tot aan een van de poldersloten. Het derde perron, dat overbodig is, wordt verwijderd. Hierdoor ontstaat langs het water een verbinding die naar het stadscentrum leidt. Met deze ingreep wordt het perron deel van de route, tevens krijgt het de functie van ontmoetingsplaats. De drie bushaltes en de carpool worden verplaatst naar de ondergrondse 'catacomben' zodat de ruimte voor het station vrijkomt. In de catacomben

bevindt zich een spiraalvormige helling die naar de parkeerplaatsen achter het station leidt. De perrons worden van vier zijden toegankelijk met roltrappen en liften, onder het perron komt een fietsenberging. De fietsenstalling en de catacomben scheppen de ruimte om van het perron een verblijfsruimte te maken. Het perron is de grens tussen twee werelden. Om een aantrekkelijke sfeer te creëren en de gebruiker te verleiden er langer te verblijven, wordt hoogwaardig meubilair geplaatst. Functionele objecten, opgehangen aan kabels, zorgen dat het perron daadwerkelijk als station kan fungeren.

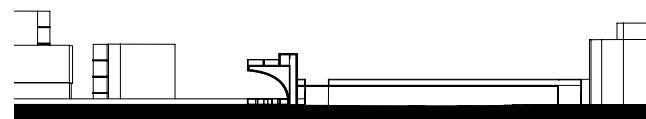


Station Impressie

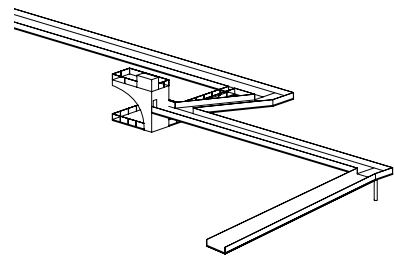


BRUG

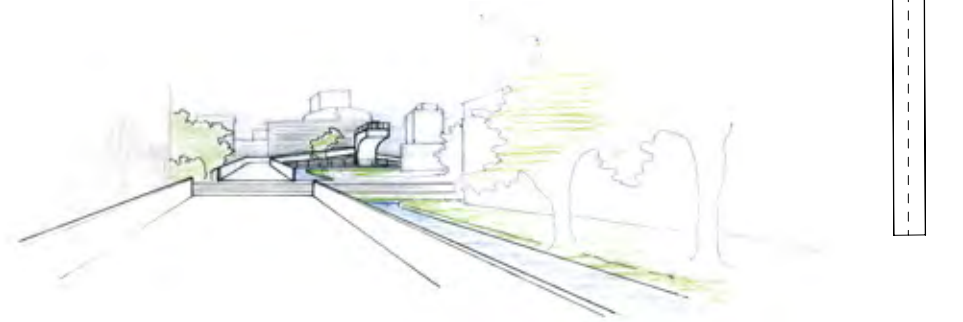
PLATTEGROND



Doorsnede



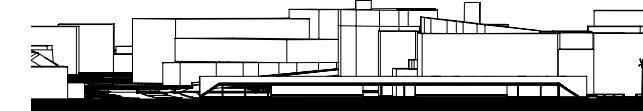
Axometrie



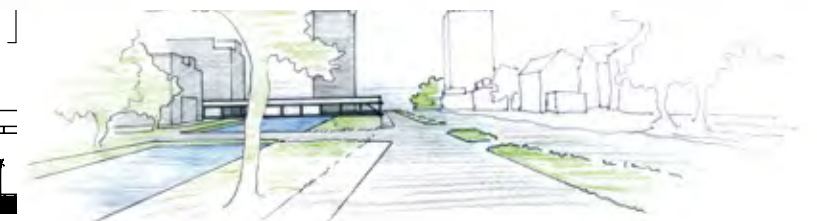
VERBINDING



Plattegrond



Doorsnede



Brug De brug creëert een route los van de relatief drukke weg en zorgt voor de verbinding met het stadscentrum. Tevens biedt de brug een ruimte waar mensen kunnen vertoeven.

Verbinding Het laatste object dat wordt geïntroduceerd is de verbinding van de route met het stadscentrum. Deze loopt langs een bestaande watergang, waardoor een ruimte ontstaat waar je kunt genieten van het uitzicht over het water.

MRA-Heerhugowaard

HEERHUGOWAARD ALS ONDERDEEL VAN METROPOOLREGIO AMSTERDAM

HEERHUGOWAARD ONTWERPTEAM #1

Venhoeven CS architecture & urbanism • Ton Venhoeven **Arcadis** • Robert Jan Roos
• Beate Vlaanderen • Marc Starmans • Bert van Eekelen **René Kuiken Urbanism**

Door het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) uit te breiden tot Heerhugowaard, wordt de stad volwaardig onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De regionale functie van Heerhugowaard wordt versterkt door de toevoeging van woningen en voorzieningen. Economisch zet het stationsgebied nu vooral in op zorg en onderwijs, daaraan worden agribusiness, alternatieve energie en toerisme toegevoegd. Het stationsgebied en de Zuidtangent gaan ingrijpend op de schop om het langzaam verkeer en het openbaar vervoer meer ruimte te geven en de verblijfskwaliteit te versterken. De Zuidtangent groeit daarbij uit tot een horizontaal landmark.

Samenvatting De Zaancorridor, met de regio Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk (HAL) als kop, heeft grote potentie voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam. Om die kansen te verzilveren is een optimaal vervoersysteem vereist. Een treinrit van Amsterdam Centraal naar Heerhugowaard duurt nu nog iets meer dan drie kwartier. Dat kan worden teruggedrongen tot iets meer dan een halfuur als de Zaanse stations op het Amsterdamse metronet worden aangesloten en er een rechtstreekse intercity naar Heerhugowaard gaat rijden. Als dan tegelijk het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) wordt verlengd, is de bereikbaarheid van Heerhugowaard optimaal. Maar verbetering van het vervoersysteem is niet voldoende, ook ruimtelijke ontwikkelingen rond de knooppunten zijn cruciaal.

De Zaancorridor heeft nu nog vooral een richtingsverkeer, bovendien zijn mensen veel tijd kwijt om op hun bestemming te komen. Inzet is dat de verschillende knooppunten aan de corridor meer werkgelegenheid, regionale voorzieningen en recreatieve bestemmingen

gaan ontsluiten. Een gemengd programma op en rond de knooppunten verkort het voor- en natransport en daarmee de reistijd, bovendien wordt een tegenspits gecreëerd. Vooral voor Heerhugowaard geldt: zonder ruimtelijke ontwikkeling is een gezonde exploitatie niet mogelijk, komt er geen hoge frequentie en wordt de stad geen onderdeel van de metropolitane ontwikkeling.

De gemeente Heerhugowaard zet rond het station in op zorg en onderwijs, maar er zijn goede mogelijkheden om dit te combineren met een breder programma. De HAL-regio is de poort naar de regio Noord-Holland Noord, waar industrieën zitten die belangrijk zijn voor de hele metropool, zoals de meest veelzijdige Greenport van Nederland. Daarnaast kunnen bestaande en nieuwe toeristische bestemmingen zich verder ontwikkelen.

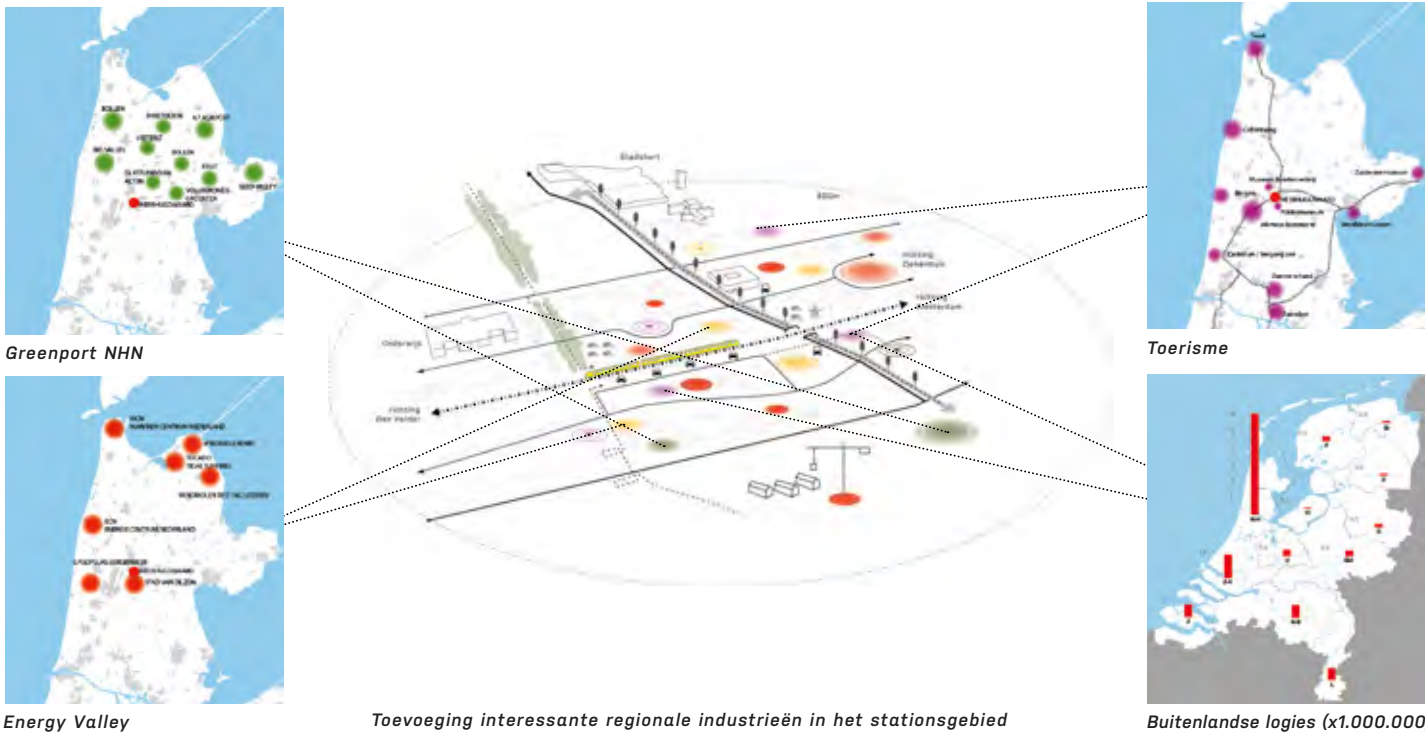
Het lukt de regio nu nog niet om voldoende hoogopgeleide werknemers aan zich te binden. Wil Heerhugowaard uitgroeien tot een belangrijk knooppunt, dan is het nodig dat hoogopgeleiden uit Amsterdam er in een halfuur met de trein kunnen komen.

Om de gewenste ontwikkelingen rond het station – zowel in de directe nabijheid als wat verder weg – goed bereikbaar te maken, moet eerst het stationsgebied zelf beter bereikbaar worden voor alle verkeerssoorten. Het ontwerp voor dit knooppunt staat of valt met de juiste combinatie van maatregelen om van het station tegelijk een aantrekkelijk knooppunt én een aantrekkelijke bestemming in Noord-Holland Noord te maken.

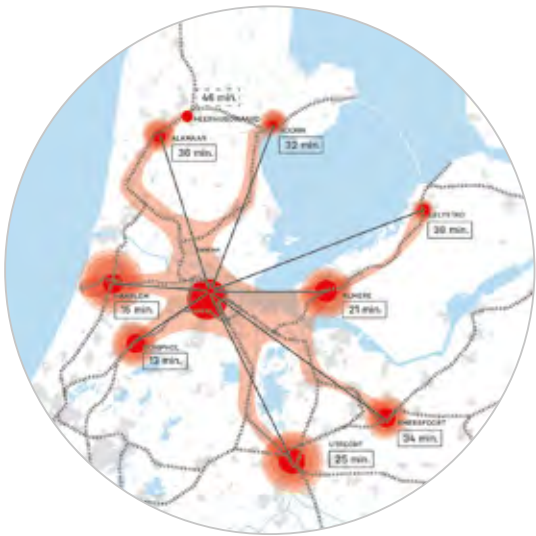
Naast de vergroting van de knoop- en plaatswaarde op regionaal niveau zijn ook op het schaalniveau van de stad verbeteringen nodig. Heerhugowaard als geheel, maar zeker het stationsgebied, moet meer inzetten op langzaam verkeer en openbaar vervoer. Om het gebruik van de openbare ruimte te intensiveren moet de kwaliteit ervan omhoog. Dit vraagt om een combinatie van betere voorzieningen, meer werkgelegenheid en een aantrekkelijk gemengd programma. Een aantal in gang gezette projecten, zoals de ondertunneling van de Zuidtangent onder het spoor, zou hieraan met enige aanpassingen een bijdrage kunnen leveren.



2065: De HAL-regio telt 190.000 inwoners en is het regionale centrum van Noord-Holland Noord. De HAL-regio voedt de Metropoolregio Amsterdam met mensen, voedsel en energie. De HAL-regio is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor. De HAL-regio heeft binnen de Zaancorridor een duidelijk eigen karakter



Archi-punctuur; de breedte van de regio in het stationsgebied incorporeren



Reistijd in de polycentrische metropool

MRA Heerhugowaard		2014	2020	2035	2065
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSEDELFT	UITGEEST
		CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD
		ZAANDAM KOGERVELD			

Ruimtelijke ontwikkeling Om van het stationsgebied van Heerhugowaard meer een bestemming te maken, zal de huidige focus op zorg en onderwijs in deze zone moeten worden verbreed. Een interessante bedrijfstak is de agribusiness. In Noord-Holland Noord ligt een van de zes Greenports van Nederland, een sector waarmee veel geld en mensen gemoeid zijn en die naarstig op zoek is naar hoger opgeleid personeel. Situering van hoofd- en handelskantoren en laboratoria direct naast het station van Heerhugowaard zou wellicht kunnen helpen.

Een andere groeiende bedrijfstak is energie. Noord-Holland Noord neemt deel aan Energy Valley. Daarbij is Heerhugowaard een voorloper, met onder andere de vinexwijk Stad van de Zon. Ook deze bedrijfstak zou kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van het stationsgebied. Ten slotte bieden ook de vrijetijdsindustrie en het toerisme kansen, bijvoorbeeld rond Broek op Langedijk en Scharwoude.

Infrastructurele ontwikkeling Wil de Zaan-corridor maximaal profiteren van en bijdragen aan de Metropoolregio Amsterdam, dan dient hij niet alleen te beschikken over stevige knooppunten, maar ook over een optimaal vervoersysteem. De reistijd van Amsterdam Centraal naar Heerhugowaard is nu nog 46 minuten, terwijl de reistijd naar Amersfoort en Hoorn, die op dezelfde afstand liggen, respectievelijk 32 en 34 minuten is.

Vermindering van reistijd is op verschillen-de manieren te realiseren. Bijvoorbeeld door metrolijn 50 vanaf station Sloterdijk door te trekken over het oude Hembrugtraject. Die lijn loopt parallel aan de Zaanlijn op eigen spoor tot Uitgeest en ontsluit en passant het nieuwe Hembrugterrein. Uitgeest wordt dan een poortstation met aansluiting op het treintraject Hoorn-Den Haag. Op die manier wordt de Zaancorridor gevrijwaard van sprinters en kan de reistijd naar Heerhugowaard verlaagd worden tot 32 minuten.



Doortrekken metrolijn 50 tot Uitgeest

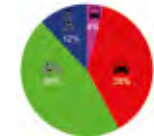


Zuidtangent nu (67 meter breed) – er is ruimte over



Zuidtangent getransformeerd tot lineair park

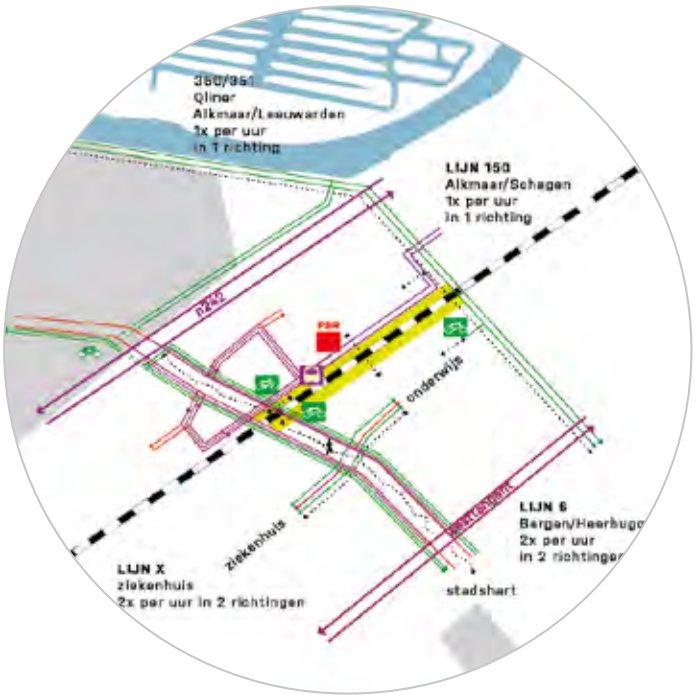
MRA Heerhugowaard									
2014		2020		2035		2065			
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSENDELFT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD
ZAANDAM KOGERVELD									



MODAL SPLIT STATION
HEERHUGOWAARD



GEMIDDELDE MODAL SPLIT
ALLE HOOFDRAILSTATIONS
(2005)



Station als multi-modale knoop

Heerhugowaard: van dominant autonetwerk naar aantrekkelijke gemengde netwerken

Het stationsgebied wordt als bestemming aantrekkelijker als het aantal interacties in het gebied groter wordt. Dat kan door een aantrekkelijke openbare ruimte te combineren met een gemengd programma met goede voorzieningen. De beoogde onderdoorgang van de Zuidtangent en de noodzakelijke perronverlenging zijn daartoe een goed vertrekpunt.

De Zuidtangent is een belangrijke entree van Heerhugowaard en tevens de route van het station naar het stadshart. Het huidige profiel is 67 meter breed, slechts 4,5 meter daarvan is stoep. Wandelaars en

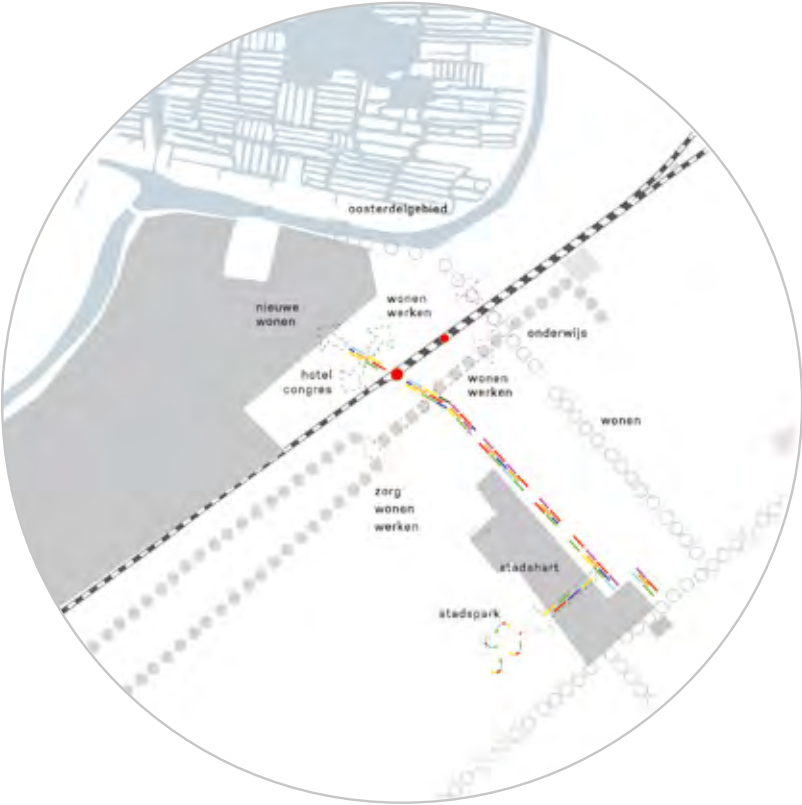
fietsers moeten letterlijk en figuurlijk meer ruimte krijgen, daarom stellen wij voor deze weg een ruime middenberm en gescheiden rijbanen te geven. Daardoor wordt hij veel veiliger en wordt het voor voetgangers gemakkelijker om over te steken. Ook zal de weg minder druk ogen.

De Zuidtangent groeit zo uit tot een horizontaal landmark, een aantrekkelijke en karakteristieke toegangsweg voor alle verkeerssoorten en een verbindend element tussen het station, het stadshart en de nieuwe ontwikkelingen in Broekhornpolder.

Ook de ketenmobiliteit behoeft verbetering. Hoe maak je van station Heerhugowaard een multimodaal knooppunt waarbij

het station geen eindbestemming is, maar het begin of einde van een andere reis? Daarbij dient rekening te worden gehouden met de enigszins atypische 'modal-split' van Heerhugowaard: de fiets en de auto zijn er oververtegenwoordigd.

Voor de fiets stellen wij een spreiding van de parkeermogelijkheden voor. Naast de huidige fietsstalling zou er aan de Zuidtangent ook een stalling moeten komen. De auto en bus worden aan de westzijde van het station gepositioneerd. Die biedt namelijk goede mogelijkheden voor een koppeling met de regio, de oostzijde hoort meer bij de stad en is daarom een geschikt domein voor het langzaam verkeer.



Het nieuwe lint van de Zuidtangent als verbindend element

Lange termijn In 2065 ligt het stationsgebied van Heerhugowaard op het kruispunt van de belangrijkste regionale en lokale verbindings- en ontwikkelingslijnen. Regionaal is het via het spoor onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam, lokaal zorgt het lint van de vernieuwde Zuidtangent voor de verknoping van het station met de rest van de stad.

Aan de westzijde van het vernieuwde multimodaal knooppunt liggen de P+R en het busstation, aan beide zijden van het station zijn duidelijke ontvangstdomeinen. (1)

De Zuidtangent koppelt het stadshart via het stationsgebied aan de Broekhornpolder, een nieuwbouwwijk met hoge dichtheid en sterke functiemenging direct ten noordwesten van het station, en aan de natte natuur van het Oosterdelgebied, aan de noordoostzijde. Hotelontwikkeling bij het station zal de toeristische potentie van het Oosterdelgebied verder ondersteunen. (2)

Dankzij de middenberm is het prettig wandelen van het station naar het stadscentrum via de Zuidtangent. De route is boven-

dien verbeterd doordat particuliere opdrachtgevers op de terreinen tussen station en stadshart, die in 2015 nog braak lagen, kleinschalige projecten hebben gerealiseerd. (3)

Het bedrijfengebied tussen het station en het nieuwe ziekenhuis is geleidelijk getransformeerd tot een gemengd woon-werkgebied met regionale bedrijven die verbonden zijn aan Greenport Noord-Holland Noord en Energy Valley. (4)



Fields of Chances

RUIMTE VOOR GROEI OP DE KAVELS VAN DE POLDER

HEERHUGOWAARD ONTWERPTEAM #2

architectuurstudio HH – NOAHH • Patrick Fransen temp.architecture • Tom Bergevoet van Paridon x de Groot landschapsarchitecten
• Ruut van Paridon Royal HaskoningDHV • Marije Poel Jorna Advies • Paul Jorna architectuurstudio HH • Maartje Nuy

Om te voorkomen dat de Zaancorridor, een lint langs historische landschappen, zal bezwijken onder bebouwing, mag er tussen Amsterdam en Alkmaar niet meer worden gebouwd. De groei wordt opgevangen in de dubbelstad Heerhugowaard-Alkmaar, dat ná Amsterdam de tweede stad wordt op de Zaancorridor.

Voor de verdere verstedelijking van de dubbelstad biedt de verkavelingsstructuur een goede basis. Heerhugowaard krijgt een nieuw type station met een open structuur dat zijn uitwerking zal hebben op de rest van de stad.

De Zaancorridor – een aaneenschakeling van karakteristieke open landschappen en bebouwing rondom stations – dreigt dicht te slibben. Om dit te voorkomen zijn duidelijke grenzen nodig die de dorpsuitbreidingen indammen. Behalve in het gebied rondom Zaanstad – in feite een uitloper van Amsterdam – mag alleen nog worden bijgebouwd in de droogmakerijen van de dubbelstad Heerhugowaard-Alkmaar. Dit zijn de twee *Fields of Chances* aan de Zaancorridor.

In de droogmakerijen kan iedere kavel een eigen karakteristieke invulling krijgen en als een apart 'ontwikkelvak' worden beschouwd. Om de kansen op deze Fields daadwerkelijk te benutten presenteren wij in pioniersstad Heerhugowaard een nieuw type station. Dit innovatieve station is geen monumentaal bouwwerk maar juist een open structuur, met impact op een groter deel van de stad. De stationsopzet nodigt uit tot functie-

menging, waardoor een tegenspits op gang wordt gebracht en de vervoerscapaciteit beter wordt benut. Het nieuwe stationstype laat zich heel goed stapsgewijs ontwikkelen, met een strategie die ook elders tot nieuwe kansen kan leiden.

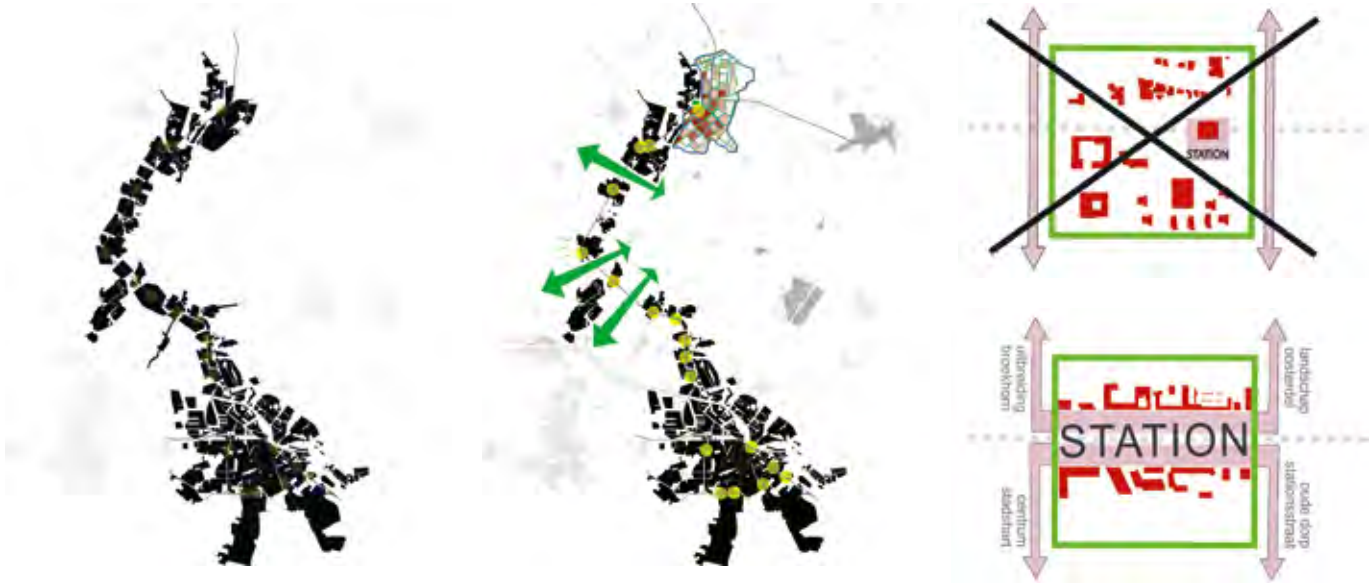
Stationsstraat Op dit moment is het station niet meer dan een 'halte' met enkele perons. Deze liggen aan de achterkant van de bebouwing en zijn daardoor slecht bereikbaar. De omliggende openbare ruimte kan vrij gemakkelijk worden herontwikkeld. Door parkeerplaatsen te verleggen en concentreren wordt verdere verdichting mogelijk, het bestaande vastgoed krijgt letterlijk nieuwe adressen, die refereren aan het station.

Doel is om stapsgewijs te groeien naar een station in de vorm van een stationsstraat, waardoor de benodigde levendigheid en plaatswaarde kan ontstaan. Zo'n sta-

tionsstraat is de hedendaagse vertaling van de karakteristieke historische lintbebouwing in de polder. Het station wordt zo een belangrijke schakel in het netwerk van voetgangersroutes, fietspaden, en wegen. Het minimaliseren van de reisafstanden naar het station betekent voor de treinreiziger een forse verkorting van zijn totale reistijd. De bereikbaarheid kan verder worden verbeterd door al het autoverkeer aan één zijde van het station te houden.

Een dubbelstad met potentie Heerhugowaard – dat in feite met Alkmaar een dubbelstad vormt – moet meer complementaire kwaliteiten krijgen ten opzichte van de andere knooppunten op de Zaancorridor én ten opzichte van Alkmaar. In tegenstelling tot het historische Alkmaar heeft Heerhugowaard volgens *Maak plaats!* de potentie van een moderne stad. Het kan uitgroeien

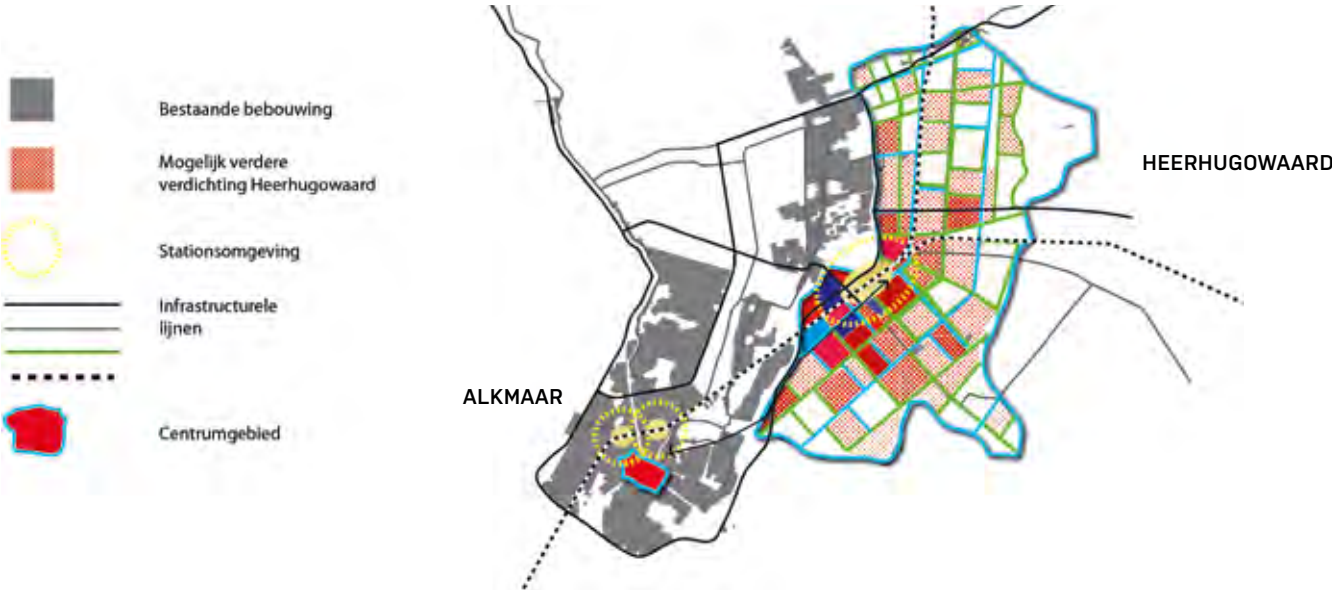




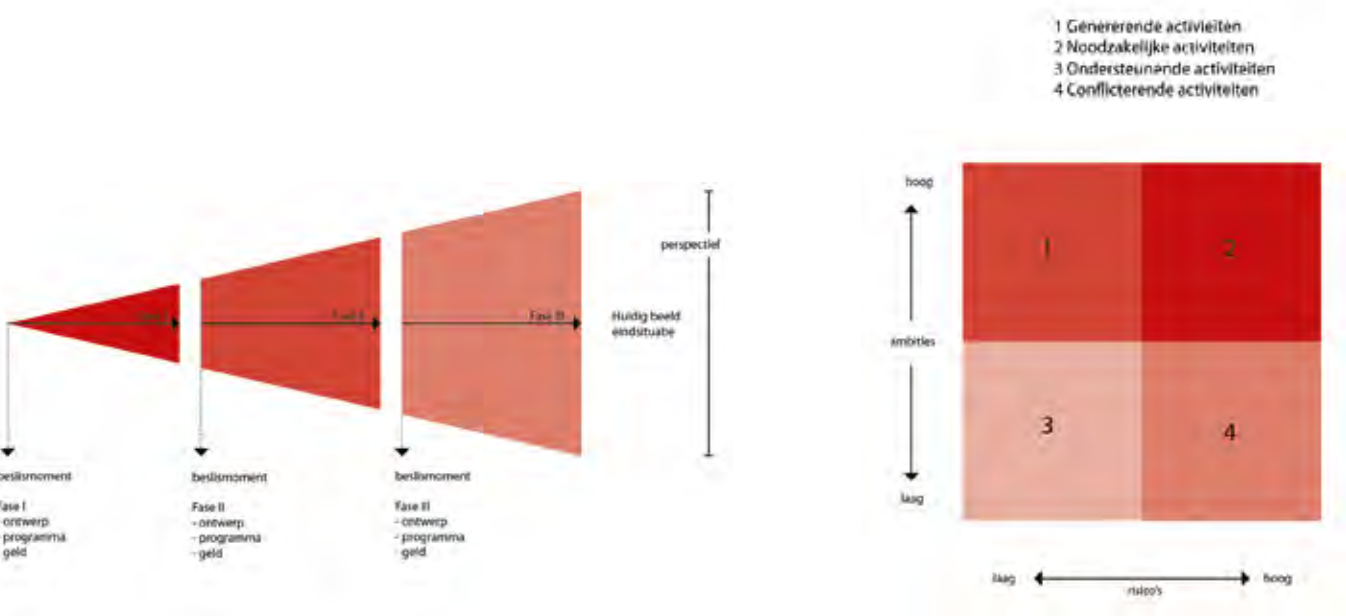
1. De ZaanCorridor – een aaneenschakeling van karakteristieke open landschappen en bebouwing rondom stations – dreigt dicht te slibben.

2. Om dichtslibben te voorkomen zijn duidelijke grenzen nodig, die dorpsuitbreidingen indammen.

3. Een nieuw type station zorgt voor de benutting van de kansen: geen monumentaal bouwwerk maar een open stationsstraat.



4. De droogmakerijen rondom de dubbelstad Alkmaar-Heerhugowaard vormen de Fields of Chances aan de ZaanCorridor.



tot regionaal centrum, met name voor de krimpende noordelijke regio waar voorzieningen zullen verdwijnen.

De Fields of Chances in Heerhugowaard liggen momenteel vooral in het bestaande stedelijk weefsel, want daar vind je potentiële herontwikkelingsgebieden. Door de oude structuren hier te versterken wordt ook de lokale identiteit krachtiger.

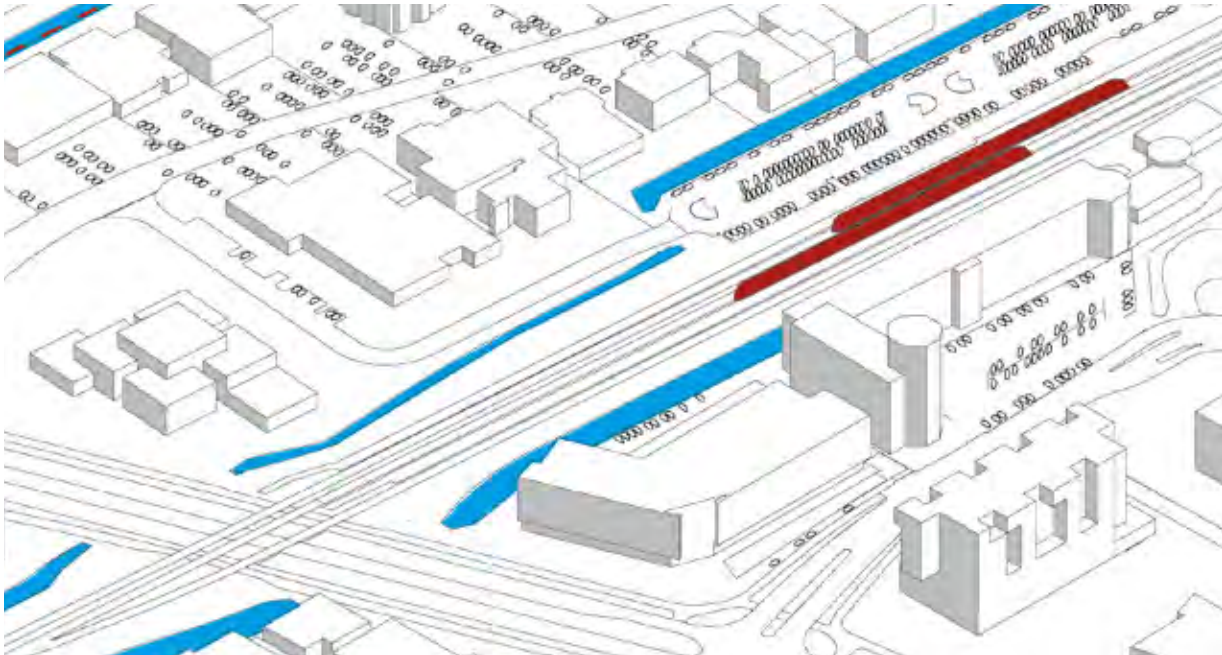
Strategie voor gefaseerde aanpak Onze strategie gaat uit van een visie op de toekomst voor de korte (2020), middellange (2035) en lange termijn (2065). Uitgaande van de huidige situatie streven we naar een optimaal functionerend stationsgebied met betekenis voor de stad zelf, de regio en de

ZaanCorridor met ijkpunten in 2020 en 2035. Op beide momenten wordt de achterliggende periode geëvalueerd en worden de randvoorwaarden voor de vervolgfase geactualiseerd voor de dan geldende situatie.

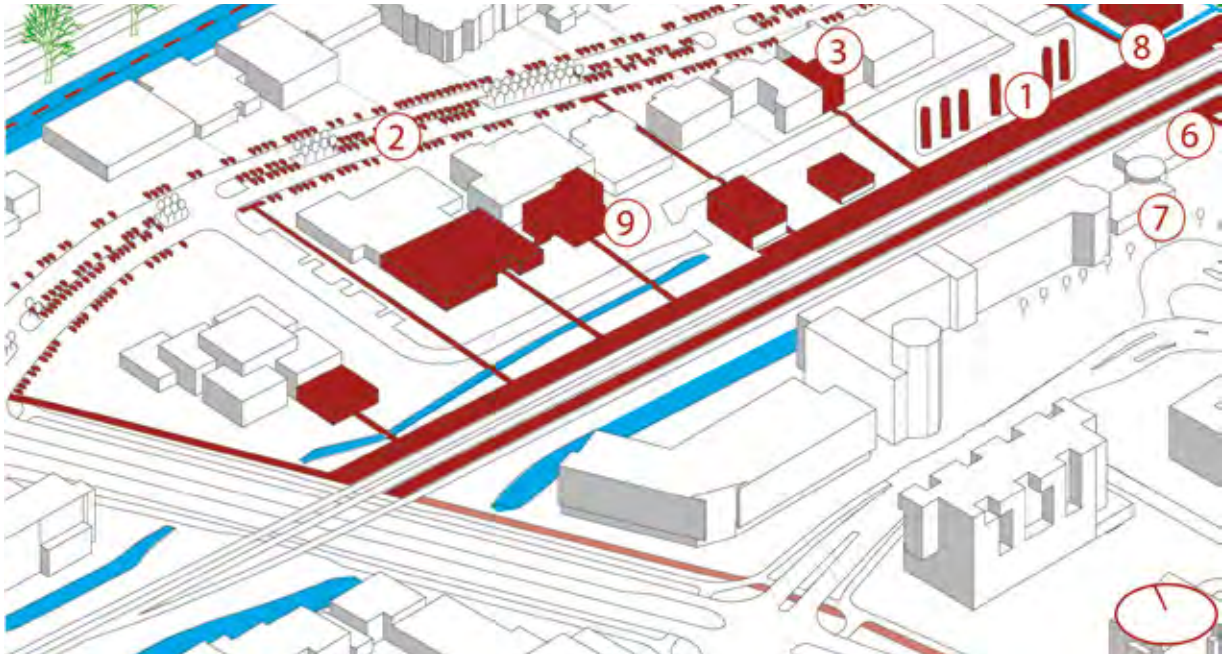
De visie is het meest gedetailleerd in de eerstkomende periode tot 2020, verder in de tijd hebben we de aannames reële marges gegeven. Die zijn noodzakelijk om te kunnen anticiperen op de niet te voorziene externe ontwikkelingen op het gebied van de economie en het maatschappelijk draagvlak.

Ieder project wordt beoordeeld op de mate waarin het bijdraagt aan de ambities. Tegelijkertijd kijken we naar de risico's die met de realisatie verbonden zijn. Zo krijgt ieder project een plek in het bovenstaande schema.

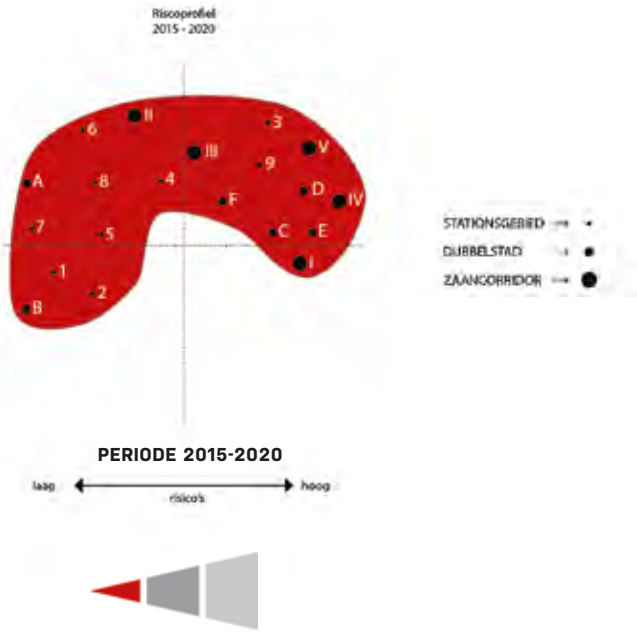
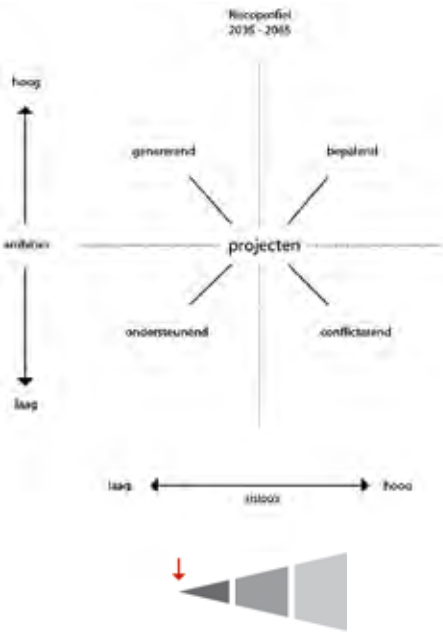
Cashflowmanagement Projecten die de langetermijnvisie ondersteunen zonder dat hun realisatie grote (financiële) risico's met zich meebrengt, komen aan bod in de eerste periode. Projecten met een hoger risicoprofiel worden later in de tijd geplaatst. Onhaalbare projectresultaten en jaarsaldi zijn onwenselijk. Als randvoorwaarde geldt dat investeringen opbrengsten opleveren, zodat forse investeringen over een lange periode worden vermeden. Sturing vanuit de financiën en, beter nog, vanuit het risicoprofiel betekent dat programma en ontwerp binnen de gestelde marges kunnen worden gewijzigd zonder dat de onderliggende ambities worden losgelaten.



Stationsgebied Heerhugowaard 2014



Stationsgebied Heerhugowaard 2015-2020



PERIODE 2015-2020

STATIONSGBIED

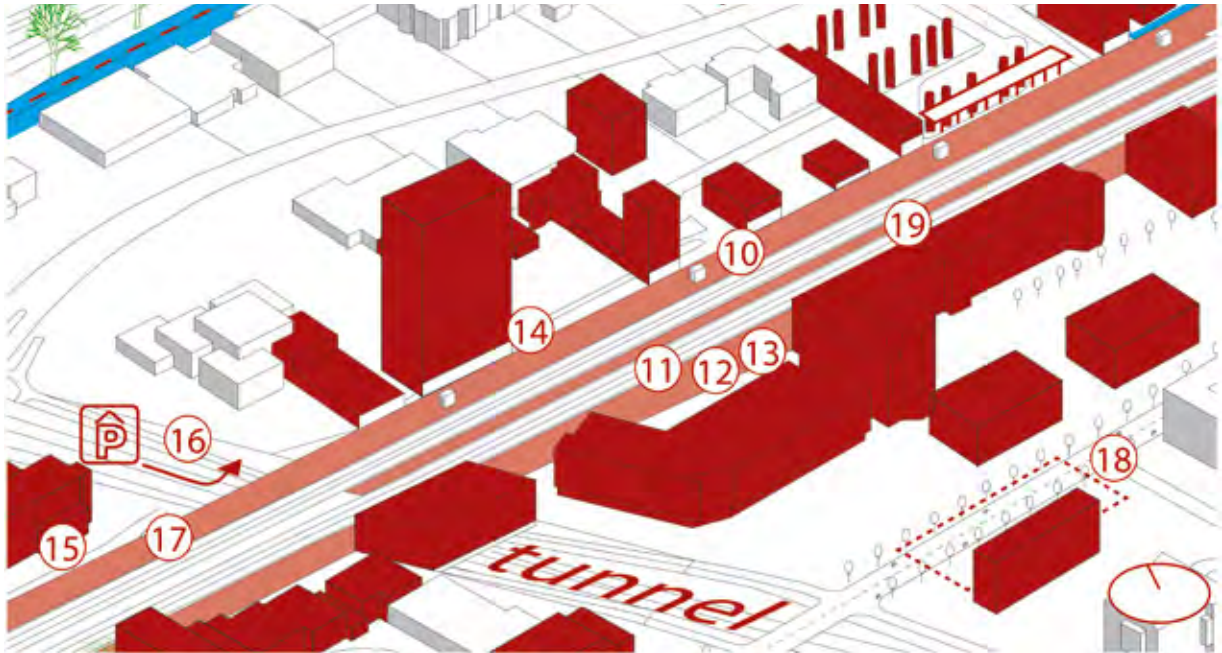
- 1. Verbreden perron noordzijde (steigerdelen)
- 2. Organiseren parkeren langs Industriestraat
- 3. Transformeren bebouwing Industriestraat: entrees aan perronzijde
- 4. Realiseren fietsroute over Stationsstraat
- 5. Repareren lintbebouwing Stationsstraat
- 6. Paviljoen voor e-bikes
- 7. Aanplanten groene zijde Stationsplein
- 8. Realiseren programma langs de linten
- 9. Realiseren complementair programma rondom de perrons

DUBBELSTAD

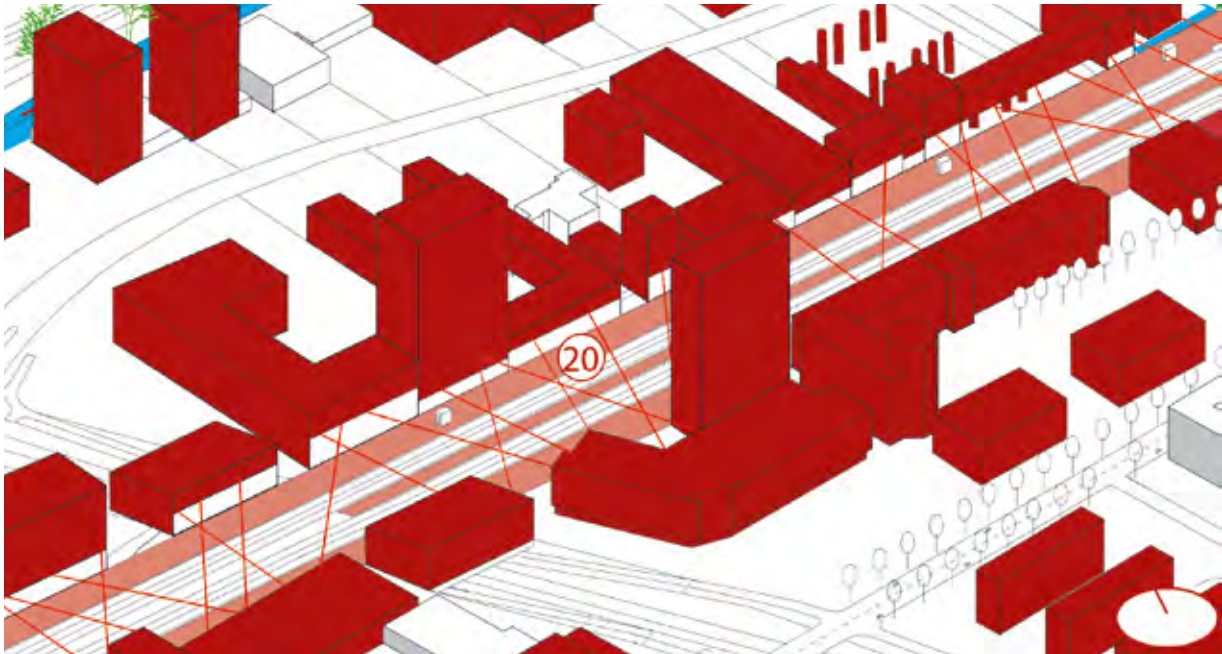
- A. Realiseren ziekenhuis
- B. Upgrading station Alkmaar voor een periode van twintig jaar
- C. Stimuleren kleinschalig winkelaanbod in Alkmaar, grootschalig in Heerhugowaard
- D. Regionale afstemming type nieuwbouwwoningen
- E. Regionale afstemming nieuw te bouwen voorzieningen
- F. Versterken infrastructuur tussen Alkmaar en Heerhugowaard

ZAANCORRIDOR

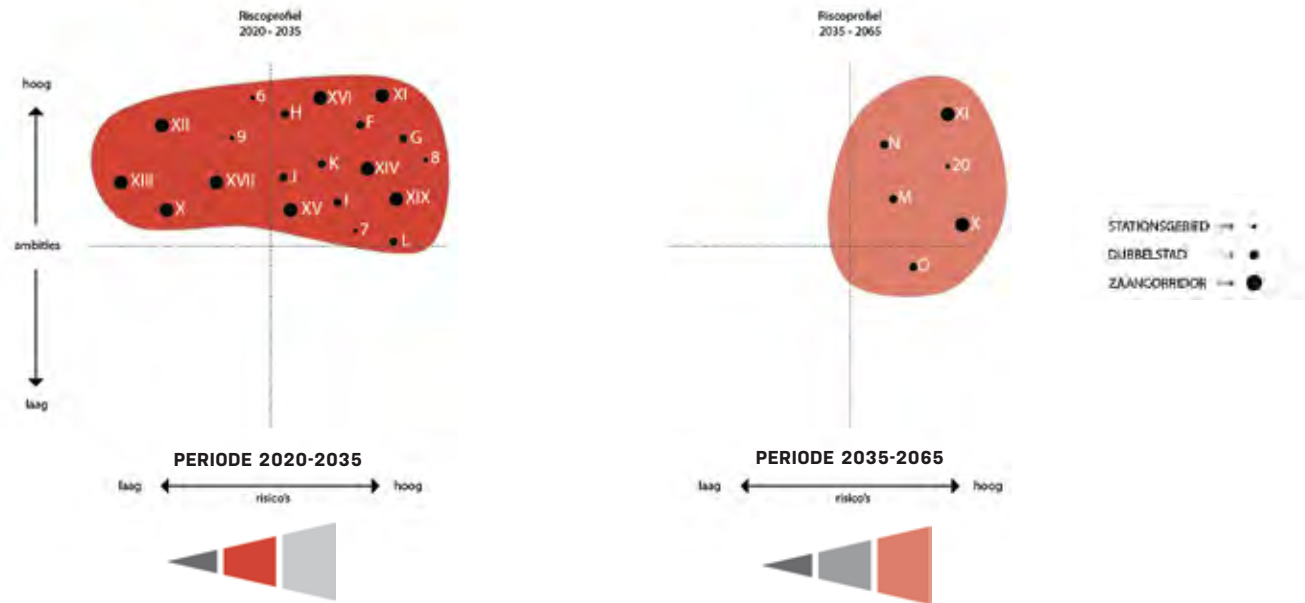
- I. Restrictieve bestemmingsplannen opstellen rondom kleine stations tussen Amsterdam en Alkmaar
- II. Verdichten rondom station Heerhugowaard (flexibel bestemmingsplan)
- III. Verbinden kernen met landschap
- IV. Oprichten financieel vereveningsfonds voor landschap en stedelijk gebied
- V. Nieuwe spoorwegovergangen in open landschap tussen kleine stations



Stationsgebied Heerhugowaard 2020-2035



Stationsgebied Heerhugowaard 2035-2065



PERIODE 2020-2035

STATIONSGBIED

- 10. Parkeergarage onder verbreed perron noordzijde
- 11. Aanleggen vierde spoor
- 12. Verbreden perron aan zuidzijde
- 13. Fietsenstalling onder breed perron zuidzijde
- 14. Transformeren bebouwing stationsplein: entrees aan perronzijde
- 15. Nieuwe bebouwing Industriestraat en Stationsstraat: entrees naar perronzijde
- 16. Realiseren tunnel met entree parkeergarage
- 17. Verlengen perronstraat: naar zuidoostzijde
- 18. Stationsplein wordt groene, langzaamverkeerroute
- 19. Realiseren complementair programma rondom perrons

DUBBELSTAD

- G. Gemeentelijke herindeling: Heerhugowaard en Alkmaar fuseren
- H. Floriade in de dubbelstad: bidbook maken
- I. Versterken interne infrastructuur Alkmaar-Heerhugowaard
- J. Transformeren (verdichten) bedrijventerreinen
- K. Aanpassen AZ-stadion voor onder andere popconcerten
- L. Dubbelstad wordt energieneutraal

ZAANCORRIDOR

- VI. Inrichten groene ruimte tussen kernen
- VII. Verplaatsen stedelijke programma's naar stedelijke regio
- VIII. Regionale herverdeling plancapaciteit woningbouw
- IX. Versterken regionale bereikbaarheid station Heerhugowaard (auto en fiets)

PERIODE 2035-2065

STATIONSGBIED

- 20. Sterk imago van het station zorgt voor verdichting stationsomgeving

DUBBELSTAD

- M. Station Heerhugowaard wordt hoofdstation van de dubbelstad
- N. Alkmaar richt zich met nieuwe voorzieningen op toerisme (museum)
- O. Dubbelstad huisvest fiets- en watersport voor de Olympische Spelen

ZAANCORRIDOR

- X. Spoorlijn ondertunnelen of op poten door het open landschap
- XI. Landschap tussen Amsterdam en dubbelstad wordt Rijksmonument



CAS



CASTRICUM (STATIONS CODE CAS) ligt op 25 intercityminuten van Amsterdam en telt ruim 34 duizend inwoners. Het ligt halverwege het traject Amsterdam-Heerhugowaard aan de duinrand, in een bocht van de spoorlijn.

De dorpskern is aantrekkelijk, functioneert goed en heeft winkels en horecavoorzieningen met een bovenlokale uitstraling. De duinen zijn zo dichtbij, dat Castricum tevens de functie van een 'buitenpoort' heeft. Ze zijn vanaf het station direct toegankelijk, al vormt het spoor een barrière tussen duinen en dorp.

De uitbreidingsmogelijkheden voor woningbouw zijn gering, de plannen voor het toevoegen van bedrijven zijn kleinschalig. Castricum zet in op cultuur en recreatie: pal naast het station staat archeologisch informatiecentrum Huis van Hilde. Grenzend aan dit informatiecentrum is Plan Duynkant ontwikkeld, dat voorziet in een combinatie van wonen en werken. Het gaat om elf woningen, acht appartementen en duizend vierkante meter bedrijfsruimte in een landschap dat aansluit op dat van het Huis van Hilde. De uitvoering van het plan start begin 2015.

Castricum kan in de toekomst een belangrijkere functie vervullen voor mensen die vanuit Amsterdam komen recreëren. Dat vereist wel dat de recreatieve voorzieningen bij de duinen worden verbeterd en uitgebreid. Hoe en waar dat moet gebeuren is een urgent vraagstuk.

Verder moeten de spoorovergangen bij het station aangepakt worden en moet de toegang tot de duinen zichtbaarder worden.

Castricum

Kengetallen station

IN- EN UITSTAPPERS:
6726 per werkdag

TREINEN:
12 per uur in 2 richtingen

STREEKBUSSEN:
2 per uur in 2 richtingen
en 2 per uur in 1 richting

Kengetallen omgeving (straal 1.200 meter)

INWONERS:
9175

WERKNEMERS:
2620

BEZOEKERS:
5400

Plannen (straal van 1.200 meter)¹

WONINGEN:
4,5 ha (340 woningen)

BEDRIJVGHEID:
390 werknemers
(kleinschalige bedrijven)

GEMENGD:
9,1 ha

VOORZIENINGEN:
0,9 ha

INFRASTRUCTUUR:
0,1 ha

Analyse uit Maak Plaats!

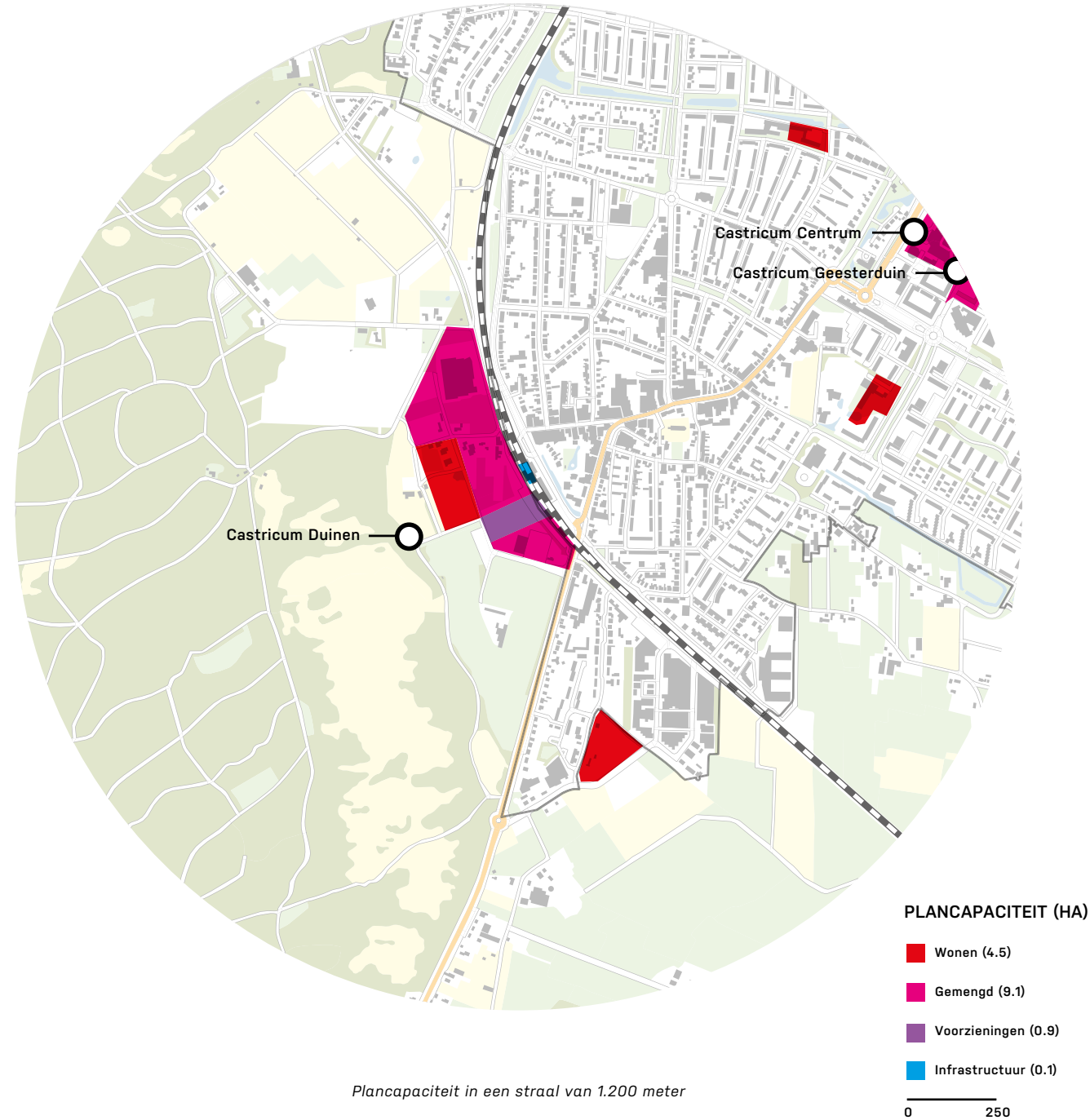
Om de goede bereikbaarheid van station Castricum beter te benutten, is het wenselijk woningen en lokale of recreatieve voorzieningen te realiseren, met name in de directe omgeving (300 meter) van het station. Het station kan echt een toegangspoort tot het landschap worden, als de wandel- en fietspaden en de routeaanduidingen naar de duinen worden verbeterd en als er – in ieder geval in de zomer – een goede ov-verbinding naar het strand komt. Ook kunnen allerlei voorzieningen voor recreatie worden toegevoegd en kan het landschap visueel toegankelijker worden gemaakt, zodat de relatie tussen station en landschap wordt versterkt.

Opgave volgens de gemeente

- De verschillende transportmiddelen beter op elkaar aansluiten.
- De entrees van het station beter inrichten, zowel aan de dorps- als aan de duinzijde.
- Het stationsgebied inrichten als poort naar de duinen, de routes van het langzaam verkeer verbeteren.
- De routing tussen station en dorp verbeteren en de verbinding versterken.
- De barrièrewerking van het spoor verminderen, de dorpskern en het duingebied rechtstreeks met elkaar verbinden.
- De verkeersstromen ontvlechten, het autoverkeer langs het station verminderen en een oplossing bedenken voor de spoorwegovergang.
- De recreatieve functies in het gebied uitbouwen, ideeën ontwikkelen om verblijfsrecreatie bij het station toe te voegen.

Ontwerpen

- De overgang vieren – *Het station waar stad en duin samenkomen* (pagina 70)
- Landscape Oriented Development – *Natuurlijke knooppuntontwikkeling* (pagina 76)
- Vergezicht aan Zee – *Een recreatieve bestemming in de metropoolregio* (pagina 84)



Plancapaciteit in een straal van 1.200 meter



1. De cijfers en de kaart komen uit de inventarisatie die Maak Plaats! in 2013 opstelde van de harde en zachte plannen van provincies en gemeenten en geven de potentie binnen het stationsgebied weer. De aantallen zijn een momentopname en kunnen dus inmiddels zijn gewijzigd.





Doorsnede gebied



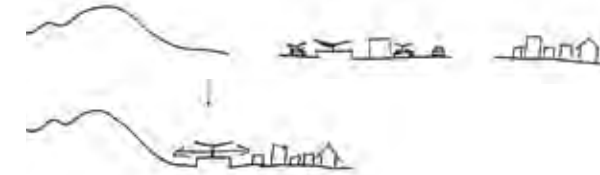
Plattegrond van de situatie

De overgang vieren

HET STATION WAAR STAD EN DUIN SAMENKOMEN

CASTRICUM ONTWERP STUDENTENTEAM

TU Delft • Espen Eide • Laurence Gibbons



Stedelijk concept – Het station gebruiken om de stad en de duinen te verbinden



Visuele verbinding – Het plaatsen van de wirwar van het station onder de zichtlijn



Doorsnede

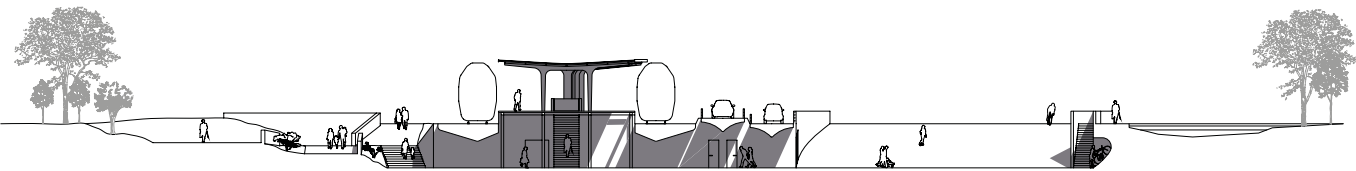
Niet het station zelf vormt de grootste barrière tussen het dorp en de duinen, het zijn het spoor en de ondersteunende faciliteiten die beide werelden van elkaar afsnijden. Om de visuele verbinding tussen duinen en dorp te herstellen, kunnen de bestaande perrons en de overkapping dus behouden blijven, en hoeven alleen de stationspleinen en de bijbehorende voorzieningen als fietsparkeerplaatsen verdiept te worden aangelegd. Zo wordt de publieke ruimte doorgetrokken van de ene kant van het spoor naar de andere kant.

Aan de Zaancorridor is Castricum een unicum vanwege zijn nauwe relatie met de duinen. Maar die verbinding is niet duidelijk wanneer je het dorp bezoekt. De spoorlijn fungeert, samen met de weg, als een dorpsmuur met slechts een beperkt aantal doorgangen. Het station zelf functioneert als de belangrijkste oversteekplaats, maar het onderbreekt tegelijk de historische route van het dorpscentrum naar de duinen. Niet alleen de fysieke verbinding is verloren gegaan, ook de visuele samenhang is verstoord door de wirwar aan randfuncties

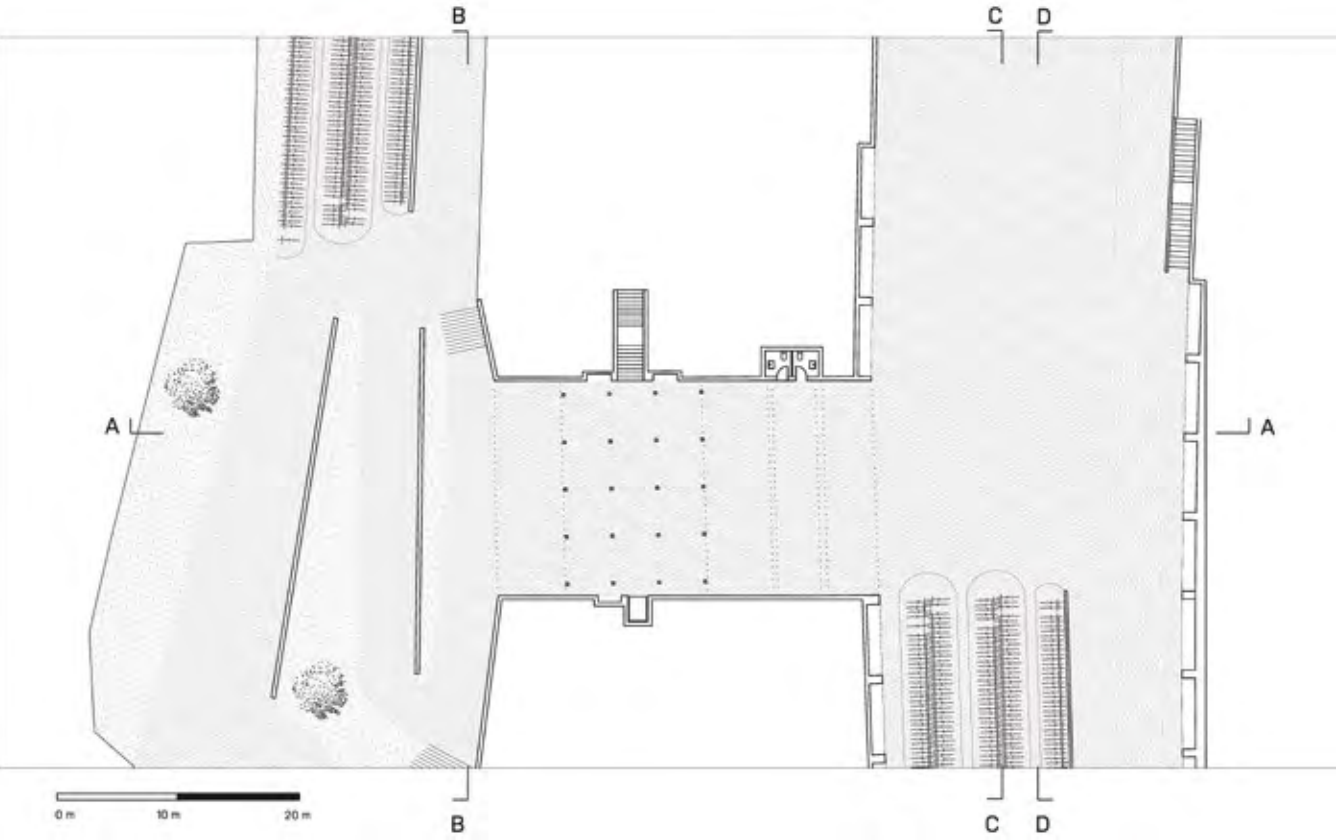
rond het station, zoals een kiosk en parkeerplaatsen.

Op stedelijke schaal ligt onze focus op het herstellen van de route en het maken van een verbinding tussen het dorp en de duinen, waarbij het station met beide wordt verbonden. Vanuit een TOD-perspectief stellen wij dat het onontgonnen natuurgebied aan de westzijde van het station, een regionaal unicum, gehandhaafd moet worden. Door op de huidige sport- en recreatiefaciliteiten voort te bouwen kan het gebied uitgroeien tot een recreatief centrum voor de regio.

Het station is niet zozeer het probleem in Castricum, problematisch zijn het spoor en de ondersteunende faciliteiten. Wij stellen voor om een prominent overgangsgebied tussen het dorp en de duinen te realiseren, door zowel het bestaande perron als de overkapping te behouden en alleen het omliggende terrein opnieuw in te richten. Door de weg tegen de spoorlijn aan te leggen wordt de infrastructuur gebundeld. Wanneer de huidige wirwar aan gebouwtjes en fietsparkeerplaatsen verdiept wordt geplaatst, kan de visuele verbinding tussen duin en dorp hersteld worden.



Doorsnede AA – Van dorp naar duin



Plattegrond

Doorsnede BB – Uitgang dorpszijde



Doorsnede CC – Perron duinzijde



Doorsnede DD – Uitgang duinzijde



Impressie van het perron en de stad (oud en nieuw)



Impressie van het perron en de duinen (oud en nieuw)

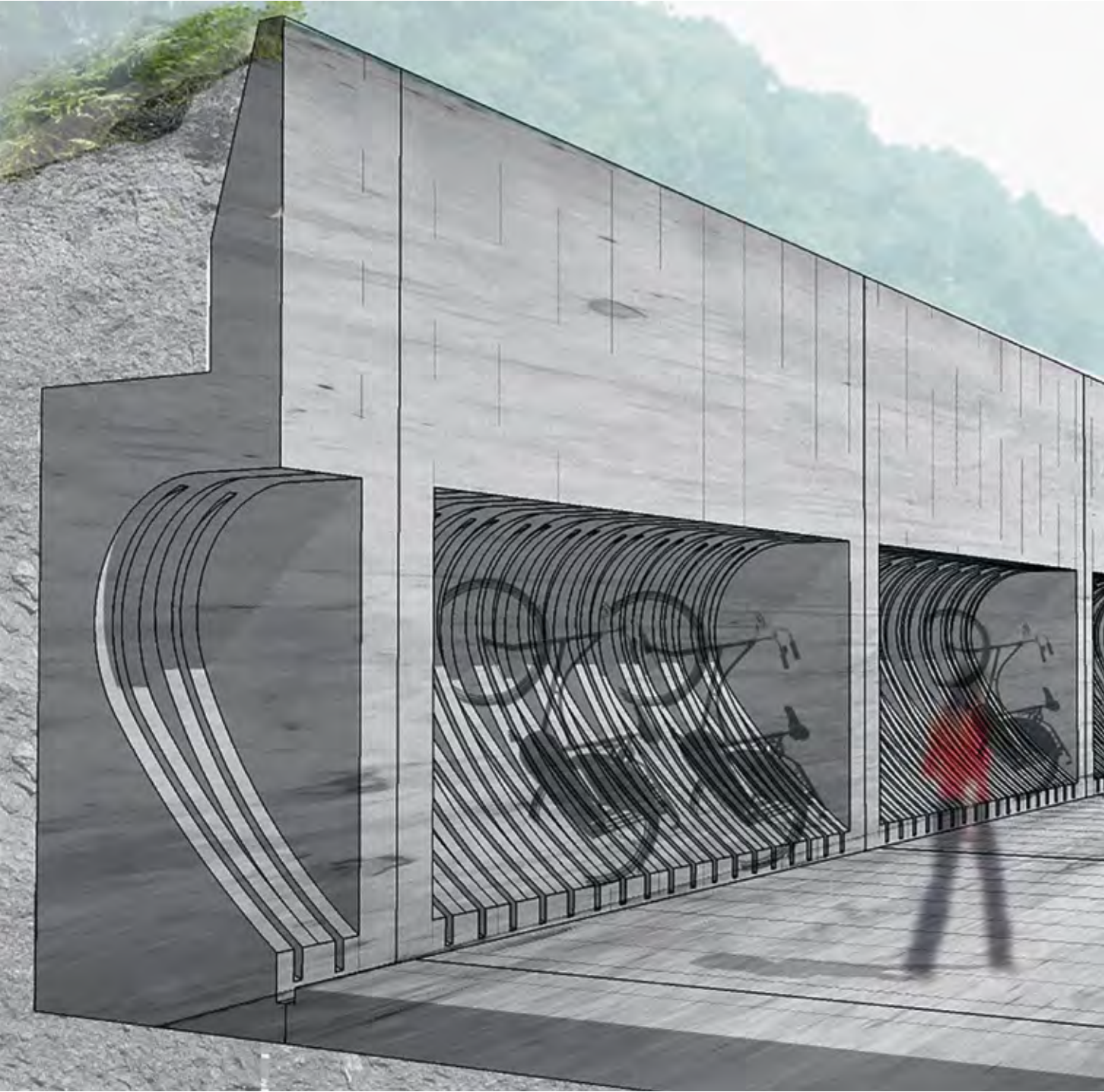


Impressie van de onderdoorgang

De langgerekte locatie met haar parallelle vervoerstracés wordt gebruikt om flauwe hellingen te creëren die de belangrijkste punten en routes verbinden. Zo wordt de publieke ruimte doorgetrokken van de ene naar de andere kant van het spoor. Het station vormt niet langer een barrière, maar is

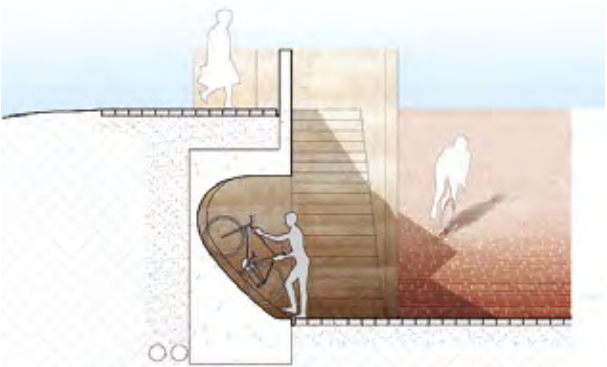
een element op het kruispunt van dorp en duin. Hier vloeien beide samen en leveren een landschap op dat de overgang van de ene naar de ander viert. Die overgang krijgt vorm in de details en de continuïteit wordt zichtbaar door een beperkt palet aan materialen: beton, zand

en stenen. Aan beide zijden krijgen de combinatie en de verhouding van de materialen een eigen karakter. Aangezien de ingreep is bedoeld als een overgang en niet als een abrupte verandering, steken bepaalde elementen de grens over en doorbreken daarmee het systeem.



Impressie van de fietsenstalling

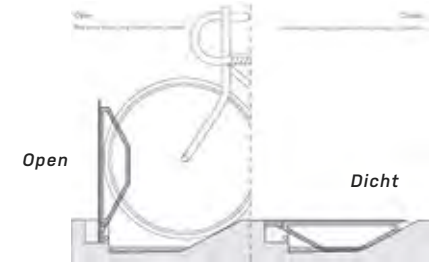
De overgang vieren						2014	2020	2035	2065
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSENDELFT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD
		ZAANDAM KOGERVELD							



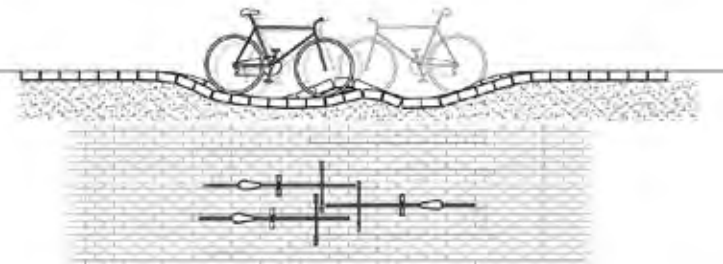
Detail aan de stadszijde



Detail aan de duinzijde



Conventionele afvoer die sterk genoeg is om op te staan



Fietsenstalling is alleen zichtbaar wanneer nodig

Er is speciale aandacht geschonken aan het station, dat centraal ligt tussen de overgang van stad naar duin en dus letterlijk moet worden doorkruist. Een scherpe snede in de grond karakteriseert de dorpszijde. De betonnen keerwanden doen dienst als fietsenstalling, de vloeiende vorm verwijst naar het natuurlandschap van de duinen. Het metselwerk wordt van de betonnen muren gescheiden door middel van een kleine opening, die de hemelwaterafvoer van de

fietsenrekken vormt. Aan de westzijde van het station zijn de betonnen keerwanden vormgegeven als afzonderlijke delen. De strikte ordening van het dorp maakt plaats voor de vloeiende lijnen van de duinen; zand en planten afkomstig uit de duinen onderbreken de bestrating, een hint van wat gaat komen. Hier is de lijn tussen bakstenen, zand en beton vaag.

De weg, de spoorlijn en het station worden gecombineerd tot één element dat de

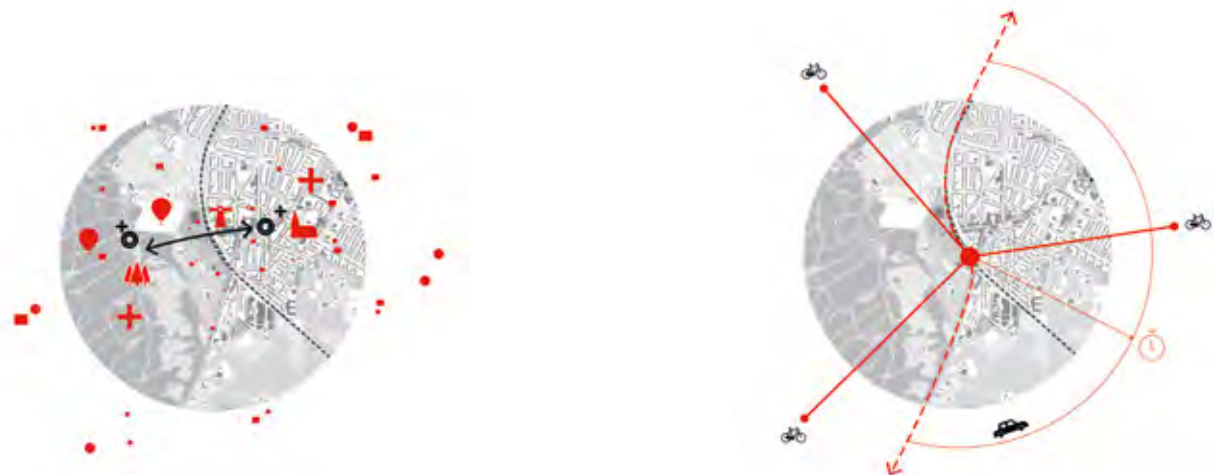
voetgangersruimte oversteeft. Deze doorsnede door het gebied toont verschillende brugprofielen, die overeenkomen met de verschillende functies. Dit is het meest specifieke gebied van de overgang. De verscheidenheid aan materialen, hoogtes en afstanden tussen de overspannende elementen creëert een reeks van ruimtes en lichtpatronen.

Landscape Oriented Development

NATUURLIJKE KNOOPPUNTONTWIKKELING

CASTRICUM ONTWERPTEAM #1

Knevel Architecten • Benjamin Robichon **DS landschapsarchitecten** • Maike van Stiphout
Paul Baartmans (beeldend kunstenaar) **Groen Licht Verkeersadviezen** • Floris Visser



Duin en dorp verbinden (programmatisch, met herkenningspunten)

Autoverkeer omleiden en fietsen verbinden met station

De bijzondere positie van Castricum, letterlijk op het snijvlak van het veenweidelandschap en de duinen, vraagt erom het landschap als uitgangspunt te nemen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij ligt de focus op de versterking van recreatie, toerisme en natuur, met functies als een natuurbegraafplaats, uitkijktoren en natuurswembad. Ook de infrastructuur voegt zich naar het landschap, met een duintram, blotevoetenpad en tokkelbaan. Op de lange termijn wordt Castricum een exclusieve woonenclave voor mensen die van natuur houden en die de luwte van de metropool willen opzoeken.

Vanaf de maan gezien zijn we allen even groot, zei Multatuli. Vanwaar dan toch die behoefte om ons van anderen te onderscheiden? Omdat we niet op de maan leven natuurlijk! Alles wat we in dit ondermaanse waarden, onderscheidt zich van de middeleeuwen. Niet voor niets is de aarde een vormgegeven planeet.

Inzoomend op Noord-Holland zien we een strak vormgegeven veenweidelandschap, laag-

gelegen achter een duinenrij. Het cultuurlandschap en de duinen zijn twee landschapstypen die nauwelijks overeenkomsten vertonen.

Castricum neemt in dit landschap een bijzondere positie in: precies gelegen op de scheidslijn heeft het de potentie om de verbindende schakel te vormen tussen het gecreëerde cultuurland en het oerlandschap van de duinen. Een dorp waar je zwemt in het natuurbad, zorgt in het groen en be-

graaft op de natuurbegraafplaats? Allemaal reële kansen!

Hoewel het spoor het dorp nu nog afsnijdt van de duinen, biedt de aanwezigheid van een intercystation een enorme kans om de duinen van Castricum te doen uitgroeien tot een landelijke natuurattractie. Zonder alle nadelen van auto's, want die kunnen gewoon in Amsterdam blijven. 36 minuten met de auto versus 25 minuten met de trein!





Impressie gastvrij nationaal park Kennemerduinen

Oriënteren



Begeleiden



Marketing van de kwaliteiten van Castricum en de Kennemerduinen

Landscape Oriented Development					2014	2020	2035 2065
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSENDELFT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO ALKMAAR HEERHUGOWAARD
					ZAANDAM KOGERVELD		



Zone tussen dorp en duin als opgave

De dominantie van het spoor en alles wat daarmee samenhangt, wordt verkleind, stenen en ijzeren wegen maken plaats voor gras en duinzand. Het stationsgebied wordt een aantrekkelijke, zachte overgang tussen dorp en duin, waarin de trein te gast is. Zo ontstaat een nieuw 'dorpshart', dat als poort functioneert naar zowel dorp als duin. Historische zichtlijnen worden hersteld door de functies op maaiveld uit te spreiden. Het dorp en de duinen ontmoeten elkaar en raken in het groene stationsgebied verweven. Castricum wordt weer een dorp met de voeten in het zand. Voortaan kom je per trein aan in de natuur, waar de tijd af en toe kans ziet om stil te staan.

De unieke positie van Castricum maakt het mogelijk om een variant op Transit Oriented Development te ontwikkelen: *Landscape*

Oriented Development (LOD). Anders gezegd: een transitie op basis van landschapsbeleving oftewel 'natuurinclusieve' knooppuntontwikkeling.

Castricum is de uitgelezen plaats om de stadsregio Amsterdam en de kustplaatsen ten westen van de Zaancorridor door middel van 'zachte' vervoermiddelen als duintram, blotevoetenpad en tokkelbaan met elkaar te verbinden.

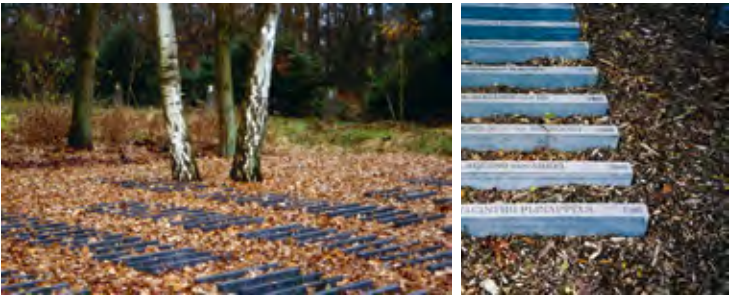
Een essentiële voorwaarde voor de ontwikkeling van de groene zone tussen dorp en duin is de koppeling van ondernemen, recreëren en biodiversiteit. Het duingebied biedt geweldige mogelijkheden voor recreatieve activiteiten als een boomkruinpad, ballonvaarten en adventure-activiteiten. Hier is plaats voor een natuurzwembad, natuurkampeerterrein of natuurbegraafplaats.

Of wat te denken van een 'knuffelduin', een vrijplaats waarin minder strikte spelregels gelden dan in het ruigere en kwetsbare landschap verderop.

Natuurontwikkeling kan samengaan met de aanleg van ecologische productielandschappen: een natuurlijk rietland dat als waterzuivering dient, een energielandschap in de vorm van een wilgenbos, gebouwde omgeving die tevens huisvesting biedt aan dieren.

Het dorp profiteert van deze ontwikkelingen doordat de functies nadrukkelijk voor zowel bewoners als gasten bestemd zijn.

Dorp en duin groeien over de spoorlijn heen, en komen net als in vroeger tijden weer pal tegen elkaar aan te liggen. Vanaf de maan gezien lijken we misschien allemaal even groot, maar bij nadere beschouwing is het vooral 't kleine dat Castricum groots maakt.



Referentie natuurbegraafplaats: project Huize Steenwijk te Vught van DS Landschapsarchitecten



Referentie zwembijver: Ithakabad in Almere van Bureau B+B



Visualisatie duintramtracé door de duinen



Kaart duintramtracé

Landscape Oriented Development				2014 2020	2035	2065
AMSTERDAM ZAANDAM KOOG-ZAANDIJK WORMERVEER KROMMENIE-ASSENDELFT UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO ALKMAAR HEERHUGOWAARD				
ZAANDAM KOGERVELD						



Invulling tussenzone

‘Veluwe aan Zee’ De omvorming van station Castricum tot een 'natuur'-station en een gerichte marketingcampagne voor zowel het dorp als de Kennemerduinen vormen het startsignaal om nieuwe bezoekers te trekken. Deze strategie wint aan effectiviteit als de Metropoolregio Amsterdam Castricum gaat promoten als de poort naar de Kennemerduinen en als de plaatsen langs de Zaancorridor gaan samenwerken.

Simpele visuele verwijzingen en de inzet van tijdelijke bouwwerken en kunstprojecten in en om het stationsgebied zetten de transformatie in gang van een anonieme ov-halte tot een welkomspoort naar dorp en natuur.

Verkeer en parkeren afwaarderen De forens die in Castricum op de trein stapt, woont op een aantrekkelijke fietsafstand en daarom zijn parkeerplekken in het stationsgebied niet nodig. De overstap van fiets op trein kan worden bevorderd door de fietsenstallingen

te verbeteren en het gebruik van e-bikes aan te moedigen. Ook de omgekeerde overstap – toeristen die met de trein aankomen en de fiets nemen – kan worden bevorderd door de fietsverhuur te verbeteren.

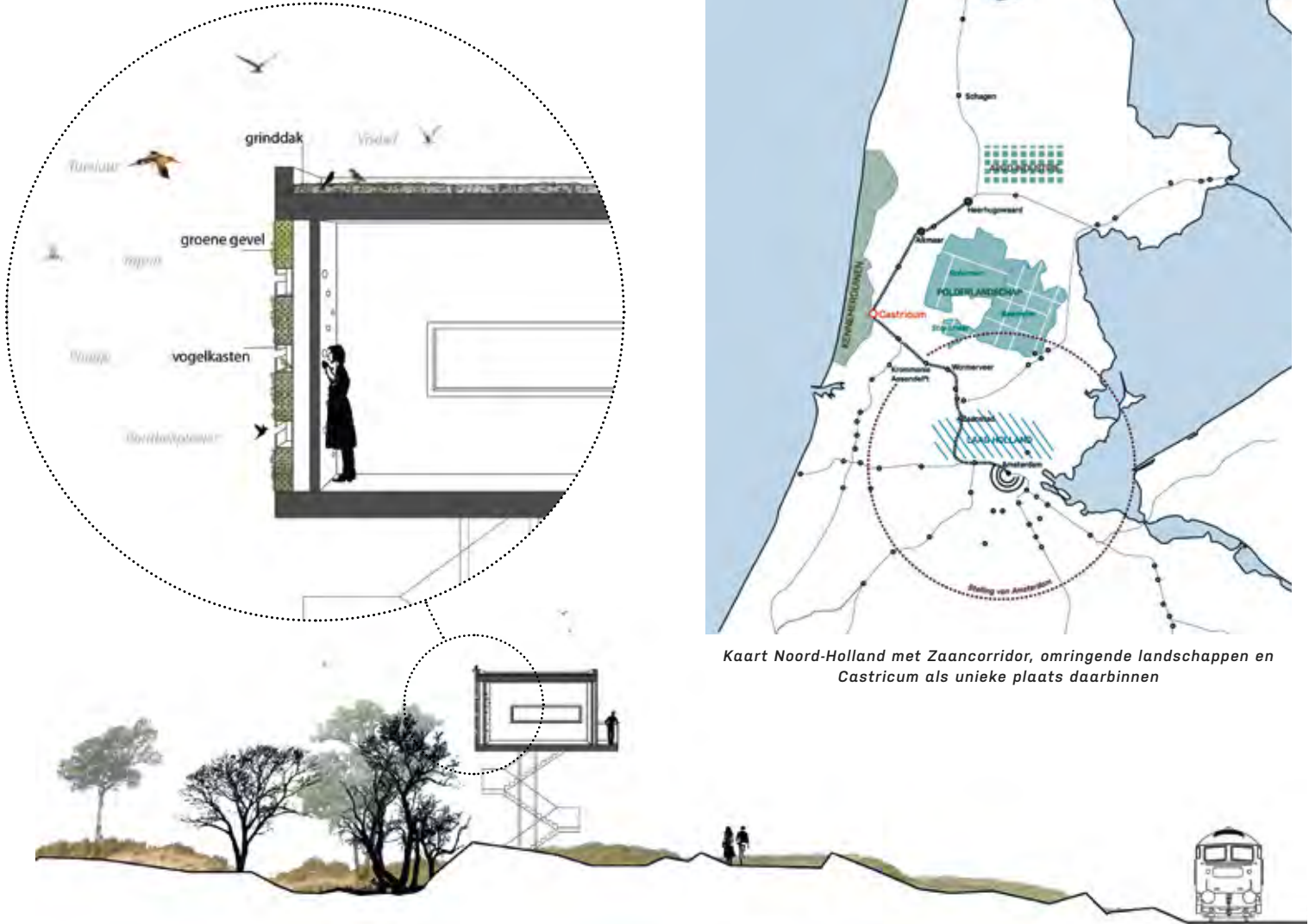
Via een verbinding met de N203 kan de auto om het dorp heen worden geleid, zodat het doorgaande autoverkeer uit het stationsgebied wordt geweerd. Door herinrichting van de stationsomgeving ontstaat er bijvoorbeeld ruimte voor een terras met zicht op de duinen en eventueel wat extra woningbouw. Zo keert de dorpse sfeer terug.

Ontwikkeling van het ‘tussengebied’ Het spoor ligt precies op de scheidslijn van duin en dorp en vormt dus het perfecte knooppunt om beide met elkaar te verbinden. Door het knooppunt uit elkaar te trekken, te verlengen en te verbreden, kan de stationsomgeving uitgroeien tot een landschappelijke zone: Landscape Oriented Development.

Binnen deze zone is het landschap het resultaat van de programmering, met een natuur die specifiek bij Castricum hoort. Het landschap wordt vormgegeven door middel van een natuurgerichte ontwikkeling van passende functies, zoals toerisme, recreatie, educatie, zorg en welzijn.

Duintram Knooppunt Castricum is de spin in een web van transportmiddelen en routes die vanuit het binnenland tot aan zee reiken. Elke bestemming krijgt zijn eigen kenmerken en wordt op een logische manier aan het spoornet gekoppeld.

Naast fiets- en looppaden kan een duintram de verbinding vormen tussen het regionale en nationale vervoer per trein en de dorpen die aan de Kennemerduinen grenzen. Zo wordt de merknaam Castricum als welkomspoort naar de duinen op landelijk niveau nog verder versterkt.



'Natuurinclusief' bouwen: kort verblijf voor de mens, nestelgelegenheid voor de vogels



In de luwte van de metropool Over vijftig jaar woont driekwart van de mensen in de stad, en daarmee is onze leefomgeving dus in toenemende mate virtueel en 'onnatuurlijk' geworden. Dat maakt 'echte' natuurbeleving steeds belangrijker. Door te groeien in de sector 'echte natuur' heeft Castricum daarvan economisch geprofiteerd. Het dorp is een exclusieve woonenclave geworden

voor mensen die van de natuur houden, en van de rust in de luwte van de metropool.

'Vloeibaar' vervoer Hoe we ons over vijftig jaar zullen verplaatsen weten we nog niet. Vast staat echter dat we, zoals nu, routes nodig hebben om onze beweging richting te geven. Het stationsgebied van Castricum blijft in ieder geval een plek waar verschil-

lende routes – waarover met verschillende snelheden en vanuit verschillende richtingen bewogen kan worden – in een aangename omgeving met elkaar worden verbonden.

Castricum is nu definitief de metropolitane poort naar de duinen. Een plek om de zon en wind te voelen en te genieten van de vergezichten in de Kennemerduinen en aan zee.

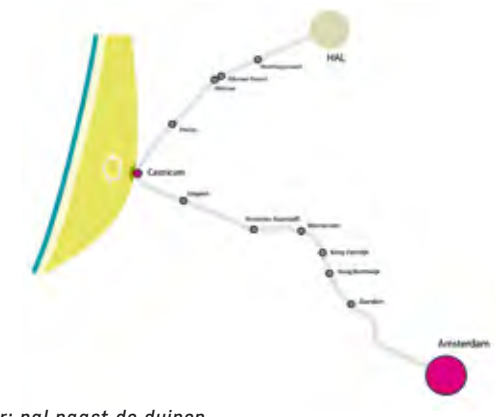


Vergezicht aan Zee

EEN RECREATIEVE BESTEMMING IN DE METROPOOLREGIO

CASTRICUM ONTWERPTEAM #2

Zwarts & Jansma Architects • Ralph Kieft **Michel Heesen architecture & landscape design**
Grontmij • Willemijn Streutker • Durk de Vries • Paul Hengeveld



Station Castricum heeft een onderscheidende plek in het landschap van de Zaanregio: pal naast de duinen.

Om de fysieke en mentale verbinding tussen het dorp en de duinen te versterken, moeten nieuwe functies niet parallel aan het spoor worden gerealiseerd, maar juist haaks erop. Dat betekent onder meer de spreiding van verblijfsrecreatie langs de bestaande landweggetjes dwars op het spoor, de aanleg van oost-westverbindingen voor fietsers onder het spoor door en het doorkruisbaar maken van semipublieke terreinen als de begraafplaats en het sportterrein. Maar ook, om eenvoudig te beginnen, het kappen van bomen aan de duinkant ter hoogte van het station.

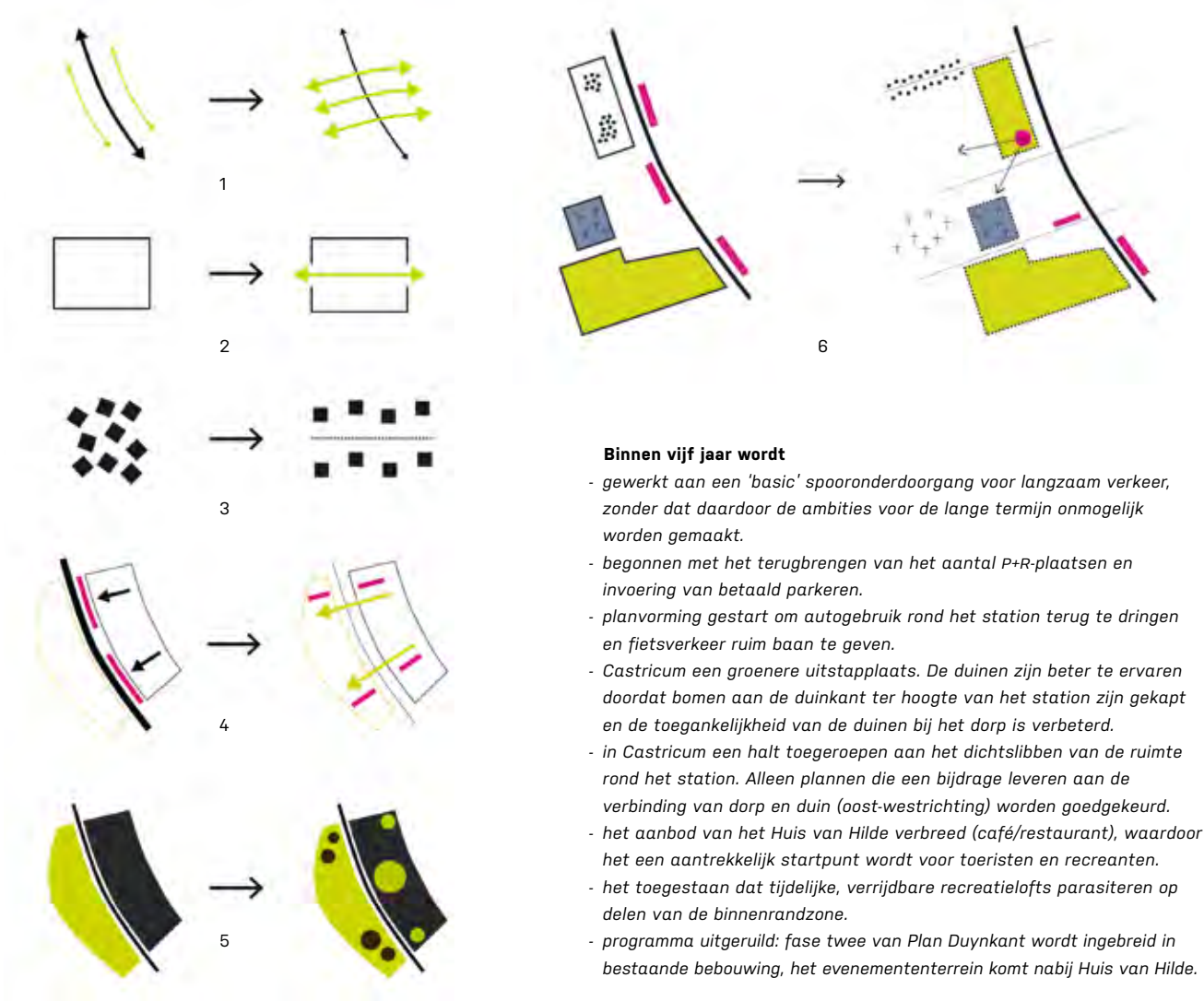
De ontwikkeling van de Zaanregio is niet los te zien van de ontwikkeling van Amsterdam als metropoolregio (MRA). Amsterdam concurreert op wereldschaal met andere metropoolregio's door het hoge kennisniveau, de nauwe verwevenheid van een internationaal vliegveld met een business-district (*airportcity*) en een acceptabel leefklimaat. De 'gebouwde massa' van de MRA is echter relatief bescheiden. De concurrentiepositie komt onder druk wanneer de bereikbaarheid verslechtert en Amsterdam niet kan profiteren van voldoende *borrowed size*.

In de metropolen elders in de wereld, met name in Azië, staat de kwaliteit van het leefklimaat onder druk. De Chinese overheid, bijvoorbeeld, startte dit voorjaar een stimuleringspro-

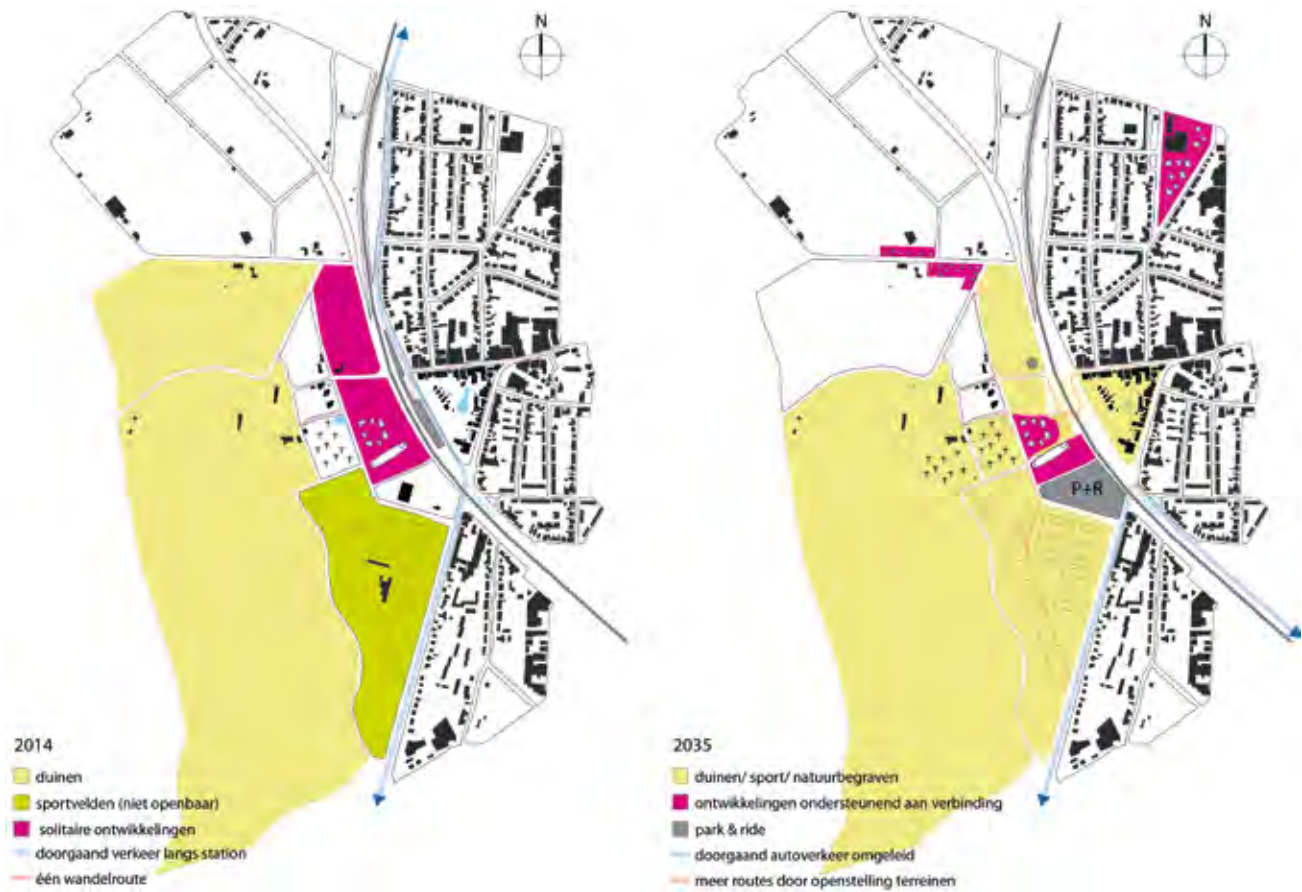
gramma ter verbetering van het leefklimaat in steden, gericht op het terugdringen van luchtvervuiling. Voorbeelden daarvan zijn programma's voor *bike sharing* en de uitbreiding van het netwerk van hogesnelheidslijnen. Chinese innovaties zullen overslaan naar Europa. Zoals de prijs van zonnepanelen sterk daalde door Chinese overheidsprogramma's, zo kunnen ook hogesnelheidstreinen snel goedkoper worden. In plaats van splinternieuwe Fyra-treinen te laten verroesten boven het duurste stukje grond van Nederland (het spoorviaduct over de Ring A10), kunnen we straks snelle treinen kiezen uit de Chinese catalogus.

Een effect van hogesnelheidslijnen is dat ze de rangorde tussen steden veranderen: steden met een aansluiting op het netwerk

worden krachtiger, steden zonder aansluiting krijgen een bijrol. De HSL, met haltes om de twee- à driehonderd kilometer, creëert een Europese schaal, waarbinnen in Nederland slechts plaats is voor één halte: Schiphol Airport. Voor de Metropoolregio Amsterdam leidt dit scenario tot aanhoudende economische groei, mits de kwaliteit van de leefomgeving, kennisontwikkeling en dergelijke op niveau blijven. Voor de Zaanregio betekent dit een kans: door aan te haken bij de MRA kan het gevaar van krimp afgewend worden. Het HAL-gebied beschikt met de Greenport over een extra troef: de bijbehorende arbeidsplaatsen, scholingsmogelijkheden en voorzieningen dragen bij aan een vanzelfsprekende stofwisseling tussen beide stedelijke regio's.



1. Functies worden niet parallel aan het spoor geplakt, waardoor een steeds dikker bundel ontstaat, maar juist ingezet om de verbinding van dorp en duin te ondersteunen. 2. Doorkruisbare semipublieke terreinen (begraafplaats, sportvelden). 3. Recreatiewoningen langs bestaande dorpslinten in plaats van een geïsoleerd recreatiehuisjespark. 4. Stationsvoorzieningen als fietsparkeren zorgen tevens voor een verbinding onder het spoor. 5. Uitwisseling van programma tussen dorp en duinen. 6. Van omheinde terreinen vastgeklit aan het spoor naar een semi-openbare, doorkruisbare zone die de oost-westverbinding ondersteunt; uitbreiding van de begraafplaats met natuurbegraven en bouw van een fietsparkeertoren met uitzicht over de duinen.



Situatie 2014. De sportvelden en solitaire ontwikkelingen vormen een barrière tussen station en duinen. Er zijn te weinig verbindingen door het gebied en de doorgaande weg versterkt de tweedeling van het dorp.

Situatie 2035. De sportvelden zijn openbaar, er zijn tal van verbindingen door het gebied, er is een P+R toegevoegd aan de duinkant en het doorgaande autoverkeer is omgeleid.

Een perron aan zee Station Castricum heeft een onderscheidende plek in het landschap van de Zaancorridor, pal naast de duinen. De positie in het vervoernetwerk is minder krachtig: Castricum ligt niet dicht genoeg bij de metropool Amsterdam om deel uit te

maken van het metrostelsel. En tegelijkertijd ligt het niet ver genoeg weg om een intercitystop te rechtvaardigen: die positie is voorbehouden aan Heerhugowaard-Alkmaar. Maar daar waar stations als Heiloo en Krommenie-Assendelft vanwege de aangescherp-

te normen voor in- en uitstappers in de toekomst zullen moeten vechten voor hun bestaan, kan Castricum zijn bestaansrecht garanderen, mits het station zijn bevoorrechte plek in het landschap uitbuut.



KMA



KROMMENIE-ASSENDELFT (STATIONS CODE KMA) ligt op 24 sprinterminuten van Amsterdam, het is de meest noordelijke entree van de gemeente Zaanstad. Krommenie en Assendelft, oorspronkelijk zelfstandige gemeenten (pas in 1974, samen met vijf andere kernen, gefuseerd tot Zaanstad), hebben nu samen een kleine veertigduizend inwoners. Het gebied heeft van oudsher een industrieel karakter, met de linoleumfabriek van Forbo als grootste werkgever.

Het huidige station is in 2008 opgeleverd en vervangt het oude station dat vierhonderd meter naar het oosten lag en dat alleen een ingang had aan de kant van Krommenie. De bouw van een nieuw station is ingegeven door de aanleg van vinexlocatie Saendelft (4.900 woningen, bijna voltooid) en van uitbreidingswijk Kreekrijk (900 woningen, nog te realiseren).

Het spoor en de N203 vormen een sterke barrière tussen Krommenie enerzijds en Saendelft en Kreekrijk anderzijds. De groei van het aantal inwoners maakt het steeds belangrijker om deze barrière te slechten.

Het station ligt vlak bij het weidse, karakteristieke Noord-Hollandse slagenlandschap, de recreatieve potentie daarvan wordt onvoldoende benut.

Krommenie-Assendelft

Kengetallen station

IN- EN UITSTAPPERS:
5.400 per werkdag
TREINEN:
4 per uur in 2 richtingen
STREEKBUSSEN:
1 per uur in 2 richtingen,
8 per uur in 1 richting

Kengetallen omgeving (straal 1.200 meter)

INWONERS:
20.868
WERKNEMERS:
4.274

Plannen (straal van 1.200 meter)¹
WONINGEN:
64,4 ha (1.990 woningen)
BEDRIJVGIGHEID:
3,5 ha
(360 werknemers, kleinschalige bedrijven)

Opgave volgens de gemeente

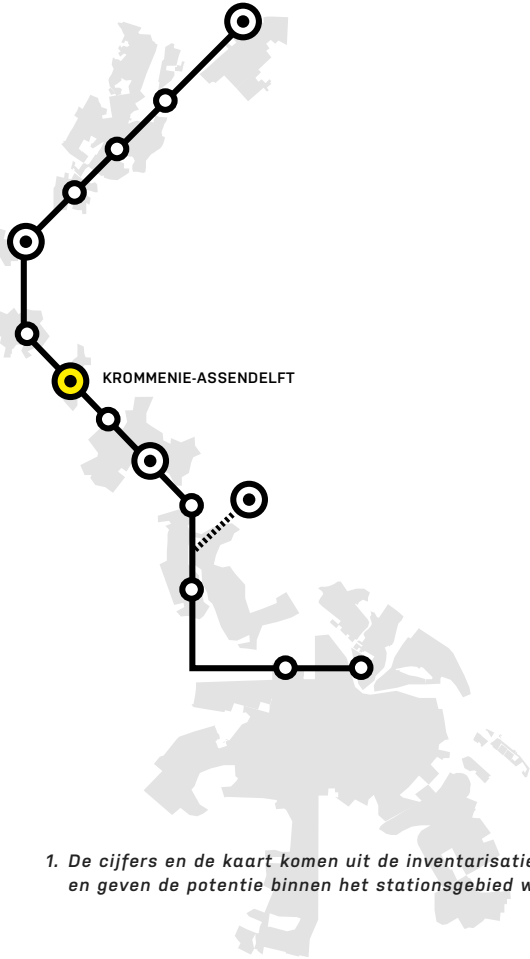
- De stationsomgeving levendiger maken.
- Ontwikkelingen stimuleren op de braakliggende terreinen rondom het station.
- Fietsparkeren verbeteren, voorkomen dat fietsen in de tunnel worden gezet.
- Verminderen van de barrièrewerking van het spoor en de N203.
- Betere routing en sterkere verbinding bewerkstelligen tussen het station en het recreatielandschap en tussen het station en de woonwijken.

Ontwerpen

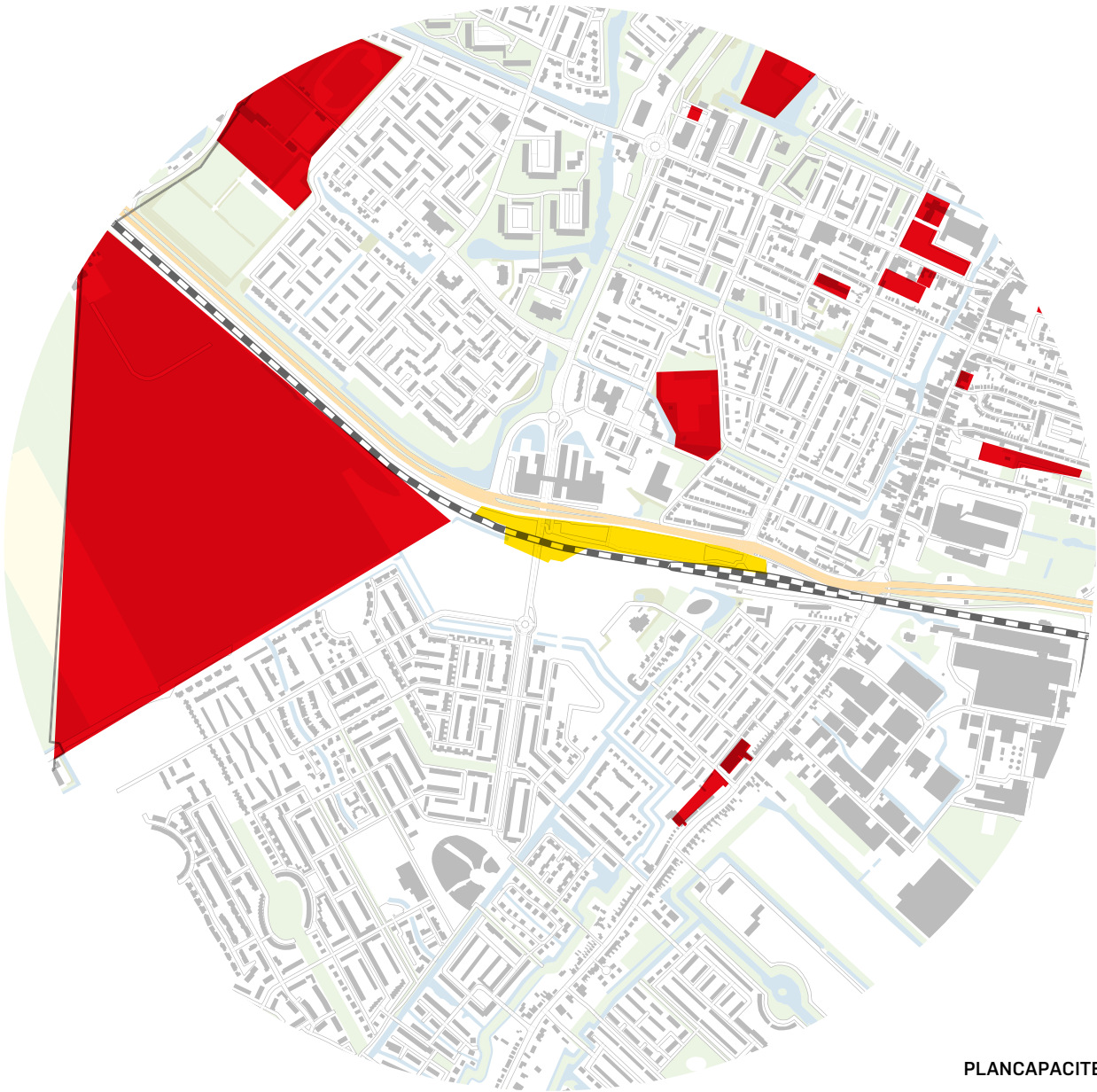
- Station door de gevel – *Maak de infrastructuur zichtbaar en voeg verbindingen toe* (pagina 100)
- Park Assenie – *Snippergroen maakt plaats voor spoorpark* (pagina 106)
- Stationsmarkt – *Van overstapmachine naar metropolitane ontmoetingsplek* (pagina 114)

Analyse uit Maak Plaats!

Om gebruik te maken van de toenemende bereikbaarheid van station Krommenie-Assendelft is het wenselijk om functies te realiseren rond het station, met name in de directe nabijheid (300 meter). Om beter als een dorpsmilieu te kunnen functioneren en te voldoen aan de regionale vraag naar woningen, zou de functiemenging in het gebied kunnen worden verhoogd en zou de geplande capaciteit voor dorpse woonmilieus verder kunnen worden uitgebreid.



1. De cijfers en de kaart komen uit de inventarisatie die Maak Plaats! in 2013 opstelde van de harde en zachte plannen van provincies en gemeenten en geven de potentie binnen het stationsgebied weer. De aantallen zijn een momentopname en kunnen dus inmiddels zijn gewijzigd.



PLANCAPACITEIT (HA)

- Wonen (64.4)
- Werken (3.5)

0 250

Plancapaciteit in een straal van 1.200 meter





Impressie van het stationsplein

Station door de gevel

MAAK DE INFRASTRUCTUUR ZICHTBAAR EN VOEG VERBINDINGEN TOE

KROMMENIE ASSENDELFT ONTWERP STUDENTENTEAM

TU Delft • Jirka Berka • Andrius Kalinauskas • Paul de Wilde



*Het station
als knooppunt*



*Afname verkeersintensiteit
provinciale weg*



*Verbindingen
(huidige situatie)*



*Verkeerssoorten
(huidige situatie)*

In het verleden waren oplossingen gericht op deelproblemen, waardoor een onsamenhangend gebied met een sterke barrièrewerking ontstond. Dit ontwerp voegt dan ook geen oplossingen toe, maar graaft de grond aan een zijde van het spoor weg, zodat er voor het langzaam verkeer in alle richtingen verbindingen kunnen worden gemaakt. Tegelijk worden oude oplossingen – zoals het skelet van de fietsshelling, delen van de tunnel en de spoorweg zelf – zichtbaar gemaakt.

Het station is een knooppunt in het landschap waar mensen samenkomen en uitwaaieren. Het kan een plek zijn waar je je prettig voelt, of juist heel onheimisch.

Station Krommenie-Assendelft, een belangrijke schakel in de Zaancorridor, werd in 2008 nieuw gebouwd. Het transparante station moest een voorbeeld worden voor de hele Zaanstreek. Helaas legt het nieuwe station onvoldoende relatie met zijn omgeving, waardoor het stationsgebied geen samenhang heeft gekregen en mensen zich er onprettig voelen.

Om het station toegankelijk te maken is een tunnel gebouwd, maar deze veroorzaakt zelf weer nieuwe problemen. De tunnel is driehonderd meter lang en verbindt Krommenie ten noorden van het station met Saendelft in het zuiden, maar werpt een barrière op in de oost-westrichting.

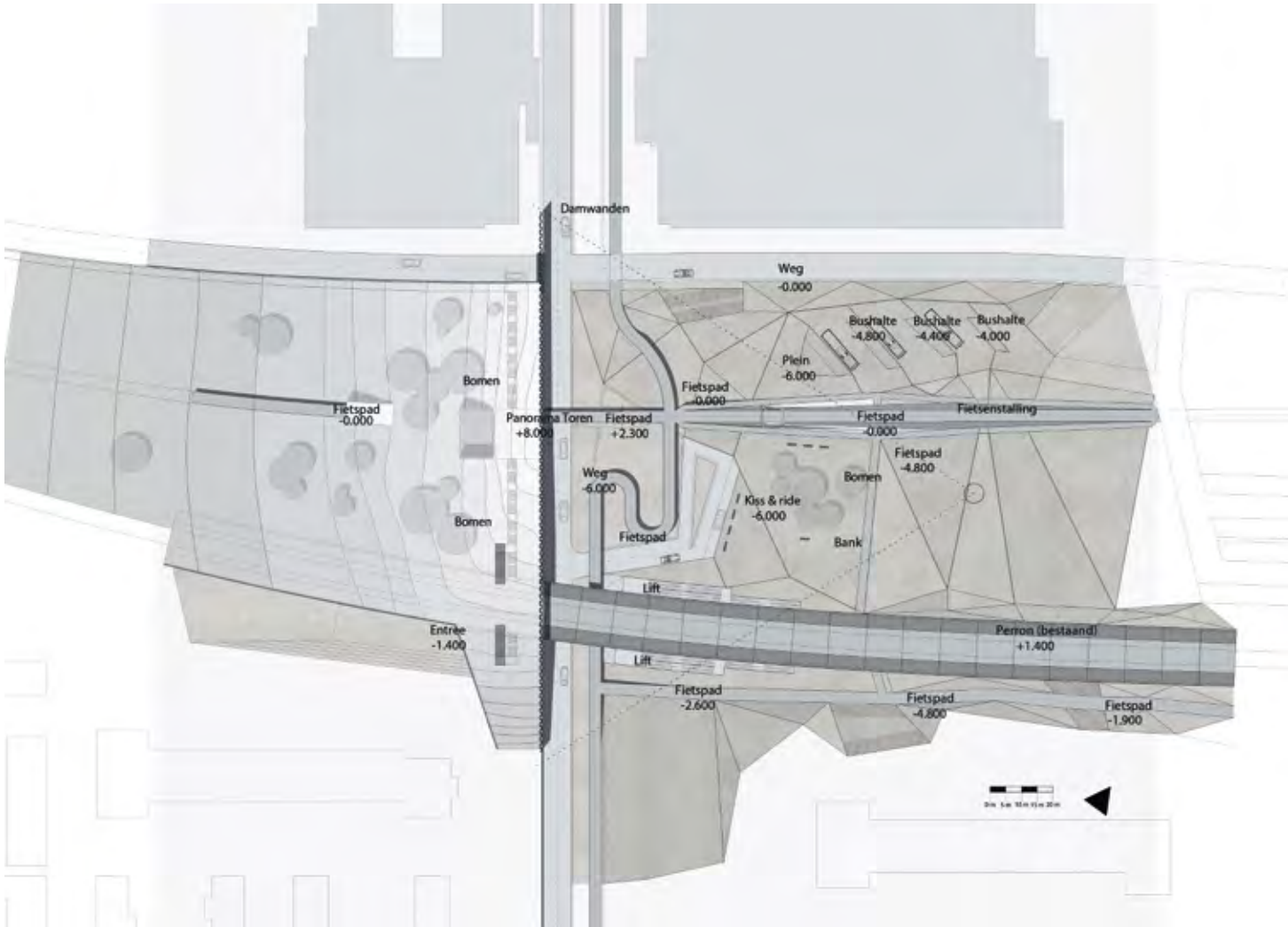
Samen met de provinciale weg en de spoorlijn vormt de tunnel een complexe bundel infrastructuur. Het profiel van de provinciale weg, dat geschikt zou zijn voor een snelweg, is in strijd met het ideaal dat de auto ongeschikt is aan het openbaar vervoer.

De weg en de spoorweg omsluiten samen een gebied dat ongeschikt is voor ontwikkeling, de voorgestelde verbinding van de A8 met de A9 biedt de mogelijkheid om het hele gebied opnieuw in ogenschouw te nemen.

Door de aansluiting A8-A9 zal de verkeersintensiteit op de provinciale weg afnemen. Als vervolgens de snelheid omlaag gaat, kan de weg worden getransformeerd tot een binnenstedelijke straat met twee rijstroken. Dan kan een vereenvoudigde, voetgangersvriendelijke infrastructuur worden aangelegd, wat een positieve uitwerking op de omgeving zal hebben.

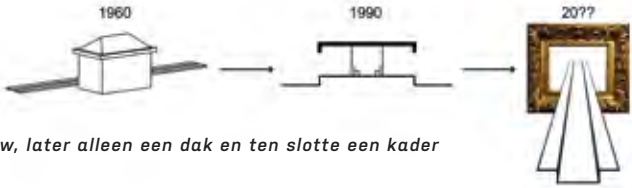


Doorsnede



Plattegrond

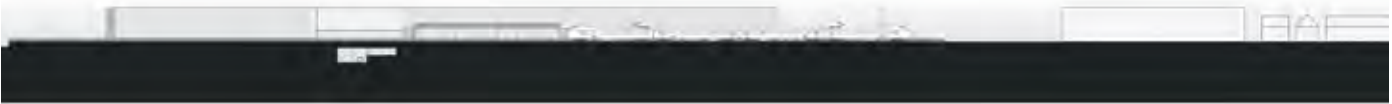
							2014	2020	2035	2065
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSEDELFT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD	
		ZAANDAM KOGERVELD								



Het station was aanvankelijk een gebouw, later alleen een dak en ten slotte een kader



De onderdoorgang als barrière



Doorsnede



Doorsnede

Eerdere interventies op deze locatie bestonden uit de toevoeging van nieuwe elementen, die geen betrekking hadden op het gebied als geheel. Ze richtten zich slechts op een deel van de problemen, en creëerden daarmee weer nieuwe.

De tunnel die Krommenie met Saendelft verbindt is typisch een oplossing die de barrière van provinciale weg en spoorlijn slechts als een logistiek probleem definieerde. Omdat er

geen relatie werd gelegd met de rest van het gebied, vormt de tunnel nu een obstakel in de kruisende richtingen. De hele locatie wordt gekenmerkt door dit soort deeloplossingen, waardoor een onsamenhangend geheel is ontstaan.

Onze interventie betreft daarom geen toevoeging, want die zou de situatie slechts complexer maken. In plaats daarvan onthullen we bestaande interventies door de grond te verlagen. Aan de oostzijde wordt de grond

weggegraven, een nieuwe damwand zal hem op zijn plaats houden.

Bestaande overblijfselen van de infrastructuur worden zichtbaar gemaakt, zodat ze op hun waarde kunnen worden geschat. De uitgravingen onthullen artefacten, zoals het skelet van de fietshellings, delen van de tunnel en de spoorweg zelf. De onthulde elementen vormen de onderlegger voor het ontwerp voor het stationsgebied.



Impressie van het perron



Gevel landschapszijde



Zijkant gevel

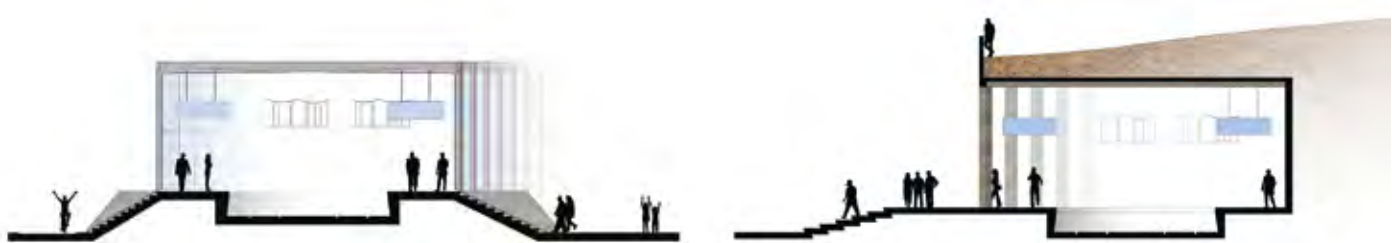


Hoofdgevel

										2014	2020	2035	2065
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSENDELFT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD				
		ZAANDAM KOGERVELD											



Aanzicht van de gevel



Doorsnede

Doorsnede

Aan één zijde van de damwanden wordt de grond verlaagd, terwijl aan de andere zijde met dezelfde grond een heuvel wordt gevormd. De heuvel, waar tunnels en halve tunnels doorheen lopen, vormt een gespiegelde en geroteerde verbeelding van de

uitgegraven grond aan de andere zijde. De helling, groen en begroeid, leidt het dorp uit. Het gebied wordt een resultaat van alle voorgaande interventies. De verbinding tussen de provinciale weg en de Saendelverlaan wordt vereenvoudigd. De totale in-

frastructuur wordt verduidelijkt en de faciliteiten worden geconcentreerd rond het plein. De barrière wordt opgelost door verbindingen in alle richtingen te creëren.



Park Assenie wordt een populaire woon- en vrijetijdsbestemming in de Zaancorridor, op een halfuur van Schiphol. Hier woon je dicht bij de stad echt buiten.



Eindbeeld van Park Assenie: een groot landschappelijk park dat alle kleine postzegelparkjes van de aanliggende wijken vervangt.

Park Assenie

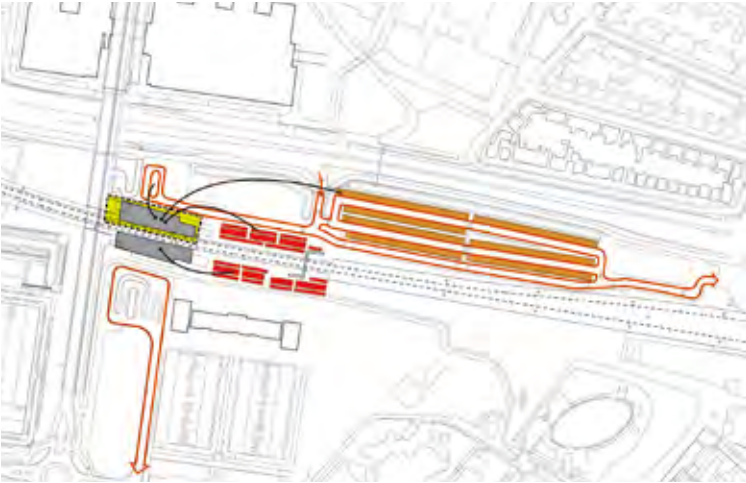
SNIPPERGROEN MAAKT PLAATS VOOR SPOORPARK

KROMMENIE ASSENDELFT ONTWERPTEAM #1

Anik See (schrijver en journalist) Korth tielens architecten • Mike Korth • Gus Tielens Lodewijk Baljon
landschapsarchitecten • Marie-Laure Hoedemakers • Ania Sobiech TNO Smart Mobility • Martijn Kievit



Braakliggende zone tussen spoor en N203



Krommenie en Assendelft (bestaande situatie)

De spoorzone van Krommenie-Assendelft wordt getransformeerd tot een langgerekt, centraal park, dat de landschappen ten oosten en westen van het dorp met elkaar verbindt. De N203, die parallel aan spoor en park loopt, wordt afgewaardeerd tot een parkstraat, zodat voetgangers makkelijk over kunnen steken. De realisatie van dit grote park maakt het mogelijk de postzegelparkjes ten noorden van het spoor te schrappen. De vrijkomende plekken kunnen worden gebruikt als verdichtingslocaties. Om de recreatieve potentie van het park en van de Zaancorridor als geheel te onderstrepen, zijn fietsroutes uitgezet voor de nabije en verre toekomst.

De Zaancorridor functioneert als het superbereikbare buitengebied van Amsterdam en Schiphol. Wie op Schiphol landt en per trein verder reist, is binnen een halfuur in het rijke Noord-Hollandse duin-, veen- en polderlandschap met zijn gewilde woonmilieus. Te midden van bijzondere natuurgebieden woon je hier toch stedelijk. Onze strategie is deze bijzondere kwaliteit te gebruiken en te versterken.

Spoor, provinciale weg en tunnel vormen in Krommenie-Assendelft een ruimtelijke barrière, die nog eens wordt versterkt doordat aan weerszijden fietsenstallingen en een P+R liggen. In de omgeving van het station is de ontwikkeling van het dorpse milieu gestagneerd, braakliggende terreinen zorgen voor een desolaat gevoel. Hier speelt niet alleen de vraag waar verdicht kan worden, maar ook hoe de ruimtelijke kwaliteit van de woonom-

geving en het voorzieningenniveau op peil kunnen blijven, zodat de huidige bewoners niet wegtrekken. Waar is groei en uitbreiding logisch en nodig en waar juist niet? Een groot deel van de Zaancorridor ligt in waardevol (natuur) landschap. Deze kwaliteit is alleen echt te behouden, benutten en optimaliseren als op de schaal van de corridor wordt vastgelegd waar ruimte is voor uitbreiding en waar juist niet.



Publieke functies als coffeecorner en kiss-and-ride



Bibliotheek



Parkeren en repareren van fietsen aan de tunnelzijde

Park Assenie		2014	2020	2035 2065
AMSTERDAM ZAANDAM KOOG-ZAANDIJK WORMERVEER	KROMMENIE-ASSENDELFT	UITGEEST CASTRICUM HEILLOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD
ZAANDAM KOGERVELD				



Het stationsgebouw wordt een publiek gebouw met centrumfuncties en een superefficiënte overstapmachine

Overal een beetje bouwen ondermijnt de kwaliteit van het gebied en daarmee ook zijn toekomstige (economische) waarde. De kernen – gelegen bij de duinen, in het slagen-landschap of aan de Stelling van Amsterdam – zijn inbreidingslocaties. Uitgangspunt is om daar de bestaande woonmilieus te versterken en de omliggende landschappen recreatief te ontsluiten. Binnen de bestaande grenzen is er ruimte om woningen te bouwen. Dat komt ten goede aan de corridor als

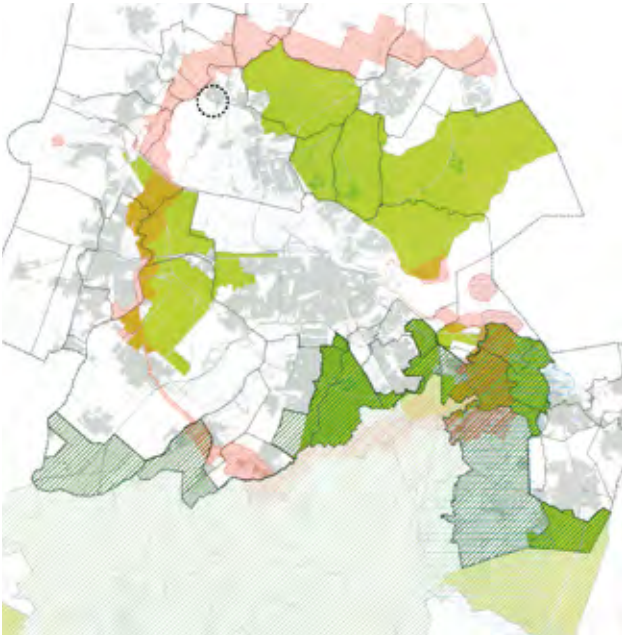
geheel en aan de kwaliteit van de woon- en werkomgeving van de specifieke locaties.

Station en omgeving Op korte termijn worden constructieve ingrepen gedaan die het knooppunt en zijn omgeving sterk verbeteren en bijdragen aan de langetermijnvisie voor Krommenie-Assendelft als landschap-pelijk hoogwaardige plek voor natuur en recreatie. Maak de tunnel open en licht, en voeg een fietsenstalling en werkplaatsen

toe. Dat verbetert de logistiek en de sociale veiligheid. Maak het knooppunt publiek door partijen in de omgeving uit te nodigen. Denk aan een werkplaats voor scholen, een bibliotheek of een botanische tuin als bekroning van het aan te leggen Park Assenie. Maak van het huidige functieloze station een P+R, waardoor het knooppunt als supersoepele transitieplek optimaal gaat functioneren.



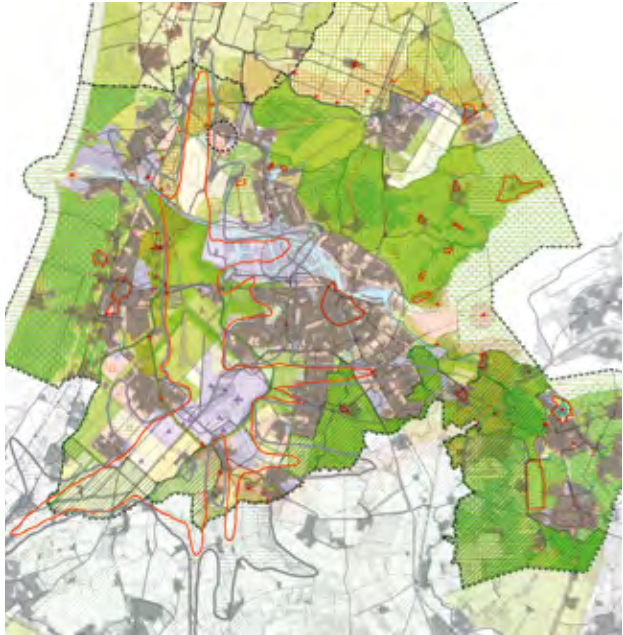
Geluidscontour Schiphol (rood omlijnd)



Stelling van Amsterdam en Rijksbufferzones (groen)



Ecologische hoofdstructuur, natuurbeschermingswetgebieden en Belvédèregebieden (rood omlijnd) (Bron: Streekplan Noord-Holland Zuid, februari 2003)



Conclusie: de omgeving van Krommenie-Assendelft zit op slot, dat maakt inbreiden noodzakelijk en ontsluiting van het landschap dringend gewenst

Park Assenie						2014 2020	2035	2065	
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSENDELFT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD
		ZAANDAM KOGERVELD							



Concept: van snippergroen naar één centraal park met sportvoorzieningen. Door een groot park in de spoorzone te maken vervalt de behoefte aan postzegelparkjes ten noorden van het spoor. Deze locaties kunnen worden gebruikt voor nieuwe woningen.



Verbinding tussen twee landschappen



Versnipperde groene ruimtes met beperkte parkfunctie in de wijk, sportvelden aan de randen



Concept van het Park Assenie

FIETSKAARTEN VOOR DE TOEKOMST



Over vijf jaar: de routes volgen de huidige fietspaden (en ponten). De toeristische route voert langs culturele attracties als de Zaanse Schans, maar ook langs de geweldige vaargebieden van Oost-Knollendam.



Over twintig jaar: de provinciale wegen zijn grotendeels fietssnelwegen en er is een supersnelle bootverbinding tussen Zaandam en Amsterdam Centraal. De toeristische route maakt gebruik van een brug over het IJ en gaat vooral door lege landschappen en langs het Fort bij de Krommeniedijk.



Over vijftig jaar: de woon-werkroute volgt een rechte lijn, inmiddels hebben we allemaal jetpacks. De toeristische route gaat langs wijngaarden (dankzij klimaatveranderingen) en over het water (dankzij fietsen die op water kunnen rijden).



Park Assenie groeit rond het superefficiënt georganiseerde knooppunt. De N203 kon door de aanleg van de verbinding A8-A9 worden versmald en is getransformeerd tot een goed oversteekbare parkstraat.

Park Assenie De landschappelijke kwaliteiten van Krommenie-Assendelft komen terug in Park Assenie. Een langgerekt park waarvan het knooppunt deel uitmaakt en dat de omliggende landschappen met elkaar verbindt en recreatief ontsluit. Een park met functies die het woonmilieu versterken en verrijken. De vreemde positie van het knooppunt – het ligt tussen de oude lintbebouwing aan de noordzijde van het spoor en het nieuwe suburbane milieu aan de zuidzijde – is een sterke aanmoediging voor het parkconcept. Net als in Arnhem waar het overweldigende landschap

van Park Sonsbeek zo dicht bij het centrum ligt, dat het de stad een enorme allure geeft.

Branding Het park wordt een landschappelijke en natuurlijke plek aan de corridor die ruimte biedt aan experiment en recreatie. Enthousiaste partijen die aan het park willen bijdragen zijn meer dan welkom. Zelf hebben we alvast 'future fietskaarten' gemaakt, met toeristische routes voor de korte, middellange en lang termijn. Park Assenie wordt een van de spannendste plekken op route van Schiphol naar Heerhugowaard.



De bouwlocaties binnen de bestaande bebouwde kom (rood) zijn ingevuld, waaronder de wijk Kreekrijk (de grote driehoek).



Stationsmarkt

VAN OVERSTAPMACHINE NAAR METROPOLITANE ONTMOETINGSPLEK

KROMMENIE ASSENDELFT ONTWERPTEAM #2

xvw architectuur • Xander Vermeulen Windsant **Ruimtelijk Plan** • Maarten Bosman
Buro Bol • Thor Hendriks **Movin** • Onno Pruis **Joost Körver architect**

Trein en auto zullen op lange termijn samensmelten tot een samenhangend systeem van onbemande voertuigen (Personal Rapid Transport, PRT) dat veel minder beslag zal leggen op de ruimte. Alleen al in Noord-Holland komt daardoor een oppervlakte 2,5 keer groter dan Haarlem beschikbaar voor transformatie. In Krommenie-Assendelft wordt op korte termijn samenhang aangebracht in de openbare ruimte ten noorden en zuiden van het station. Op middellange termijn vinden nieuwe functies daar hun plaats: sport- en recreatievoorzieningen, waterberging en kleinschalige particuliere of collectieve voedselproductie. Als het PRT-netwerk klaar is, verliest het station zijn overstapfunctie en wordt het een marktplaats-nieuwe-stijl, de collectieve ontmoetingsplek tussen metropool en woon-werkomgeving.

Als een van de kleinere kernen langs de Zaan-corridor zal Krommenie-Assendelft alleen vanuit een specifieke, kwalitatieve ontwikkeling een duurzame toekomst kunnen hebben. Nu is de (woon)kwaliteit er nog diffuus en suboptimaal. Het spoor en de provinciale weg delen het gebied op: wijken zijn noch met elkaar, noch met het landschap verbonden.

De ontwikkeling van deze plek in de corridor kan alleen gezien worden in het licht van (disruptieve) technologische en maatschappelijke ontwikkelingen die de wijze van vervoeren nu al fundamenteel veranderen. In de toekomst zullen treinen korter zijn en met een hogere frequentie automatisch rijden. De auto, nu het favoriete vervoermiddel van de inwoners van Krommenie-Assendelft, neemt

steeds meer taken van de bestuurder over. De systemen van auto en trein groeien naar elkaar toe en gaan elkaar overlappen.

Wat betekent het voor Noord-Holland als we de logische laatste stap van die ontwikkeling zetten, namelijk de samensmelting van deze systemen? Er komt in totaal een oppervlakte 2,5 keer groter dan Haarlem vrij voor transformatie.

Hoe ziet Krommenie-Assendelft eruit als weg en spoor samen één baan voor automatisch geleide, individuele en collectieve voertuigen worden? Kunnen we dan af met minder infrastructuur omdat de die efficiënter wordt gebruikt? Ontstaat dan ruimte voor nieuw – recreatief – landschap? Komt er in de buurten parkeerruimte vrij omdat voertuigen

op afroep voorrijden? Wat is in deze context de nieuwe betekenis van het traditionele station als overstapmachine? En hoe verhoudt dit alles zich tot de kwaliteit van Krommenie-Assendelft?

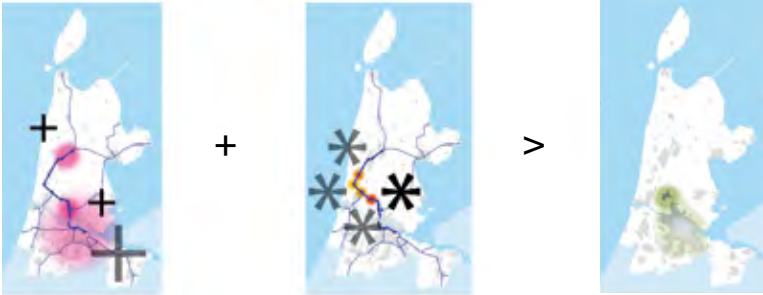
Samen vormen deze vragen de kapstok voor de ontwikkeling van de centrale zone tussen Krommenie en Assendelft. Nu is het gebied nog een reststrook waarin toevallig een station ligt. Door de bestaande kwaliteiten van Krommenie en Assendelft uit te buiten en te versterken, wordt de historische belofte van een tuinstad in de metropool werkelijkheid. Zo kan het gebied bijdragen aan de diversiteit van woonmilieus in een sterke metropool.



Referenties (van links naar rechts): Superkilen Park Copenhagen (Bjarke Ingels Group), Stortorget Stockholm (Caruso St John) en Roter Platz St. Gallen (Carlos Martinez en Pipilotti Rist).

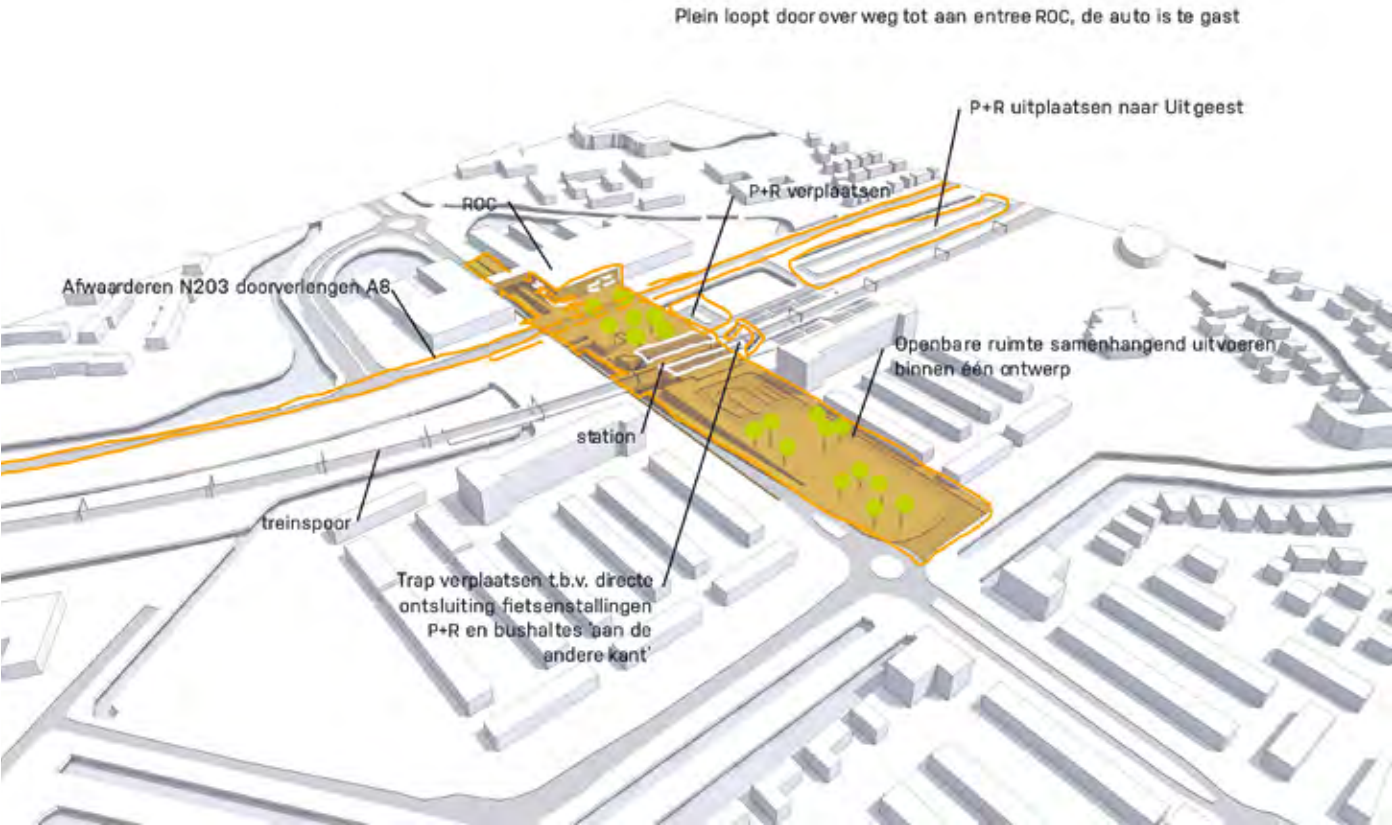


De openbare ruimte ten noorden en ten zuiden van het station wordt een samenhangend geheel, in verbinding met Krommenie en Assendelft.



Kwaliteiten langs de Zaancorridor: sterke multifunctionele stedelijke kernen (links) maken samen met specifieke punten met een eigen karakter als Krommenie en Assendelft (midden) een sterk met het landschap verweven woongebied mogelijk (rechts).

Stationsmarkt						2014	2020	2035 2065	
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE ASSENDELFT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD
		ZAANDAM KOGERVELD							



2020 In de nabije toekomst is alleen een ruimtelijke ingreep in de openbare ruimte nodig. Nu is die nog rommelig en gefragmenteerd, maar ze moet een samenhangend geheel worden, een stedelijke ruimte en plek. Samen met een verbeterde ontsluiting voor fietsers en de afwaardering van de N203 – zodra de verlengde A8 er is – vormt die ingreep de eerste stap voor de verankering van het stationsgebied in Krommenie én Assendelft.

2035 Op de middellange termijn is het stationsgebied dé plek om Krommenie en Assendelft onderling, en met het landschap te verweven. Niet door het vol te bouwen met woningen, maar door de landschappelijke structuur te versterken met functies die het woongenot juist aanvullen, met ruimte voor sport- en recreatievoorzieningen, waterberging en kleinschalige particuliere of collectieve voedselproductie. Ook lokale energieopwekking krijgt hier een plaats. De stati-

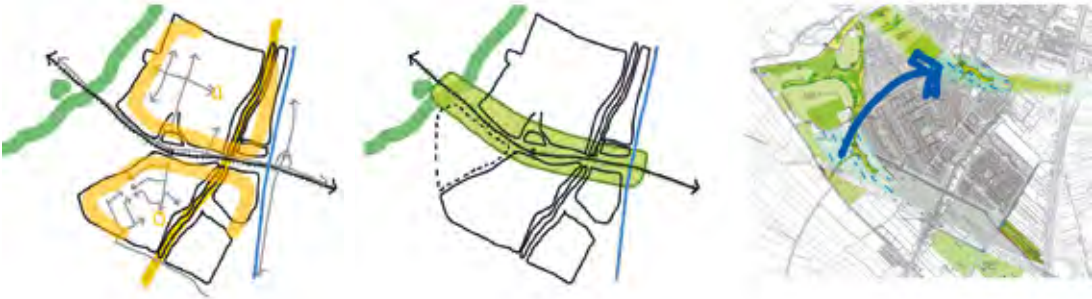
onsomgeving wordt het hart van deze nieuwe publieke ruimte. Langzaamverkeerroutes tussen Krommenie en Assendelft verbinden de stationszone met de twee dorpen. Het fijnmazige weefsel voor langzaam verkeer brengt tevens een betere verbinding tussen deze plek en de metropool tot stand. Het station wordt meer dan alleen een overstapmachine. Kleinschalige economische activiteiten voelen zich thuis op deze zich onderschei-



Functies die het nieuwe stationsgebied gaat vervullen voor de woonwijken: recreatie, waterberging, sport en lokale voedselproductie.

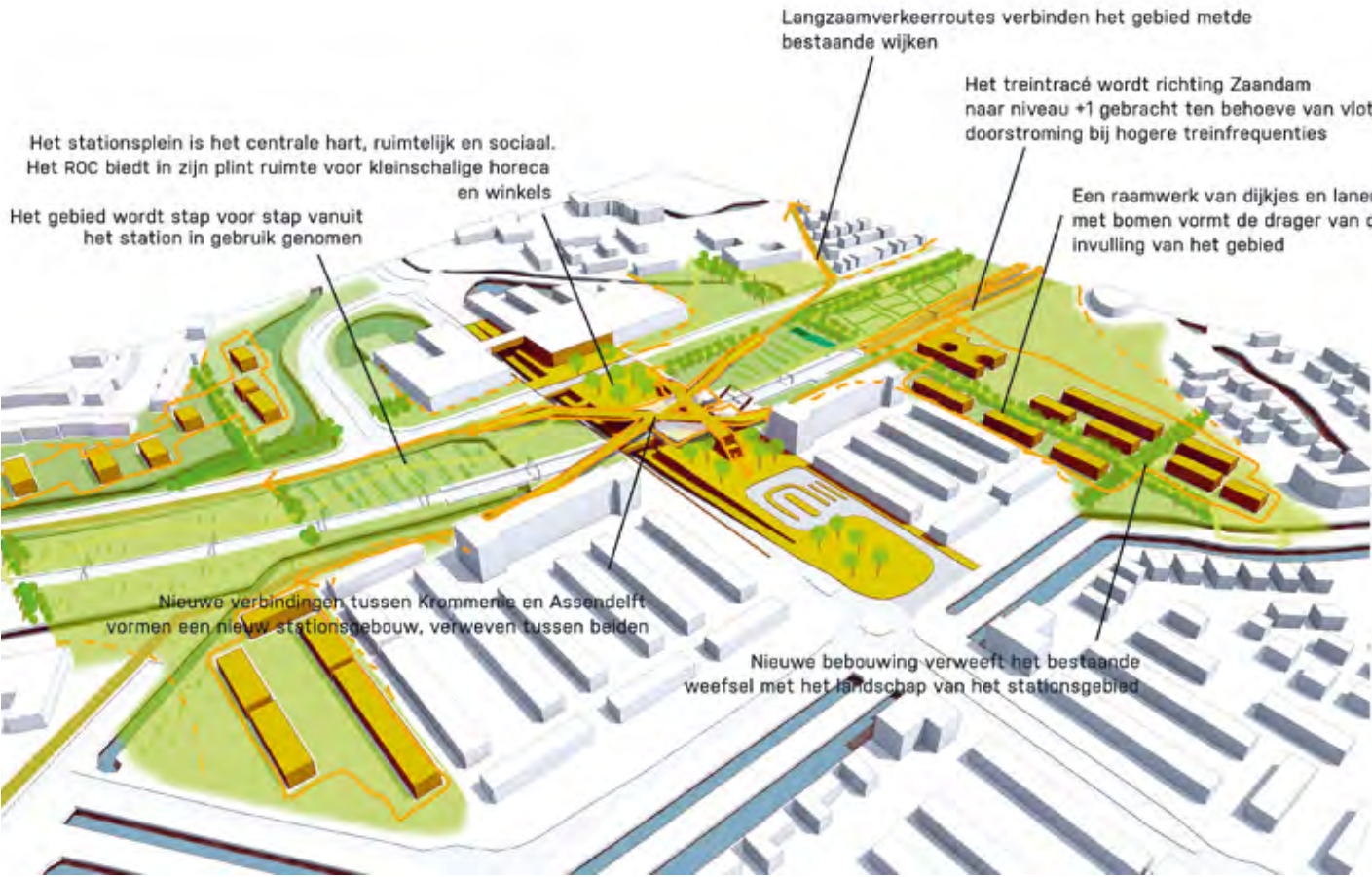


In de zone tussen Krommenie en Assendelft worden nieuwe landschapskamers gemaakt. Daarvoor worden bestaande landschappelijke kenmerken (dijken en wilgen) gebruikt. In deze kamers is ruimte voor sport, recreatie en voedselproductie. De dijkes vormen langzaamverkeerroutes. Het stationsplein is ook een landschapskamer en vormt het hart van het gebied.



Nieuwe identiteit voor het stationsgebied: een groen centrumgebied met gemeenschappelijke functies. De recreatieve functies die nu nog aan de rand van Saendelft zijn gepland, worden (deels) verplaatst naar het centrumgebied en worden zo beter bereikbaar voor alle bewoners van Krommenie en Assendelft.

Stationsmarkt						2014 2020	2035	2065	
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSENDELFT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD
		ZAANDAM KOGERVELD							



dende, aantrekkelijke plek: het station wordt de marktplaats waar inwoners van de metro-pool elkaar ontmoeten en diensten en producten gaan delen.

2065 In 2065 leiden de ontwikkelingen die in 2014 al zichtbaar waren tot een grote systeemomslag. Voertuigen zijn nu echt autonoom: er rijden vervoermiddelen zonder bestuurder (Personal Rapid Transport,

PRT). Dit hybride systeem combineert het beste van de auto (individualiteit) en de trein (efficiëntie). Deze transitie heeft de traditionele doorgaande autoweg en het treinspoor in hun oude vorm overbodig gemaakt. Daar kan nu het regionale PRT-systeem worden ontwikkeld.

Door deze ontwikkeling verliest het station in 2065 definitief zijn functie als overstapmachine. Wat blijft is de rol als hub

en marktplaats-nieuwe-stijl, de collectieve ontmoetingsplek tussen metropool en woon-werkomgeving. Fysiek zal die bereikbaar zijn via het regionale tracé voor geautomatiseerde voertuigen. De identiteit en functies van het nieuwe hart vormen de aanjager voor de renovatie en herontwikkeling van de bebouwing van de honderd jaar daarvoor.

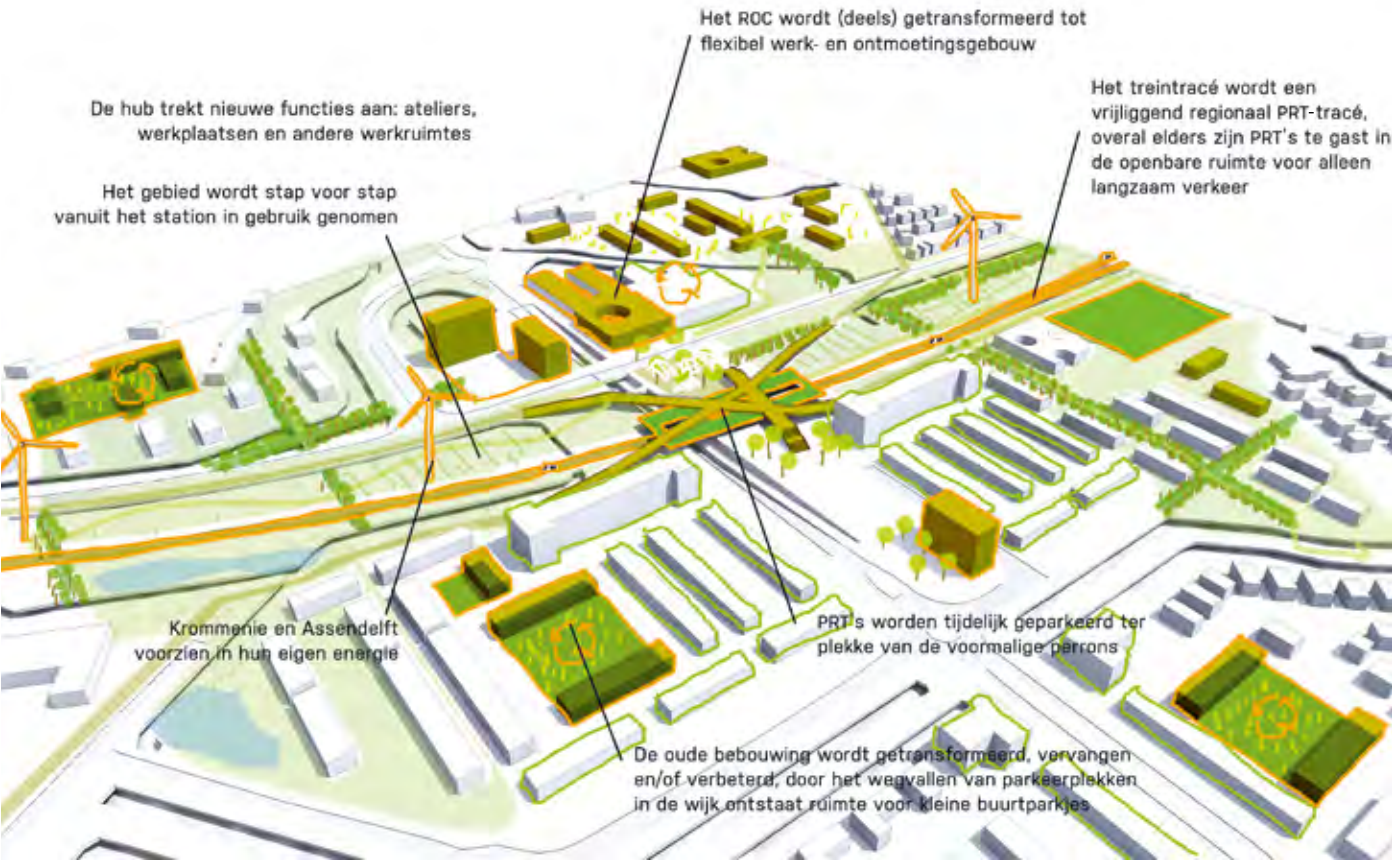


Het huidige ROC wordt getransformeerd tot een flexibel werk- en leergebouw, gelegen aan het marktplein. Het station wordt een hub van het regionale PRT-netwerk. Het nieuwe hart van Krommenie en Assendelft is de aanjager van de herontwikkeling van de omliggende bebouwing.



Trein en auto groeien als systeem naar elkaar toe en over vijftig jaar vloeien zij in elkaar over. Het bestaande ruimtelijke netwerk van spoor, (snel)wegen en energie verliest daarmee zijn functie. Er komt veel oppervlakte vrij voor transformatie.

Stationsmarkt		2014	2020	2035	2065
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSENDELFT	UITGEEST
		ZAANDAM KROGEBIED		CASTRICUM	HEILOO
				ALKMAAR	HEERHUGOWAARD



Van overstapmachine met voorzieningen naar een flexibele ontmoetingsplek: de markt van de toekomst.



KZD



KOOG-ZAANDIJK (STATIONS CODE KZD) ligt op 16 sprinterminuten van Amsterdam. Het station bedient de dorpen Zaandijk en Koog aan de Zaan, samen goed voor ruim dertien duizend inwoners. (Inclusief de nieuwbouwwijk Rooswijk telt Zaandijk 8.800 inwoners, Koog aan de Zaan heeft er 4.615.)

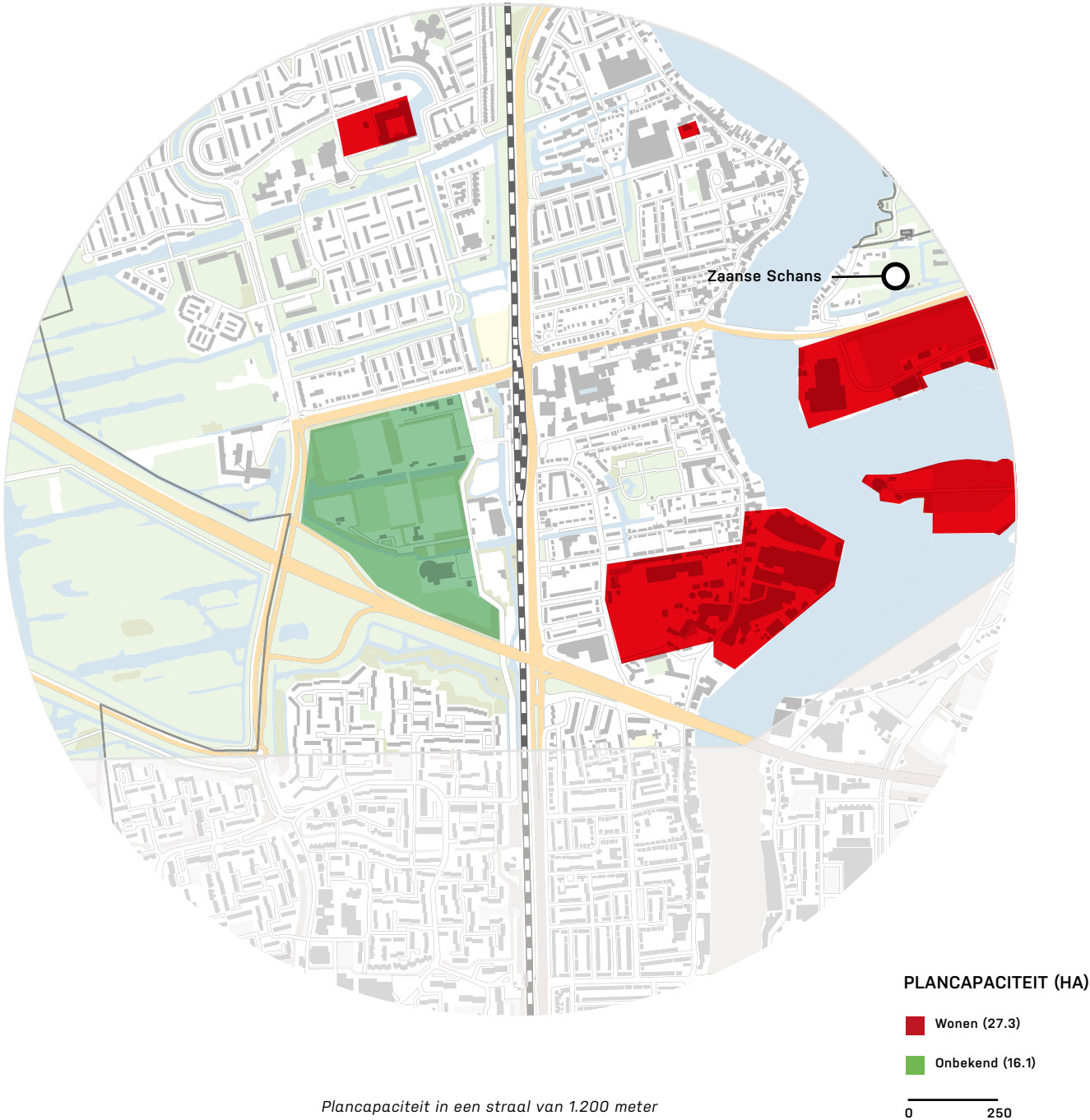
Het station ligt dicht bij een industriële zone in Zaanstad: de fabrieken uit de foodsector (Duyvis, Klene, Cacaofabriek De Zaan) zijn nog steeds volop in bedrijf.

Vlakbij, aan de oostkant van de Zaan, ligt de Zaanse Schans: een toeristische trekpleister met zo'n 1,5 miljoen bezoekers per jaar. Die komen voor het overgrote deel met autobussen. De trein is op dit moment geen volwaardig alternatief, ook omdat de route van het station naar de molens nog niet erg uitnodigend is. Al is de bewegwijzering en openbare ruimte vanaf het station via de Stationsstraat onlangs wel sterk verbeterd.

Evenwijdig aan de spoorlijn, er pal tegenaan, ligt de N203, een drukke weg die samen met het spoor een zware barrière vormt voor het langzaam verkeer. Ook de spoorovergang ten noorden van het station is een probleem voor bereikbaarheid en veiligheid. Verbetering van de oost-westverbinding is al jaren onderwerp van studies.

Er liggen plannen om de A8 door te trekken naar de A9. Daardoor zou het onderliggende wegennet een volledige aansluiting op de A8 kunnen krijgen, wat vervolgens een integrale oplossing van de verkeersproblematiek rond het station dichterbij zou kunnen brengen.

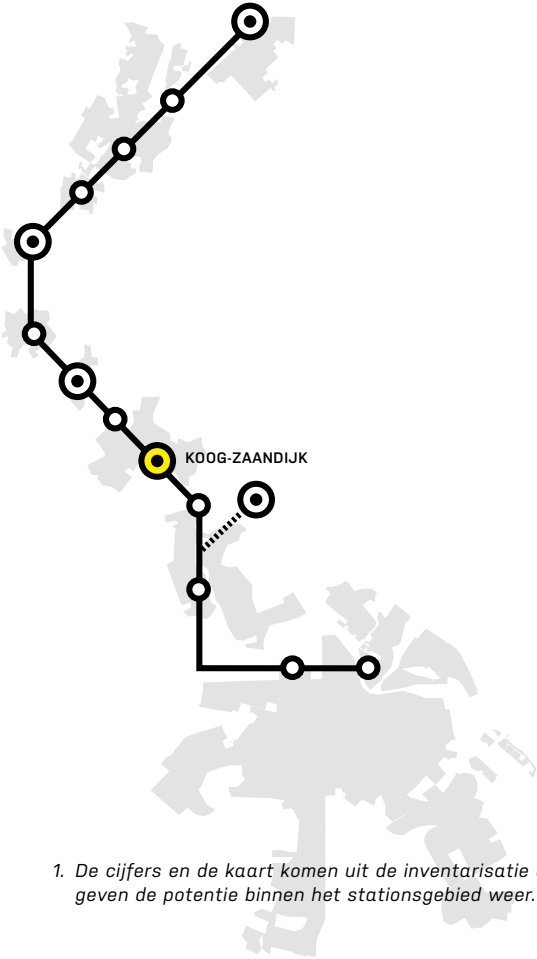
Direct ten westen van het station ligt een groot sportveldencomplex. Daar wordt een topsporthal gerealiseerd. Op termijn behoort herstructurering van dit gebied tot de mogelijkheden.



Plancapaciteit in een straal van 1.200 meter

Koog-Zaandijk

Kengetallen station
IN- EN UITSTAPPERS:
2.831 per werkdag
TREINEN:
4 per uur in 2 richtingen
STREEKBUSSEN:
2 per uur in 2 richtingen



Kengetallen omgeving (straal 1.200 meter)
INWONERS:
10.402
WERKNEMERS:
3.952
BEZOEKERS:
2.466

Plannen (straal van 1.200 meter)¹
WONINGEN:
27,3 ha (1.530 woningen)
OVERIG:
16,1 ha

Analyse uit Maak Plaats!
Station Koog-Zaandijk is zeer goed bereikbaar met de auto en wordt door frequentieverhoging ook goed bereikbaar met het ov. Door fietsenstallingen en ov-fietsverhuur toe te voegen wordt het ook beter aangetakt op het netwerk voor langzaam verkeer. De goede bereikbaarheid en de positie op de corridor maken dit station geschikt voor regionale voorzieningen – het liefst in de directe nabijheid (300 meter) van het station –, alsook voor grondgebonden woningen.

- Opgave volgens de gemeente**
- Het station en de stationsomgeving opwaarderen, functies voor reizigers toevoegen, routes en uitstraling verbeteren.
 - De route naar de Zaanse Schans verbeteren.
 - Een oplossing vinden voor de kruising van het spoor en de Guisweg door de spoorovergang op te heffen en het fiets- en autoverkeer los te koppelen.
 - Een volledige op- en afrit van de A8 (ook in westelijke richting) inpassen, indien de verbinding A8-A9 definitief doorgaat.
 - De potentie als toegangspoort tot Amsterdam benutten (transferiumfunctie).
 - Een koppeling aanbrengen met het programma ZaanIJ, dat de oevers van de Zaan en het IJ transformeert tot een hoogwaardig woon-werkmilieu.
 - Het natuurgebied aan de westkant van het station toegankelijk maken.

- Ontwerpen**
- Het Artefact – *Benut de infrastructurele ruimtes* (pagina 132)
 - Scenario's aan de Zaan – *Ingrepen op de korte termijn, strategische keuzes op de lange* (pagina 138)
 - De ZaanZapper – *Metrobus vervangt de sprinter en de auto* (pagina 146)

1. De cijfers en de kaart komen uit de inventarisatie die Maak Plaats! in 2013 opstelde van de harde en zachte plannen van provincies en gemeenten en geven de potentie binnen het stationsgebied weer. De aantallen zijn een momentopname en kunnen dus inmiddels zijn gewijzigd.





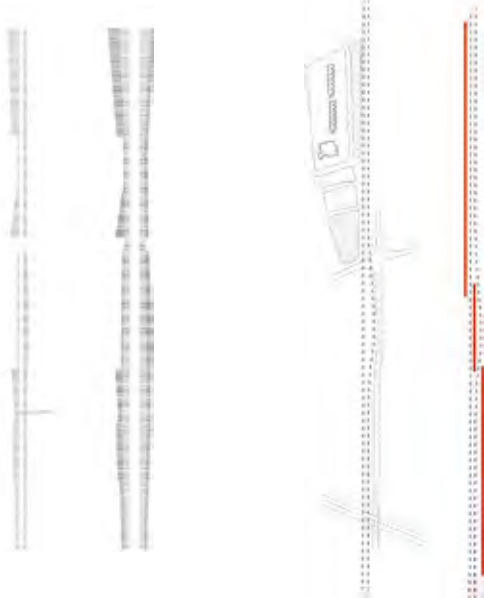
Analyse van de weefsels van de corridor in Koog-Zaandijk



Unieke weefsels van de corridor



Analyse van de infrastructuur (regionale weg, treinsporen, fietspad en lokale weg)



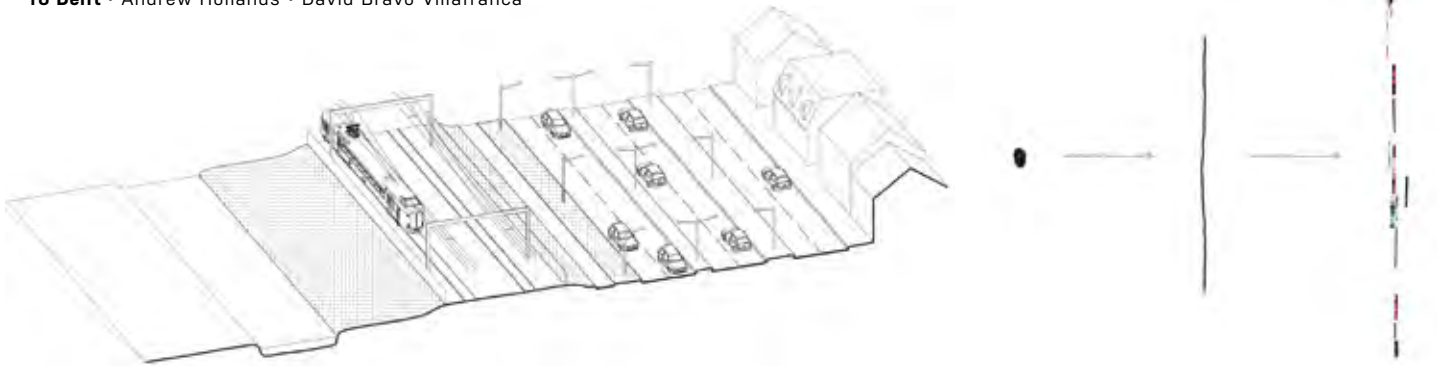
Footprint van het artefact

Het Artefact

BENUT DE INFRASTRUCTURELE RESTRUIMTES

KOOG-ZAANDIJK ONTWERP STUDENTENTEAM

TU Delft • Andrew Hollands • David Bravo Villafranca



Identificeren van de restruimtes

knooppunt, lijn, artefact

Provinciale weg, spoor en fietspaden vormen een brede infrastructuurbundel, die voor langgerekte restruimtes heeft gezorgd. Interventies in deze restruimtes moeten ervoor zorgen dat de toegankelijkheid van de restruimtes zelf wordt vergroot (in noord-zuidrichting) en dat haaks daarop verbindingen ontstaan (oost-west). De interventies, die verwant zijn in materiaalgebruik en bouwmethode, bestaan onder andere uit een promenade langs de begraafplaats, een oversteekplaats, een nieuwe ingang van het station aan de noordzijde en hellingbanen voor fietspaden en -stallingen.

Infrastructuur heeft in Koog-Zaandijk de traditionele rol van de Zaan overgenomen en vormt nu een bundel die bestaat uit de regionale weg, de treinsporen, een fietspad en hier en daar een lokale weg. De infrastructuurbundel bereikt een breedte van maximaal veertig meter. In zijn opzet en aanwezigheid is het een krachtig element, maar tegelijk is het een volledig autistisch systeem, dat geen relatie heeft met het dorp.

De corridor is opgebouwd uit vier delen. Van oost naar west zijn dat respectievelijk de Zaan, een vooroorlogs stedelijk weefsel

met gemengd gebruik, de infrastructuurbundel zelf en een naoorlogse woonwijk.

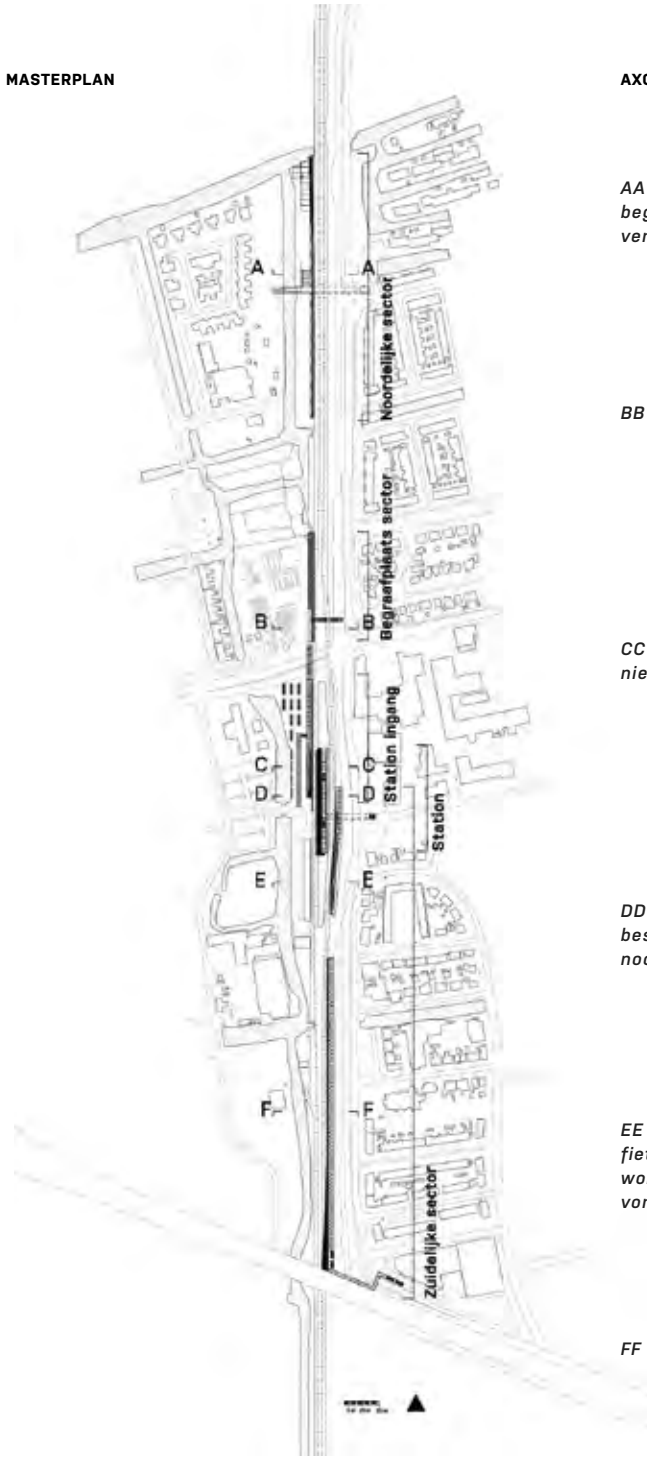
Wij beschouwen de infrastructuur niet als een barrière tussen de stedelijke weefsels waarvoor een oplossing gezocht dient te worden, maar stellen juist voor het karakter van de infrastructuur te benadrukken en er waarde aan toe te voegen. We verleggen daarom onze focus van het station naar de infrastructurele lijn.

Een analyse van de infrastructuur omhult het bestaan van ongebruikte, niet bewust ontworpen gebieden rondom en tussen

de infrastructuur. Deze restruimtes zijn langs de gehele corridor te vinden. We hebben er voor gekozen onze interventies strikt binnen deze zones te plaatsen. Hiermee bereiken we twee doelen.

Ten eerste is onze interventie puur een toevoeging aan het bestaande, het project verandert de structuur niet, maar wordt daar gepositioneerd waar ruimte of gelegenheid is. Ten tweede geeft het project commentaar op de verkwisting ten gevolge van de infrastructuur.

MASTERPLAN



AXONOMETRIE SECTOREN

AA Noordelijke sector – muur langs begraafplaats en promenade met verbinding naar het station



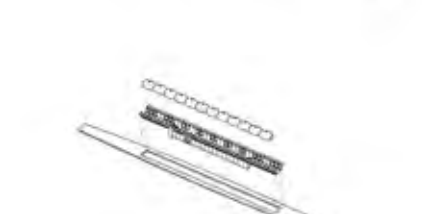
BB Begraafplaatssector



CC Ingang station – toevoeging nieuwe ingang



DD Station – handhaven bestaande perron, toevoegen noordelijke ingang



EE Zuidelijke sector – fietsenstalling en voetgangersbrug worden als hellende elementen vormgegeven



FF Zuidelijke sector – fietspad



Het Artefact

2014

2020 | 2035 | 2065

AMSTERDAM | ZAANDAM

KOOG-ZAANDIJK

WORMERVEER

KROMMENIE-ASSEDELFT

UITGEEST

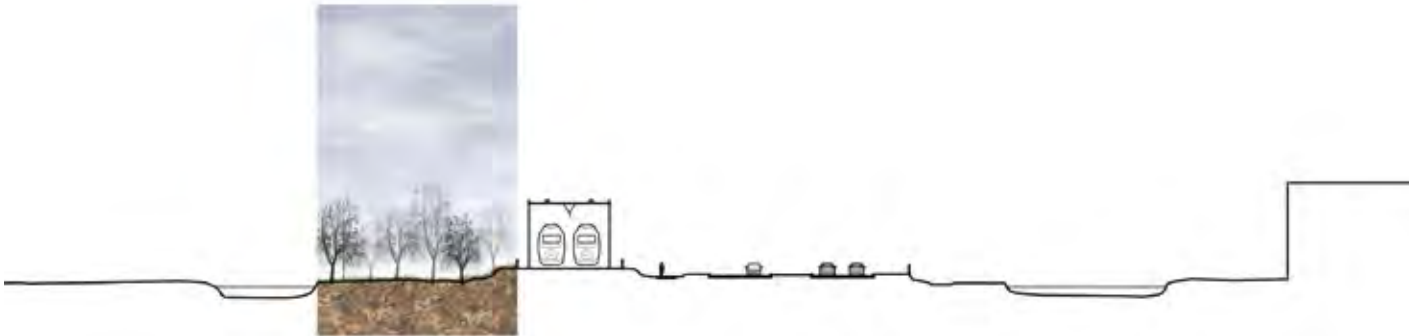
CASTRICUM

HEILOO

ALKMAAR

HEERHUGOWAARD

ZAANDAM KOGERVELD



Doorsnede AA – Noordelijke sector (huidige situatie)



Doorsnede EE – Zuidelijke sector (huidige situatie)

De restruimtes zijn gemakkelijk te vinden, hun aanwezigheid is evident. Zijn ze slechts overblijfsels of is het mogelijk hun rol te veranderen? Nadere analyse heeft eraan bijgedragen de ruimtes te identificeren die het meest geschikt zijn voor verdere ontwikkeling.

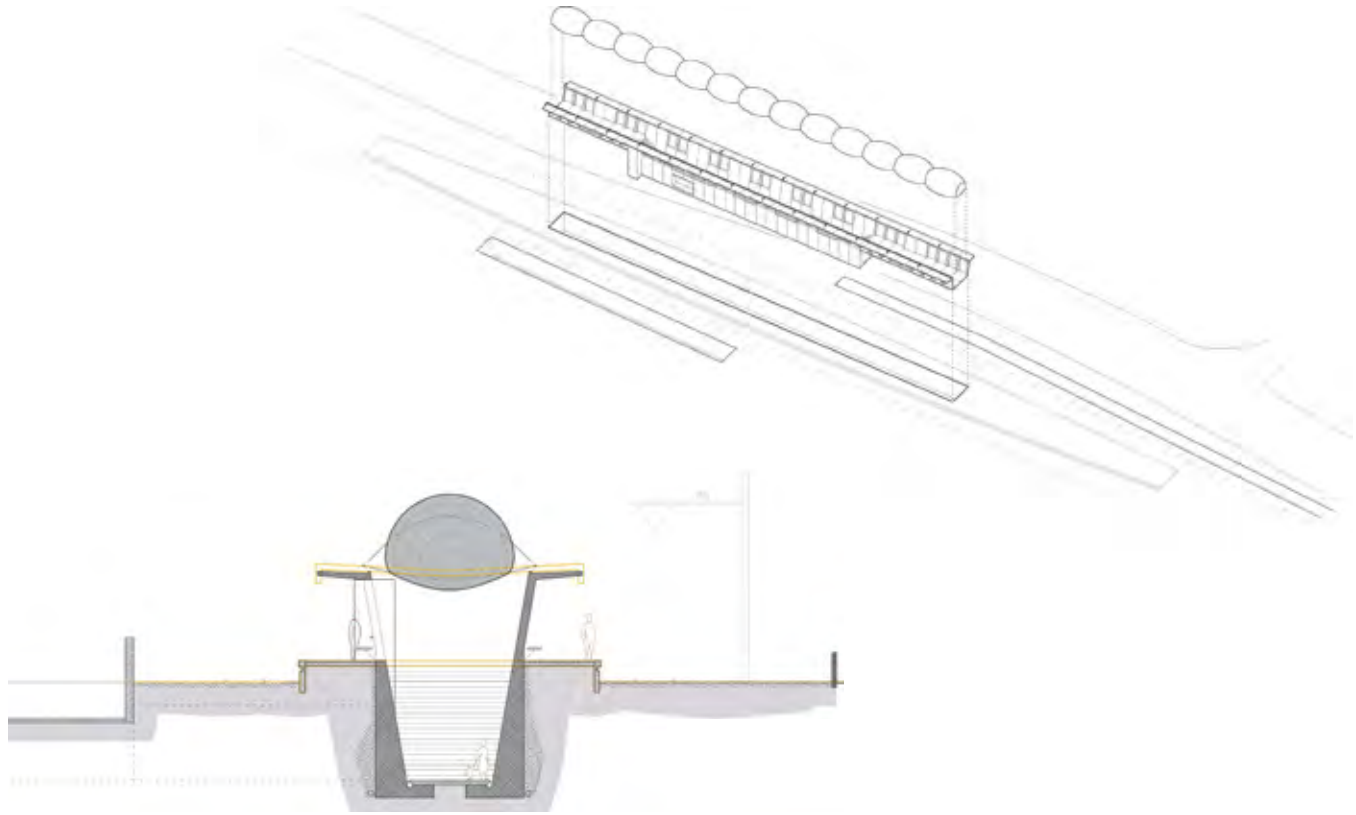
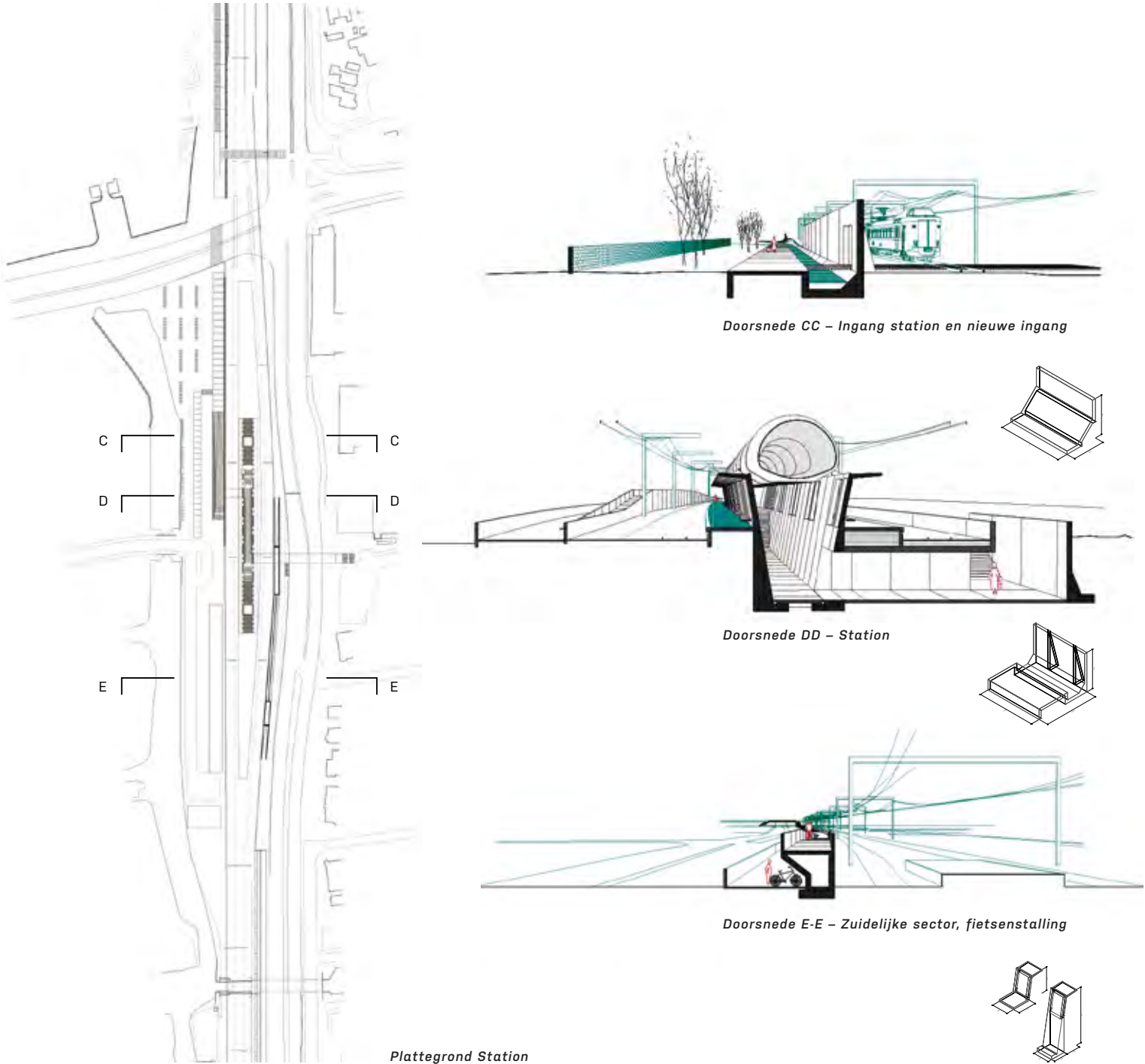
Door de focus te verleggen naar de restruimtes neemt het aantal potentiële gebruikersgroepen toe, van voetgangers en fietsers tot automobilisten en treinreizigers.

Atypische architectonische situaties ontstaan wanneer de menselijke schaal botst met maatregelen om de snelheid van auto's en fietsen te beteugelen.

Bovenstaande overwegingen leiden tot een territorialisering van de restruimte. In het noorden wordt de interventie westelijk van de spoorlijn geplaatst, in een ruimte voor langzaam verkeer die een duidelijke relatie heeft met het aangrenzende stedelijke weefsel. In het zuiden wordt de ingreep geplaatst

tussen het spoor en de weg, een smalle strip met hoge snelheden, die wordt gedomineerd door fietsers en automobilisten.

Hoewel de verschillende onderdelen van het project reageren op geheel verschillende contextuele kenmerken en gebruikers, vormen de projecten één geheel wat betreft de materialiteit en de bouwmethode. De interventie bestaat uit een verzameling lineaire elementen, die de ruimtes rond de infrastructuurlijn 'bewonen'.



De omvang van het project vereist een opdeling van de interventie in kleinere sectoren. De noordelijke sector is een bredere ruimte, hier vind je, bij de kruising met het kanaal, het hoogste punt van de spoorlijn, een kwaliteit die we willen benadrukken. Hier ligt ook de begraafplaats, gekenmerkt door een muur die een promenade creëert. Deze verbindt de noordelijke sectoren met het station. De aansluiting op de oversteek-

plaats voor voetgangers in deze sector is een belangrijk element in de overgang van oost naar west. Het station wordt beschouwd als een onderdeel binnen de gehele reeks. De circulatie op en toegankelijkheid van het station worden verbeterd door een noordelijke ingang. Het bestaande perron wordt gehandhaafd en er wordt een nieuwe deel, een ingang naar het perron, aan toegevoegd. De interventie

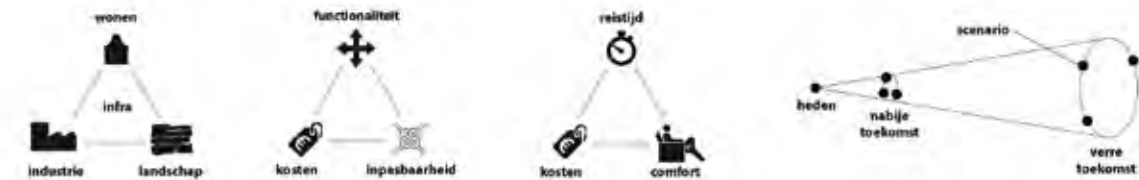
zorgt voor een vide in de lengterichting, die de twee stationstunnels verbindt en het lineaire karakter van de interventie benadrukt. De zuidelijke sector bestaat uit een vijfhonderd meter lange strook tussen het spoor en de weg, die de fietsenstalling en een voetgangersbrug herbergt. Beiden worden opgezet als grote hellende elementen, die inspelen op de snelheden en bewegingen van fietsers, auto's en voetgangers in deze sector.

Scenario's aan de Zaan

INGREPEN OP DE KORTE TERMIJN, STRATEGISCHE KEUZES OP DE LANGE

KOOG-ZAANDIJK ONTWERPTEAM #1

Nunc architecten • Johan Krol • Steven Brunsman Artomic • Sanne Janssen Groesbeek
Nieuwbruut • Ed Ravensbergen • Marc Holvoet Goudappel Coffeng • Ron Bos



Strijd om ruimte / kruising van verkeer / keuze van vervoer / toekomstscenario's

Scenario's maken het mogelijk om de consequenties van (politieke) keuzes in beeld te brengen en een breed gedragen visie te vormen. Achtereenvolgens worden onderzocht: de Nieuwe Zaanse Economie (bestaande industrie maakt plaats voor woon-werkgebieden in hoge dichtheid), Industrie aan de Zaan (huidige industrie blijft groeien, bestaande wijken verdichten en optimaliseren) en Zaans Groen (behoud groene en recreatieve karakter, industrie maakt plaats voor wonen in parken). Voor de korte termijn worden *no regret*-ingrepen gepresenteerd die geen van de scenario's blokkeren: woningen toevoegen op een Zaanse manier, de Zaanse identiteit versterken, toerisme bevorderen en de barrièrewerking aanpakken.

De ruimte in Noord-Holland is beperkt, wonen, werken en recreatie strijden om een plaats. Dankzij Transit Oriented Development (TOD) en de verbetering van het openbaarvervoernetwerk wordt Noord-Holland de komende decennia steeds sterker onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA), met snelle verbindingen naar Amsterdam-Centrum, de Zuidas en Schiphol.

De behoefte aan stedelijke woonmilieus langs de Zaancorridor neemt toe, bovendien gaan steeds meer mensen thuis werken en vergrijsst de bevolking. Wijken rond OV-knoop-

punten, die momenteel overwegend uit een-gezinswoningen bestaan, zullen daarom in de toekomst gemengder moeten worden.

Intensivering van de gebieden rondom ov-knooppunten aan de Zaancorridor schept de mogelijkheid om het wereldberoemde cultuurhistorische landschap van Noord-Holland met zijn polders, dijken en waterwegen, te behouden en te gebruiken voor toerisme, recreatie, ecologie en landbouw.

Maak Plaats! is een integrale en gemeenschappelijke visie op de ruimtelijke ontwikkeling, maar de praktijk is weerbarstig. De

barrièrewerking van de infrastructuur, de aanwezige bebouwing en de bestaande eigendomsverhoudingen zorgen voor een complexe context, die in het verleden dikwijls heeft geleid tot patstellingen. Ontwikkelingen komen niet tot stand omdat de condities niet optimaal zijn. En condities worden niet verbeterd omdat het programma ontbreekt om de investering te rechtvaardigen.

In Koog-Zaandijk is veel grond in handen van industriële bedrijven, bovendien vormen geur en geluid een ernstige belemmering bij het toevoegen van woonmilieus. Verder vormt



Van boven naar beneden: De Nieuwe Zaanse economie (scenario 1), Industrie aan de Zaan (scenario 2) en Zaans Groen (scenario 3)

de kruising van de provinciale weg (N203) en de Guisweg een bottleneck voor het hoogfrequent spoor en de afwikkeling van autoverkeer. Met het aanpassen van infrastructuur zijn grote bedragen gemoeid, zonder dat daar directe opbrengsten tegenover staan.

Is het te verwachten dat de industrie de komende decennia in Koog-Zaandijk blijft? Op welke schaal moeten we de toeristische, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van deze locatie benutten? Hoeveel woningen en welke woonmilieus moeten we in het kader van de gehele woningbouwop-

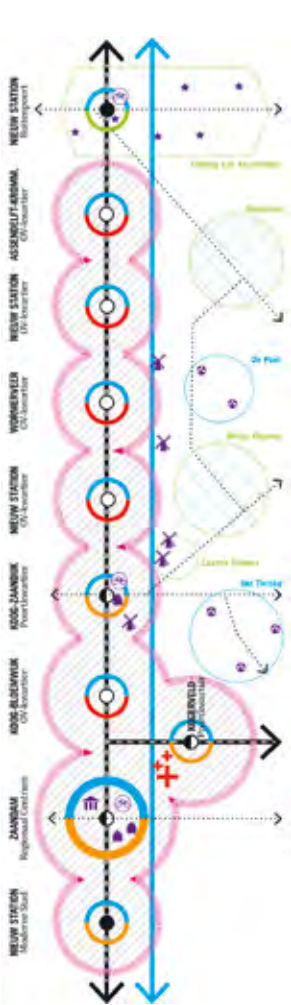
gave aan Koog-Zaandijk toeschrijven? Is de gestelde opgave van 1.530 woningen reëel? Momenteel zijn dergelijke vragen lastig te beantwoorden: gebrek aan grip op de ontwikkelingen op de lange termijn staat keuzes voor de korte termijn in de weg.

Dit is onze strategie: bepaal de belangrijkste variabelen en ontwikkel scenario's voor de lange termijn. Leid daaruit af welke *no regret*-ingrepen je op de korte termijn zou kunnen en moeten doen, zonder de mogelijkheden voor de toekomst in de weg te zitten. Door verschillende vergezichten te schetsen

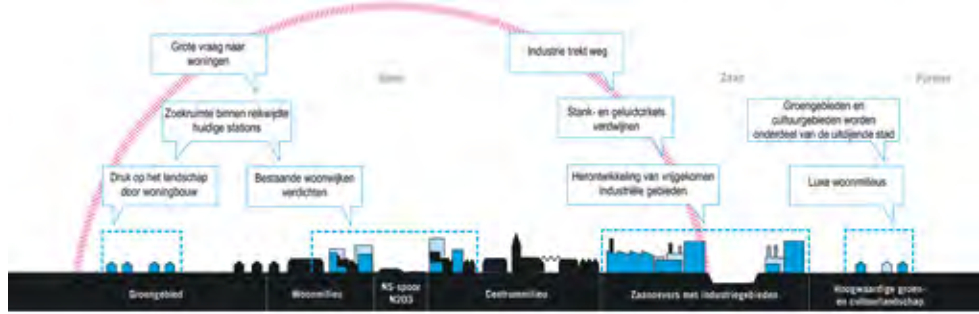
wordt inzichtelijk wat de consequenties zijn van (politieke) keuzes die nu gemaakt moeten worden. Bovendien kunnen ze betrokken partijen overtuigen van gezamenlijke belangen en een bron vormen voor een gezamenlijke visie.

Voor de locatie Koog-Zaandijk zijn drie scenario's geformuleerd, waarbij de elementen wonen, industrie en toerisme een hoofdrol spelen. Op de korte termijn zijn de verschillen tussen de scenario's beperkt, pas naarmate de tijd vordert komen ze steeds verder uit elkaar te liggen.

Scenario's aan de Zaan		2014 2020	2035 2065
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER KROMMENIE-ASSEDELFT UITGEEST CASTRICUM HEILOO ALKMAAR HEERHUGOWAARD
		ZAANDAM KOGERVELD	



- SCENARIO 1: DE NIEUWE ZANSE ECONOMIE**
1. Volledige aansluiting A8-N515
 2. Stedelijk wonen in sportpark
 3. Buslijnen 64 en 395 rijden tot NS-station
 4. Nieuw (verhoogd) stationsplein aan de westzijde, start Zaanexperience
 5. Ongelijkvloerse kruising (verhoogd treintracé)
 6. Zaanse wandelroute (cultuur, historie en natuur)
 7. Zaanse mix in groenstedelijke setting
 8. Wonen en werken in Zaanse mix van grondgebonden woningen, pakhuizen en fabrieken

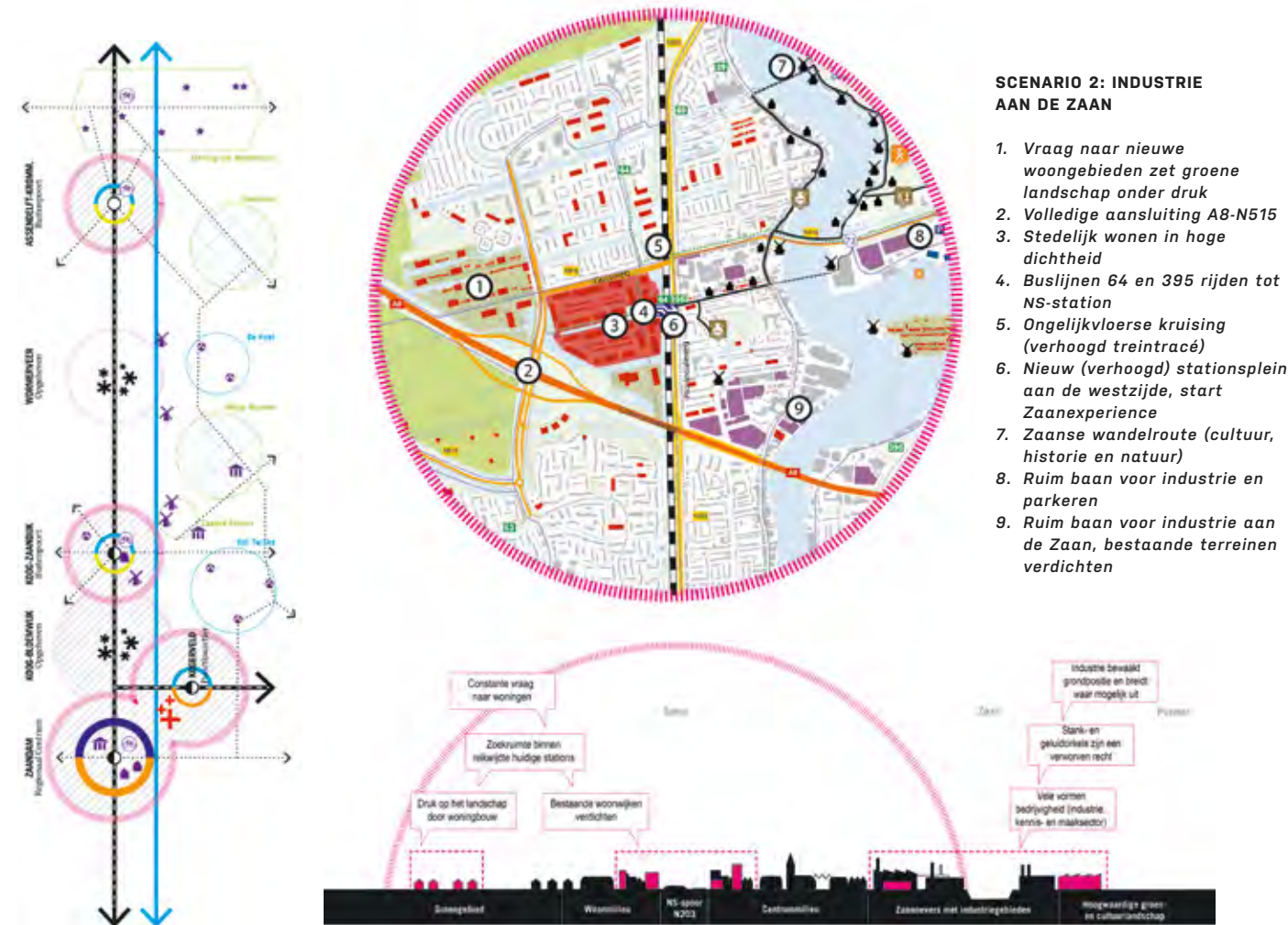


Scenario 1 – De Nieuwe Zaanse economie

Bestaande industrie langs de Zaan vertrekt naar lagelonenlanden of logistiek aantrekkelijkere locaties. Het hoogopgeleide Nederland richt zich op kennis, diensten en het 'nieuwe maken'. De behoefte aan woningen in de nabijheid van Amsterdam blijft groeien, met name in de vorm van appartementen. De bestaande fabriekscomplexen worden vervan-

gen door aantrekkelijke woon-werkmilieus. Bestaande woonwijken worden verdicht. Binnen de invloedsfeer van de Zaancorridor worden nieuwe woongebieden ontwikkeld in sterke relatie met het slagenlandschap. Er wordt geïnvesteerd in de landschappelijke, recreatieve en toeristische mogelijkheden die Koog-Zaandijk biedt. De Zaanse identiteit is meer dan ooit herkenbaar. De behoefte om

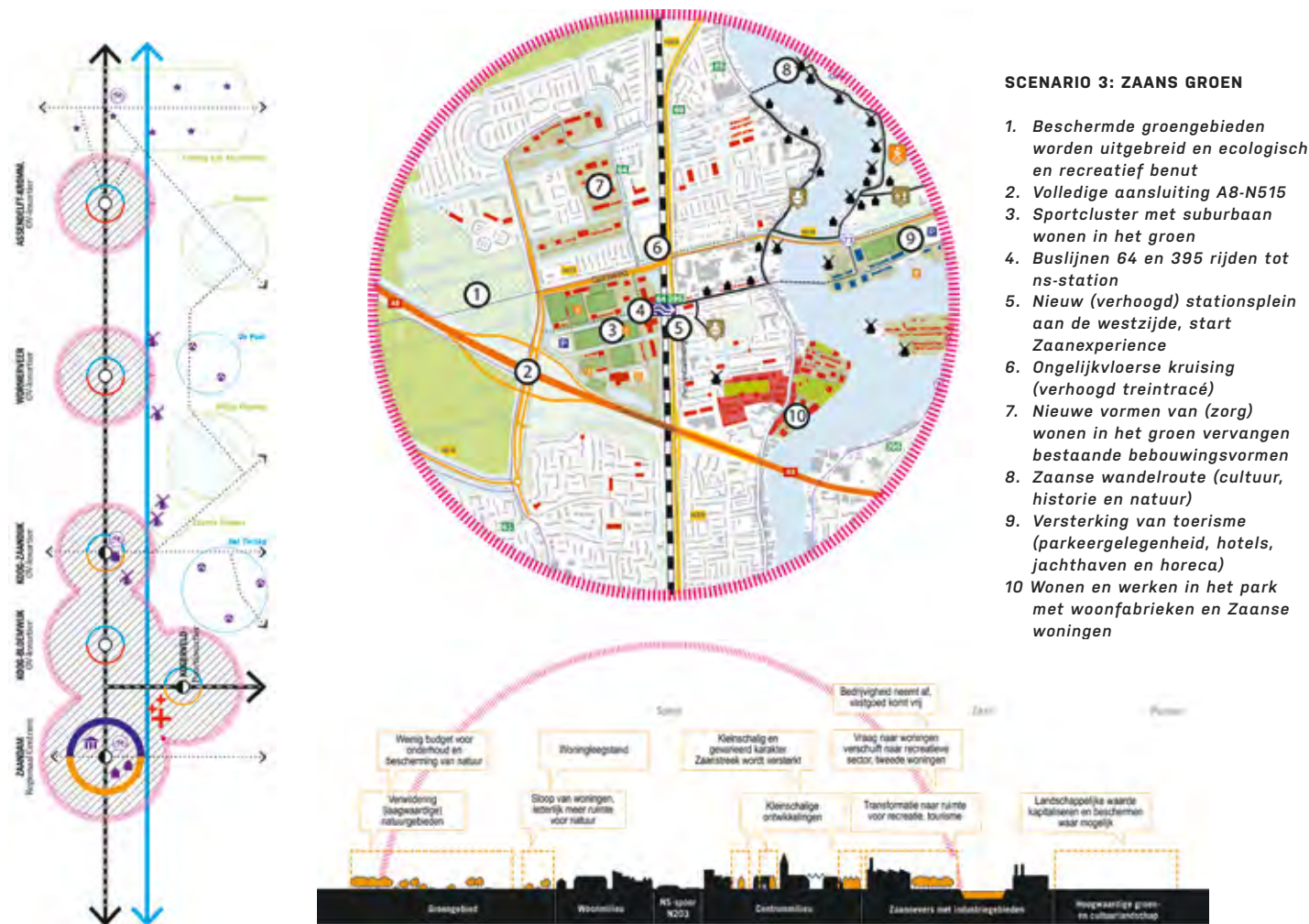
vanuit heel Noord-Holland snel en comfortabel het centrum van Amsterdam, de Zuidas en Schiphol te bereiken, heeft geleid tot een verhoogd ov-traject over de Zaancorridor met extra stations, gekoppeld aan een fijnmazig lokaal openbaarvervoernetwerk. Straten worden primair ingericht voor langzaam verkeer.



Scenario 2 – Industrie aan de Zaan De industriële bedrijvigheid rond de Zaan blijkt ook in de toekomst bestendig. Er is sprake van verdere schaalvergroting en uitbreiding. Omdat de industriegebieden niet beschikbaar komen voor woningen, komen andere gebieden extra onder druk te staan. Het sportcomplex nabij station Koog-Zaandijk moet daarom verhuizen. Aan de westelijke rand van het be-

bouwd gebied ontstaan hoge appartementen-gebouwen die uitzicht bieden over het groen. Het open landschap langs de Zaancorridor komt verder onder druk te staan. In het Natura 2000-gebied zijn een aantal succesvolle experimenten gedaan met luxe woningen in het groen met behoud van de ecologische en landschappelijke kwaliteiten. De toeristische aantrekkingskracht is flink gegroeid door nau-

we samenwerking tussen de Zaanse Schans, het Zaanse Museum, het Honing Breethuis en het Molenmuseum. Een verhoogd ov-traject over de Zaancorridor zorgt voor snel regionaal vervoer vanaf Schiphol en Amsterdam Centraal naar de Kop van Noord-Holland, gekoppeld aan een fijnmazig lokaal ov-netwerk op de schaal van de stad.

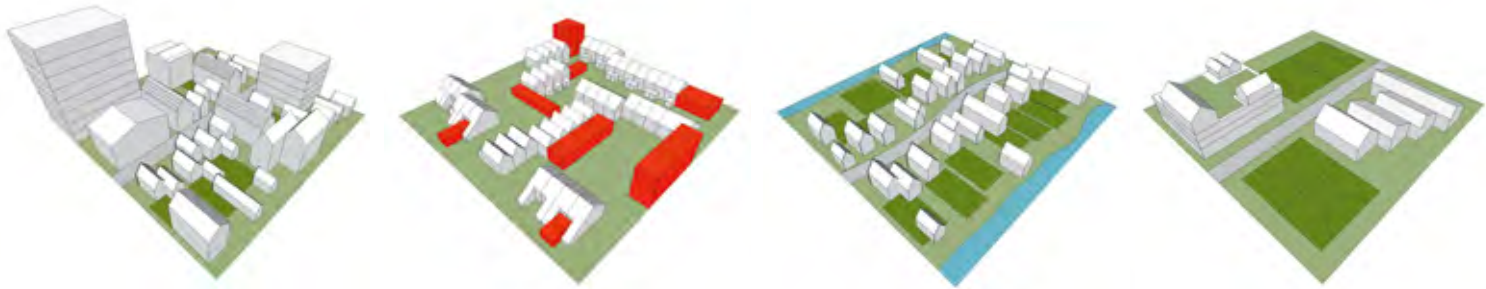


Scenario 3 – Zaans Groen De toekomstige woningbehoefte wordt grotendeels vervuld in de groeikernen rond Amsterdam en Almere. Er wordt een duidelijke keuze gemaakt om de Zaanstreek weliswaar te verdichten waar dat mogelijk is, maar om vooral het groene en recreatieve karakter van de Zaanstreek te versterken, met ruim baan voor de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten. De structuur

van het slagenlandschap wordt gebruikt om de oude uitbreidingswijken bij de revitalisering te verankeren in het omliggende landschap. De bestaande toeristische trekpleisters krijgen de ruimte. Nieuwe musea, recreatiegebieden en een aantrekkelijke stedelijke omgeving vormen een attractie op internationaal niveau. Waar fabrieken de Zaanstreek hebben verlaten, ontstaan parkachtige omgevingen met een

hoogwaardige mix van grondgebonden wonen en solids. Het oorspronkelijke treintracé wordt gebruikt voor een nieuw lokaal ov-systeem: boven het voormalige spoor komt een monorail, die je, met uitzicht over het landschap, snel en comfortabel toegang geeft tot het Noord-Hollands erfgoed, de kustgebieden en de Waddeneilanden.

No regret: Voor de korte termijn worden, los van de scenario's, vier hoofdingrepen voorgesteld. Deze maken het mogelijk ontwikkelingen nu al te starten, zonder de mogelijkheden voor de toekomst te blokkeren.



A. Voeg woningen toe Als je nieuwe woningen bouwt, doe het Zaanse. Niet alleen in vorm, maar ook stedenbouwkundig.

Zaanse mix varieert wonen en werken op vrijgekomen industrielocaties. Zo blijft de unieke diversiteit van de Zaanoevers ook in de toekomst bestaan.

Transformeren vergroot de variatie en toekomstwaarde van de bestaande stadswijken.

Zaanse lintdorpen sluiten aan bij het bestaande slagenlandschap en zorgen voor een geleidelijke overgang tussen stad en landschap.

Sporten en wonen ten westen van het station biedt kansen om aantrekkelijke woningen in het groen toe te voegen.



B. Versterk de Zaanse identiteit Je komt aan bij de Zaanse Schans maar je ziet hem niet. Voeg per direct fietsenverhuur en een informatiepunt in Zaanse houtbouw toe aan het station. Zet op het perron een vitrine van het Zaanse Museum.



C. Bevorder toerisme Rond Koog-Zaandijk bevinden zich de mooiste wandelroutes van Nederland, maar niemand weet het. Duidelijke wandelkaarten met wandelingen van een halfuur tot een hele dag. Combineer de verplaatsing van het Molenmuseum naar de Zaanse Schans met een parkeergarage voor de Zaanse Schans.

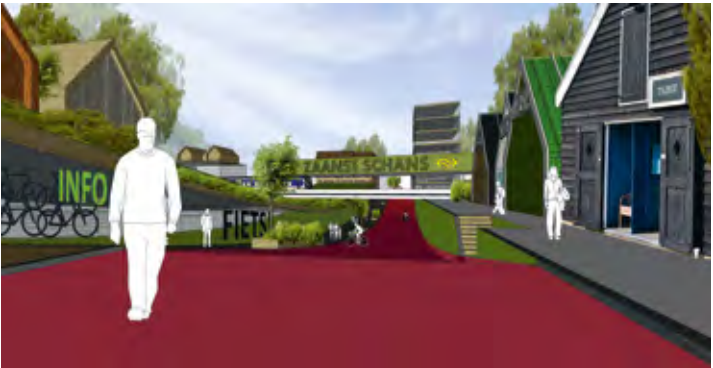


1. Station Koog-Zaandijk
2. Stationsstraat (Nieuw Zaanse)
3. Hoogstraat/Lagedijk (De Bleek Dood)
4. Zaanse Schans
5. Zaanse Museum
6. Kalverringdijk
7. Voetveer
8. De Domineestuin
9. Het Weefhuis
10. Honig Breethuis
11. Brasserie De Smuiger

D. Verminder de barrière van spoor en provinciale weg Een tunnel voor autoverkeer onder de provinciale weg ter hoogte van de A8 ontlast het knooppunt Guisweg. De krappe onderdoorgang bij station Koog-Zaandijk wordt getransformeerd tot een veilige en uitnodigende openbare ruimte, die tegelijk fungeert als stationshal, fietsstalling en route voor het langzaam verkeer.



In het verlengde van de Stationsstraat fungeert een brede onderdoorgang als stationshal, fietsroute en wandelroute.



Ongelijkvloerse kruising van provinciale weg en spoor ter hoogte van de A8.

De ZaanZapper

METROBUS VERVANGT DE SPRINTER EN DE AUTO

KOOG-ZAANDIJK ONTWERPTEAM #2

M3H Architecten • HOSPER landschapsarchitectuur en stedenbouw
• Carmela Bogman vormgeving in de openbare ruimte • Remco Rolvink Spatial Strategies

Lineair systeem 1894 (links) en in 2014 (rechts)



De ZaanZapper is een systeem van metrobussen ter vervanging van de sprintertreinen. Zowel het aantal haltes als de frequentie van het openbaar vervoer stijgt daardoor sterk, de toegankelijkheid van de wijken verbetert. Het autoverkeer wordt teruggedrongen en de huidige provinciale weg wordt getransformeerd tot een stedelijke boulevard, die als drag-er van de stedelijke intensivering gaat functioneren. In een straal van 250 meter rond de haltes van De ZaanZapper is namelijk ruimte voor twaalfduizend woningen. Doordat de sprintertreinen wegvallen, kan de gewenste frequentieverhoging van de intercitytreinen worden gerealiseerd op het bestaande spoor. Het ongelijkvloers maken van de kruisingen van de provinciale weg met de spoorbaan is dankzij De ZaanZapper niet meer nodig.

Verstedelijkingsopgave De ambitie van onder andere de provincie Noord-Holland is om in 2050 circa vijftigduizend nieuwe woningen te ontwikkelen op ongeveer 2.300 hectare grond. Dit staat gelijk aan een stad ter grootte van Haarlem. Deze ontwikkeling heeft grote gevolgen voor het landschap rondom de Zaancorridor. Vanwege de kwetsbaarheid van het landschap pleiten wij ervoor om de nieuwe woningbouw niet in het landschap te situeren, maar om te kiezen voor verdichting. Intensivering van het openbaar vervoer is noodzakelijk om te voorzien in de mobiliteit van alle inwoners in de Zaancorridor.

Aansluiting vervoerssystemen Honderd jaar geleden telde het lineaire systeem van rivier, wegen en spoor veel dwarsverbindingen. Tegenwoordig is dat aantal dwarsverbindingen sterk verminderd. Om ervoor te zorgen dat het lokale netwerk voor fietsers en voetgangers aansluit op de overstappunten van

het openbaar vervoer, moet dit systeem van dwarsverbindingen worden verbeterd:

- Meer punten om de barrière van provinciale weg en spoor over te steken
- Betere aansluiting van het lokale fiets- en voetnetwerk op het openbaar vervoer
- Hogere frequentie van het openbaar vervoer
- Meer opstappunten voor het openbaar vervoer.

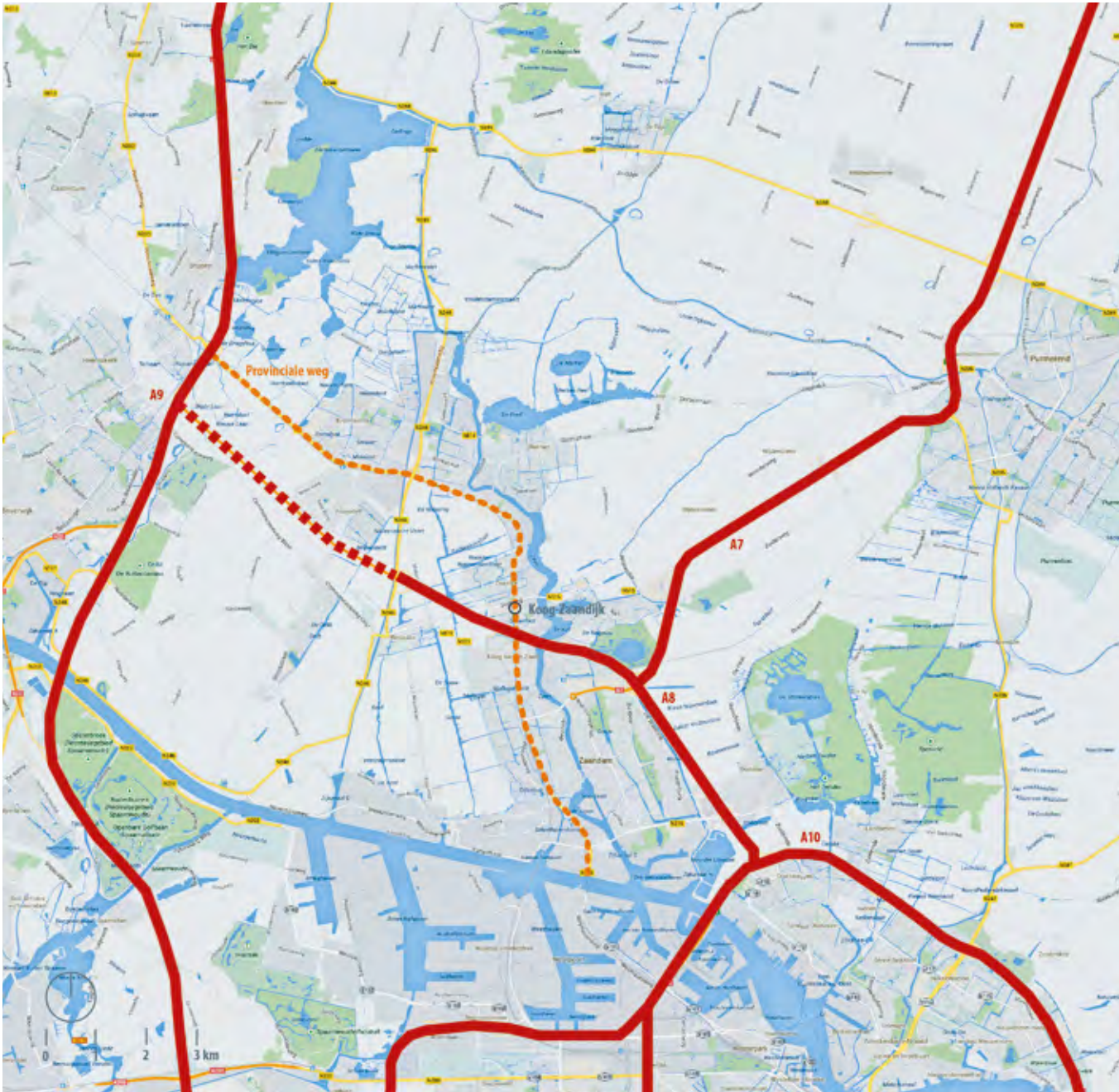
Dominantie autoverkeer doorbreken De meeste verkeersbewegingen in de Zaancorridor vinden tot nu toe plaats met de auto. Wanneer gekozen wordt voor een verhoging van de frequentie van treinen, is de eerste reactie een zoektocht naar oplossingen die geen conflict met het autoverkeer teweegbrengen. Probleem is dat dit soort oplossingen voornamelijk meer ruimte voor de auto schept, met achteruitgang van de kwaliteit van de leefomgeving en

ruimtegebrek in bestaand stedelijk gebied als gevolgen.

De toenemende autodominantie moet worden doorbroken wil de Zaancorridor stedelijk kunnen verdichten. Met de geplande verbinding van de snelwegen A8 en A9 kan de provinciale weg in de zuidelijke Zaancorridor worden getransformeerd van een verkeersader naar een stedelijke boulevard. Het autoverkeer wordt teruggebracht naar tweemaal één rijbaan. De vrijgekomen rijbanen geven ruimte voor inpassing van een aanvullend openbaarvervoersysteem: De ZaanZapper. Dit is een systeem van metrobussen met een hoge frequentie, veel stops en een vrije baan, dat voor heel veel inwoners direct contact garandeert met het netwerk van intercitytreinen en daarmee met de stedelijke kernen.

Door de sprintertreinen te vervangen door metrobussen ontstaat op het spoor de vereiste capaciteit voor de frequentieverhoging





Door de realisatie van de snelwegverbinding A9-A8 (rode stippellijn) daalt het autoverkeer op de provinciale weg (oranje stippellijn)

Zaanzapper							2014	2020	2035	2065
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSENDELT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD	
		ZAANDAM KOGERVELD								



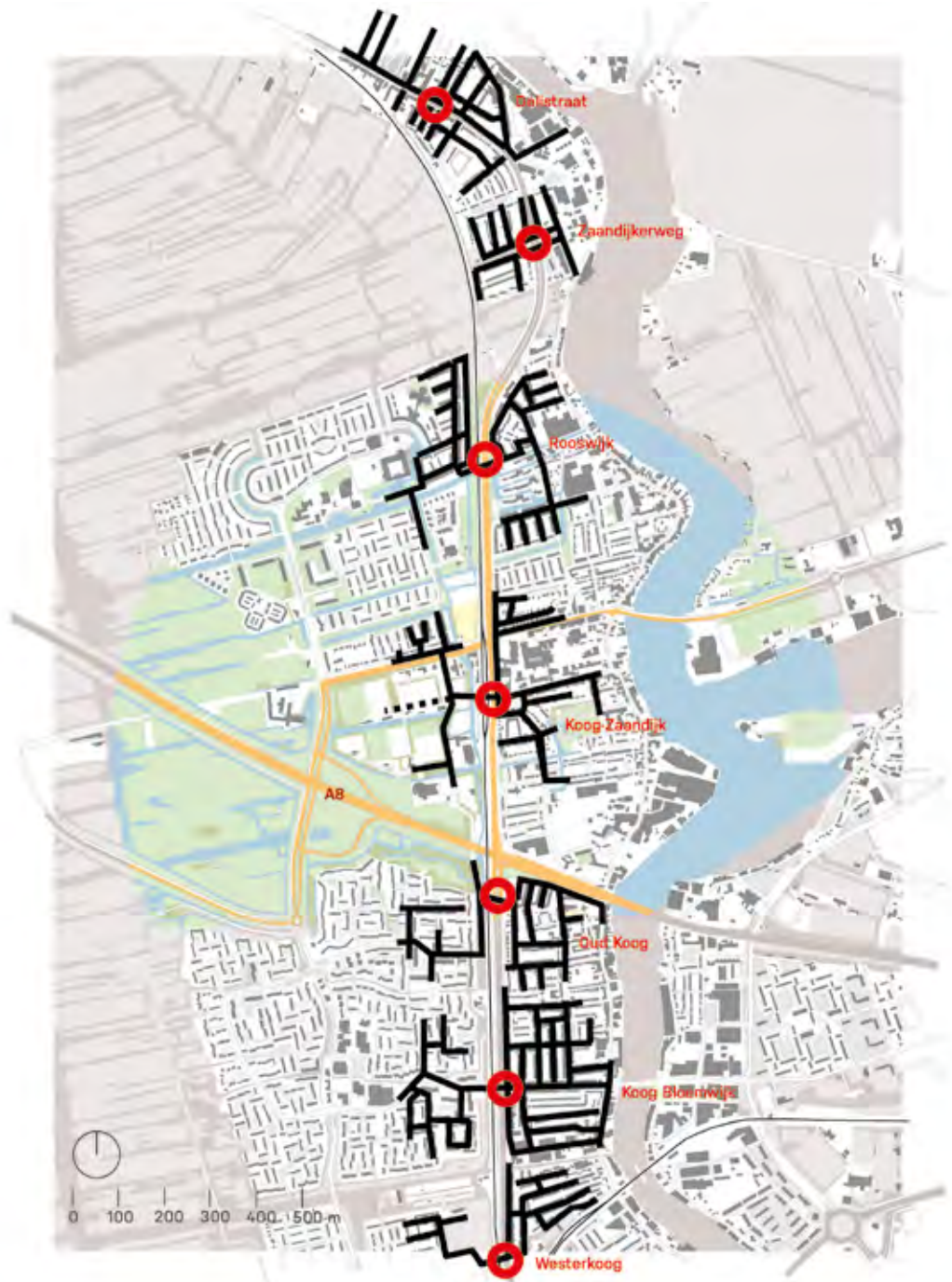
Huidig profiel: 2 x 2 banen asfalt voor auto (boven). Nieuw profiel: 2 x 2 banen asfalt, de helft voor de auto en de andere helft voor de metrobussen (onder)



Stap 1: metrobusysteem met veel haltes vervangt sprintertreinen

van de intercity Amsterdam – Zaandam – Uitgeest – Alkmaar – Heerhugowaard, zonder dat de kruisingen van de provinciale weg met de spoorbaan ongelijkvloers hoeven te worden uitgevoerd. Dit bespaart grootschalige, civieltechnische constructies en de sloop van bestaande bebouwing. Zo zorgt De ZaanZapper ervoor dat de frequentie van de intercitytreinen in de Zaancorridor binnen enkele jaren daadwerkelijk kan worden verhoogd.

Stapsgewijze transitie, makkelijk en goedkoop Als introductie van de vrije busbaan op het profiel van de provinciale weg wordt de belijning op het asfalt aangepast. Dan kunnen de automobilisten er vast aan wennen dat er minder ruimte is. Er gaat minimaal elke tien minuten een metrobus in beide richtingen over de vrije baan rijden. De metrobus zorgt voor een directe verbinding met de NS-stations Zaandam en Uitgeest.



Voorstel voor nieuwe metrobushaltes (rood) en het direct daarop aansluitende stratenpatroon

Zaanzapper		2014 2020	2035	2065
AMSTERDAM ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSEDELFT UITGEEST	CASTRICUM HEILOO ALKMAAR HEERHUGOWAARD
ZAANDAM KOGERVELD				



Stap 2: metrobussteem doortrekken naar Heerhugowaard

Tientallen stops met dwarsverbindingen In 2025 zijn alle metrobus-haltes gerealiseerd in een herkenbare stijl, die past bij het imago van de regio Zaanstad. Ook is een groot aantal nieuwe dwarsverbindingen voor fietsers en voetgangers aangelegd. Het potentieel aan ov-reizigers is toegenomen door de korte afstand tot de bushaltes en door de hoge frequentie, de betrouwbaarheid en het comfort van De ZaanZapper.

Zaancorridor is stedelijke boulevard Na de eerste fase wordt het openbaarvervoersysteem sterk verbonden met zijn omgeving. Langs de hele provinciale weg komen herkenbare metrobushaltes en ruime onderdoorgangen met hoge verblijfskwaliteit voor fietsers en voetgangers. De laanbeplanting en de directe relatie met de bebouwing en de functies in de plint vergroten de leefkwaliteit langs de corridor en van de aanliggende publieke ruimte.



Mogelijke herontwikkelingslocaties (rood) in de directe nabijheid van nieuwe metrobushaltes tussen station Zaandam en Wormerveer



Stedelijke intensivering rond voormalige stationsomgeving Koog-Zaandijk



Legenda:

- Bushalte
- Bustraject
- Treinstation (overstap)
- Treintraject
- Plangebied



Stap 3: sluitend netwerk van hoogfrequente ov-lijnen in de mra

Metrobus als hoogfrequente buitenring van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) De ZaanZapper is onderdeel van een metropolitaan openbaarvervoernetwerk, net zoals de Zuidtangent en het toekomstige IJburg-Almerenet. Dit zijn allemaal ov-lijnen die enerzijds aansluiten op het hart van de Metropoolregio Amsterdam met zijn trams en metro en anderzijds op de nationaal georiënteerde intercitystations.

Potentiële verdichting rond de haltes In een straal van 250 meter rondom de metrobushaltes is op het tracé tussen station Zaandam en Wormerveer ongeveer zestig hectare ruimte beschikbaar. Afhankelijk van de dichtheden van de gekozen ontwikkeling kunnen hier direct bij ov-haltes zes- tot twaalfduizend woningen worden gerealiseerd.

Stedelijke intensivering voormalige stationsomgeving Koog-Zaandijk In het voorbeeld van het huidige sprinterstation Koog-Zaandijk wordt het station gesloopt en samen met het P+R-terrein gebruikt om ruimte te maken voor een goede, ruime tunnel voor langzaam verkeer, publieke voorzieningen, een metrobushalte en een recreatief park als toekomstig hart van de buurt. Daarna wordt in stappen een stedelijk gemengd woningbouwprogramma gerealiseerd.



ZDK



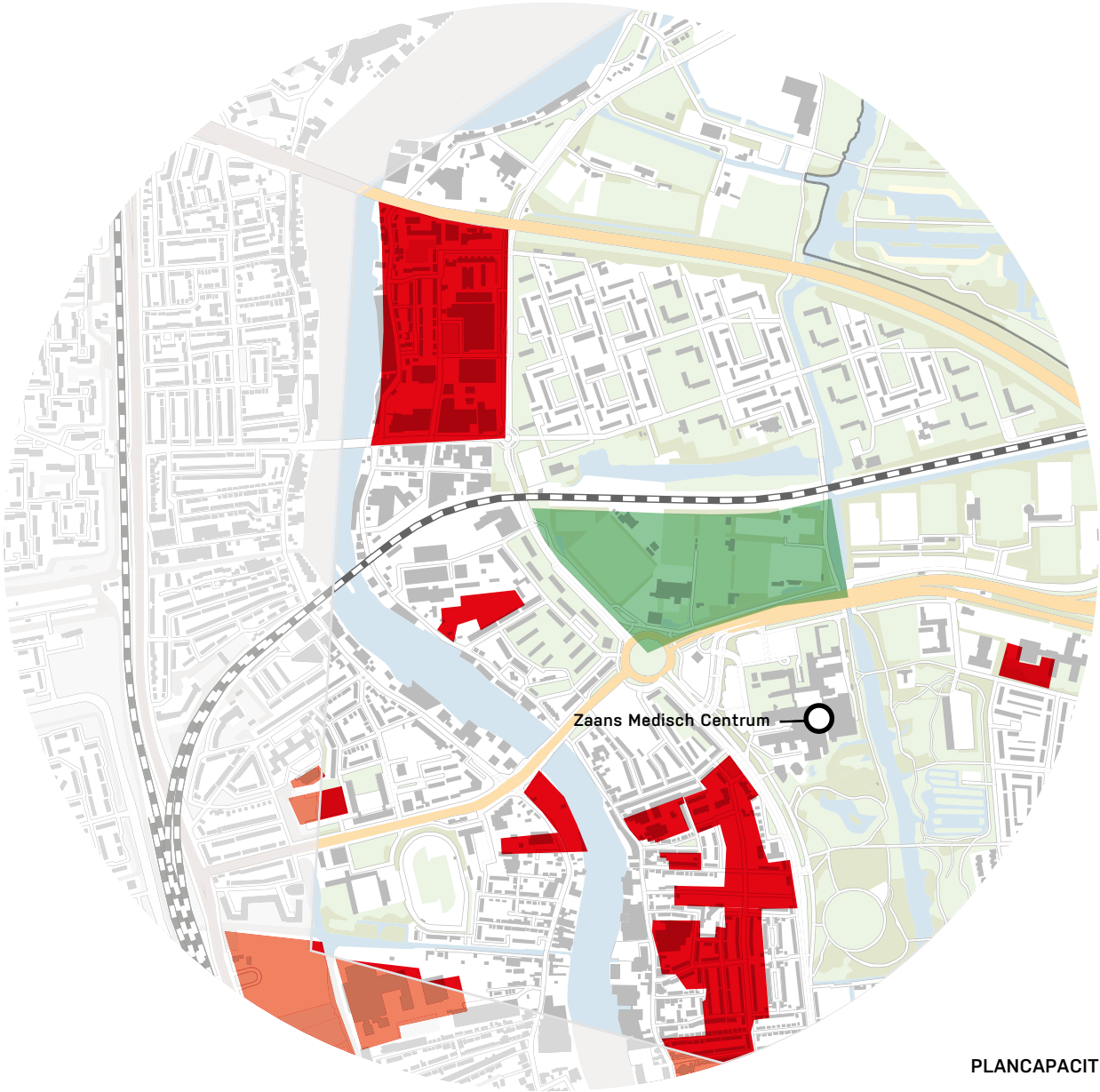
ZAANDAM KOGERVELD (STATIONS CODE ZDK) ligt op negentien treinminuten – en één overstap – van Amsterdam en heeft een directe verbinding met Schiphol. Het station ligt op de lijn Zaandam-Enkhuizen en maakt dus strikt genomen geen deel uit van de Zaancorridor. Dat het toch is opgenomen in deze studie, komt omdat het gebied veel potentie heeft – waarvan de belangstelling van onder andere Chinese investeerders getuigt – en omdat hier een aantal prangende vragen samenkomen.

Zaandam Kogerveld is gebouwd als een echte voorstadhalte. Het station is pas in 1989 in gebruik genomen en ligt te midden van sportvelden, woonwijken en bedrijventerreinen. Er wonen iets meer dan elfduizend mensen in de omgeving (Kogerveld heeft 4.525 inwoners, Zaandam-Noord 6.530). In de nabijheid van het station liggen belangrijke regionale buslijnen en autowegen: de A7 loopt hier als Prins Bernardweg de stad in. De uitdaging is deze verschillende mobiliteitsnetwerken goed met elkaar te verknopen.

De Zaanoevers, met hun bijzondere mix van wonen en werken, liggen op een steenworp afstand. Leegstand is hier een groot probleem, veel karakteristieke industriële gebouwen wachten op een nieuwe functie.

Een paar honderd meter naar het zuiden ligt het Zaans Medisch Centrum, waarvan de nieuwbouw in 2014 is gestart. Vanaf Zaandam Kogerveld is het te voet in principe gemakkelijk bereikbaar, maar de route is onduidelijk en niet erg aantrekkelijk. Aan de oostzijde van het station liggen recreatiegebied Jagersplas en het veenweidegebied Oostzanerveld. De verbinding met dit hoogwaardige natuur- en recreatiegebied is zwak.

De locatie Zaandam Kogerveld biedt volop kansen voor ontwikkeling. Er is ruimte, en er is over een paar jaar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV Zaancorridor). Frequentieverhoging op het spoor is, anders dan op de Zaancorridor, voorlopig onwaarschijnlijk.



Zaandam Kogerveld

Kengetallen station

IN- EN UITSTAPPERS:
1.634 per werkdag
TREINEN:
2 per uur in 2 richtingen
R-NET BUSSEN:
10 per uur

Kengetallen omgeving (straal 1.200 meter)

INWONERS:
9.691
WERKNEMERS:
5.906
BEZOEKERS:
1.394

Plannen (straal van 1.200 meter)¹

WONINGEN:
28,4 ha (920 woningen)
OVERIG:
14,4 ha

Analyse uit Maak Plaats!

Het langzaam verkeer kan rond station Zaandam Kogerveld beter worden bediend, door fiets- en wandelroutes te verbeteren en fietsenstallingen en ov-fietsverhuur toe te voegen. De goede bereikbaarheid van het station, ook met de auto, biedt kansen voor regionale voorzieningen. Vooral nieuwe functies en grondgebonden woningen in de directe nabijheid (300 meter) van het station zijn aan te raden.

Opgave volgens de gemeente

- Het station en de stationsomgeving opwaarderen, functies voor de reizigers toevoegen.
- De wijk Kogerveld ten noorden van het station aantrekkelijker maken, de verbindingroutes van en naar het station beter vormgeven.
- De aansluiting met de aangrenzende woonwijken en het Zaans Medisch Centrum verbeteren.
- Een koppeling aanbrengen met het programma ZaanIJ, dat de oevers van de Zaan en het IJ transformeert tot een hoogwaardig woon-werkmilieu.
- Het station uitbouwen tot een volwaardig openbaarvervoerknooppunt (combinatie van fiets, auto, bus, trein en lopen).
- Aansluiten op de geplande ontwikkeling van de HOV Zaancorridor, de hoogwaardige openbaarvervoerlijn van Amsterdam-Noord naar Zaandam.
- Een relatie leggen met het Prins Bernhardplein en de A7.

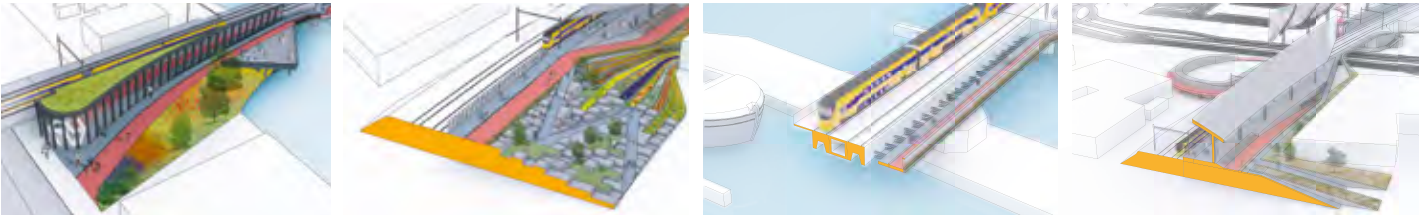
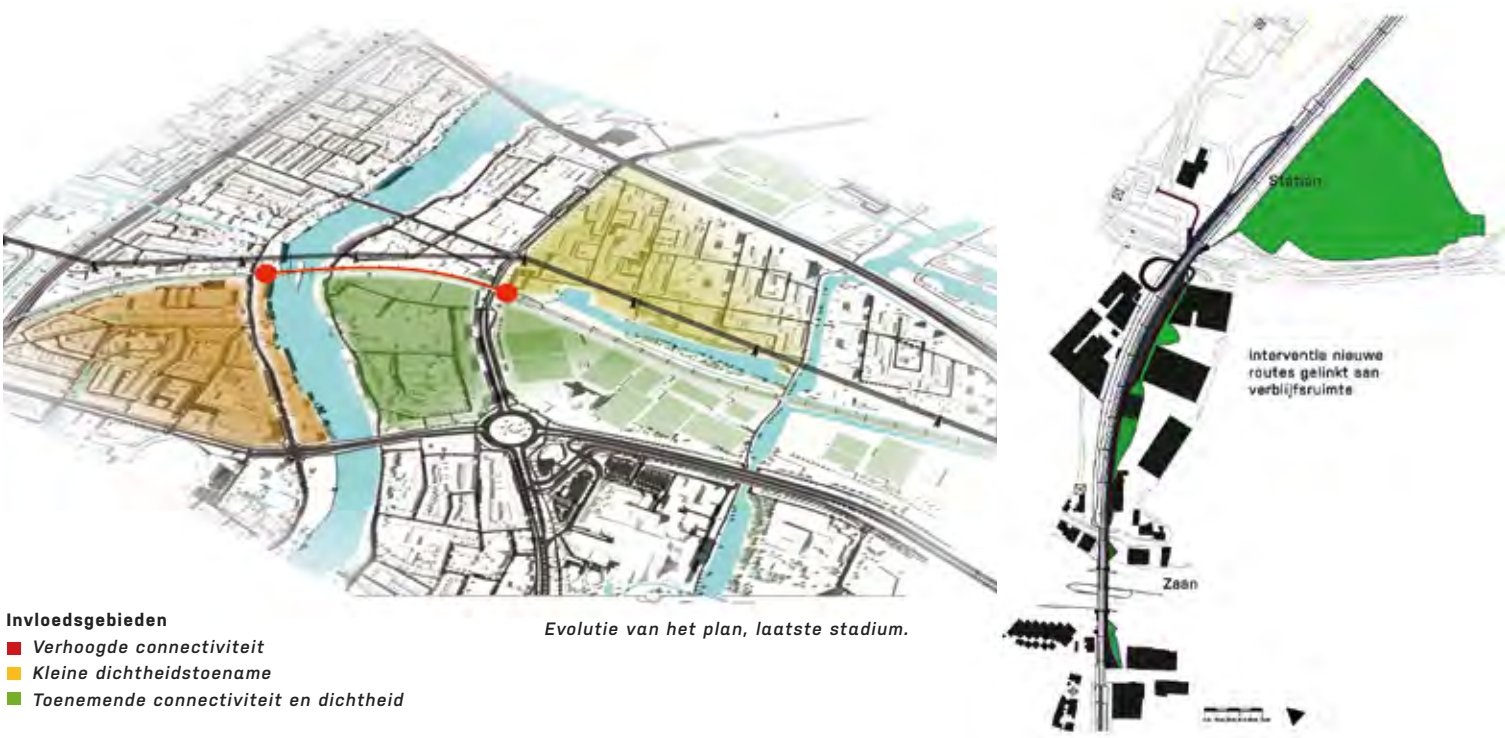
Ontwerpen

- De Shortcut – Een modern olifantenpadje als katalysator (pagina 164)
- Gedachtegoederen – Het station als energiehub en transferplek (pagina 166)
- Stroomsturing – Rationalisering van de verkeersstructuur, verlevendiging van de stad (pagina 172)



1. De cijfers en de kaart komen uit de inventarisatie die Maak Plaats! in 2013 opstelde van de harde en zachte plannen van provincies en gemeenten en geven de potentie binnen het stationsgebied weer. De aantallen zijn een momentopname en kunnen dus inmiddels zijn gewijzigd.





1. Impressie van het station 2. Impressie van het park 3. Impressie van de brug 4. Impressie van de ingang



Een nieuw paradigma voor stations Kunnen we de nauwkeurigheid van de Shortcut, de ervaring van de toeristische route en de snelheid van de snelweg combineren? Het maximaliseren van deze drie kwaliteiten kan een katalysator vormen voor groei. In deze configuratie levert het station een directe en plezierige ervaring voor de gebruikers. Dit concept kan worden toegepast op andere stationsgebieden om de dichtheid rond stations te stimuleren.

De Shortcut

EEN MODERN OLIFANTENPAADJE ALS KATALYSATOR

ZAANDAM KOGERVELD ONTWERP STUDENTENTEAM

TU Delft • Vincent Marchetto

Niet het toevoegen van extra woningen staat bij de Shortcut voorop, maar de verbetering van de aansluiting tussen de bestaande woningen en het station. Door een fiets- en wandelpad toe te voegen aan de brug over de Zaan en door de strook tussen brug en station Zaandam Kogerveld te verlevendigen, ontstaat een korte, aantrekkelijke looproute, die meer mensen verleidt om gebruik te maken van het openbaar vervoer en die tegelijkertijd de leefomgeving sterk verbetert.

Transport Oriented Development (TOD) richt zich traditioneel op het realiseren van woningbouw in hoge dichtheid in de nabijheid van treinstations. Architecten, politici, spoorwegmaatschappijen, ontwikkelaars en planologen verwachten dat een goede ov-aansluiting mensen over zal halen om deze nieuwe woningen te betrekken.

De Shortcut kiest een fundamenteel andere benadering en richt zich juist op de verhoging van de kwaliteit van de omgeving van de treinstations. Een hoge omgevingskwaliteit zal bestaande bewoners verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer en maakt hun leven veiliger, gezonder, rijker en gelukkiger.

De Shortcut richt zich op het vormgeven van de weg naar het station. In de bestaande openbare ruimte worden kortere routes aangelegd, waardoor de reisafstand naar het station vermindert zonder dat de huidige bewoners worden verdrongen. De routes worden zo ingericht, dat de wandeling naar het station een recreatieve

ervaring is. Ook bieden deze routes de gelegenheid te fietsen.

Het Highline Park in Manhattan is een voorbeeld van zo'n stedelijke route. Het is aangelegd door de overheid en heeft vervolgens private investeringen gelokt. Door een katalysator aan te brengen in het stedelijk weefsel, kan de gemeente een natuurlijke en duurzame groei op gang brengen. Zo'n benadering leidt tot aangename, autovrije stedelijke gebieden.

Deze aanpak vereist dat gemeenten in een vroeg stadium investeren, in de hoop dat financiering uit de private sector zal volgen. In financiële zin brengt deze benadering risico's met zich mee, maar de voordelen zijn groot: de gemeente zorgt voor de kwaliteit van het publieke domein, initieert toekomstige groei en verhoogt daarmee haar concurrentiekracht en duurzaamheid op de lange termijn.

De Shortcut is zo ontworpen dat een aantal bestaande barrières wordt geslecht. Een voetgangersbrug verbindt de gebieden aan weerszijden van de Zaan met het sta-



De snelweg snijdt door het landschap, is geschikt voor snel vervoer om bestemmingen op relatief grote afstand snel te bereiken.



De toeristische route vormt de langzamere route die door de interessante omgeving korter lijkt doordat deze een ervaring van hogere kwaliteit biedt.



Het olifantenpadje is de weg van de minste weerstand die niet de gedefinieerde paden volgt maar onbewust de kortste weg tussen twee punten zoekt.

tion en reduceert de loopafstand vanaf de westoever van de Zaan met vierhonderd meter. De recreatieplekken langs deze route kunnen gefaseerd worden aangelegd en in de loop van de tijd door verschillende partijen worden ontworpen.

Omdat deze recreatieplekken met de omliggende wijken verbonden zijn, neemt de kwaliteit van de leefomgeving toe en wordt het gebied aantrekkelijk voor toekomstige ontwikkelingen. Deze aanpak vergt wellicht hogere investeringen, maar het is aan de publieke sector om het voortouw te nemen bij het bepalen van gewenste ontwikkelingspatronen.

De Shortcut gebruikt het station Zaandam Kogerveld als case study. De reistijd naar het station wordt geminimaliseerd en de kwaliteit van de reisomgeving wordt verhoogd. De ingreep stimuleert een duurzame en kwalitatief hoogwaardige groei rond het treinstation en vergroot tegelijkertijd de levenskwaliteit in de omliggende gebieden.



Zicht op de Zaan (1930)

Gedachtegoederen

HET STATION ALS ENERGIEHUB EN TRANSFERPLEK

ZAANDAM KOGERVELD ONTWERPTEAM #1

Stephan Schagen • Dingeman Deijs • Eric Klarenbeek • Maartje Dros

De oriëntatie van het station wordt omgedraaid. Door de perrons in westelijke richting 'om te klappen' richt het station zich voortaan op het water en zal het als verbinding gaan fungeren tussen de Zaan en het Waterland. De Noordervaldeursloot wordt weer uitgegraven en de sluis hersteld, zodat Zaan en landschap ook letterlijk verbonden worden. In de leegstaande industriële gebouwen komen schone, innovatieve industriële en dienstverlenende bedrijven. De bebouwing aan de Zaan wordt verder verdicht, de buurten Kogerveld en Oostzijderveld worden juist verdund. Er komt een luchtverbinding tussen station en ziekenhuis, waardoor het spoor zijn barrièrewerking zal verliezen.

Vanaf het einde van de vijfde eeuw vestigden mensen zich langs de Zaan. Dit gebeurde buitendijks, direct langs het water. De zeventiende eeuw was voor de Zaanstreek een bloeiperiode, halverwege de eeuw stonden er al negenhonderd windmolens in het gebied. De ruimte langs de Zaan werd schaars en men begon haaks op de waterloop te ontwikkelen. Daarvoor werden de structuren van het buitendijkse slagenlandschap gebruikt. De nabijheid van Amsterdam en een goede verbinding met het achterland maakten de streek tot een interessante vestigingsplaats voor de industrie.

De Zaanstreek kende een nieuwe bloeiperiode aan het einde van de negentiende en begin van de twintigste eeuw. De Zaan

werd ingericht als industriële motor van Nederland en door de jaren heen telkens hervormd en aangepast. De oevers werden geoptimaliseerd, de grote fabrieksgebouwen van onder meer Honig, Verkade, Gerkens Cacao en Mooij verrezen er.

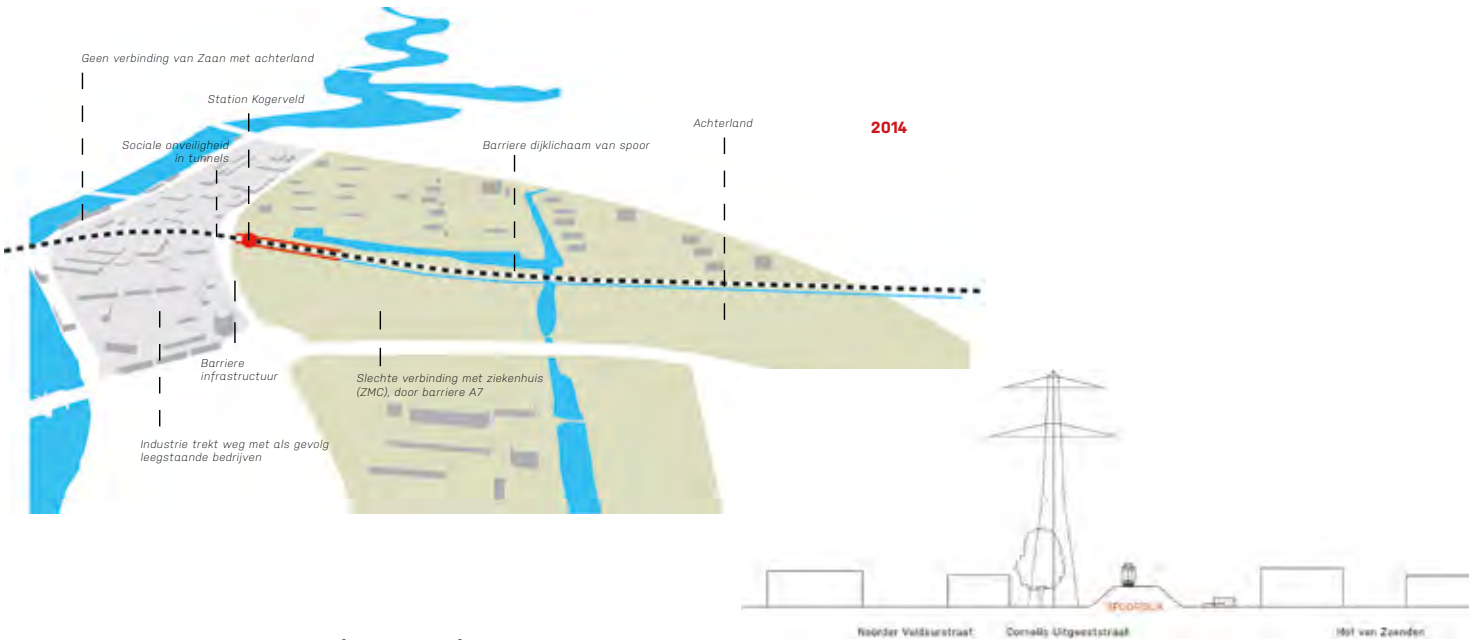
Voor grootschalige industrie is in de toekomst geen plaats meer. Het proces van verplaatsing is al een aantal jaren gaande, wat op sommige plaatsen aan de Zaanoevers heeft geleid tot leegstand en verpaupering.

Lokale knooppuntverdichting Onder lokale knooppuntverdichting verstaan wij het ontwikkelen van knooppunten vanuit de stedelijke context: de lokale situatie bepaalt waar er ontwikkeld kan worden. Voor de Zaanstreek

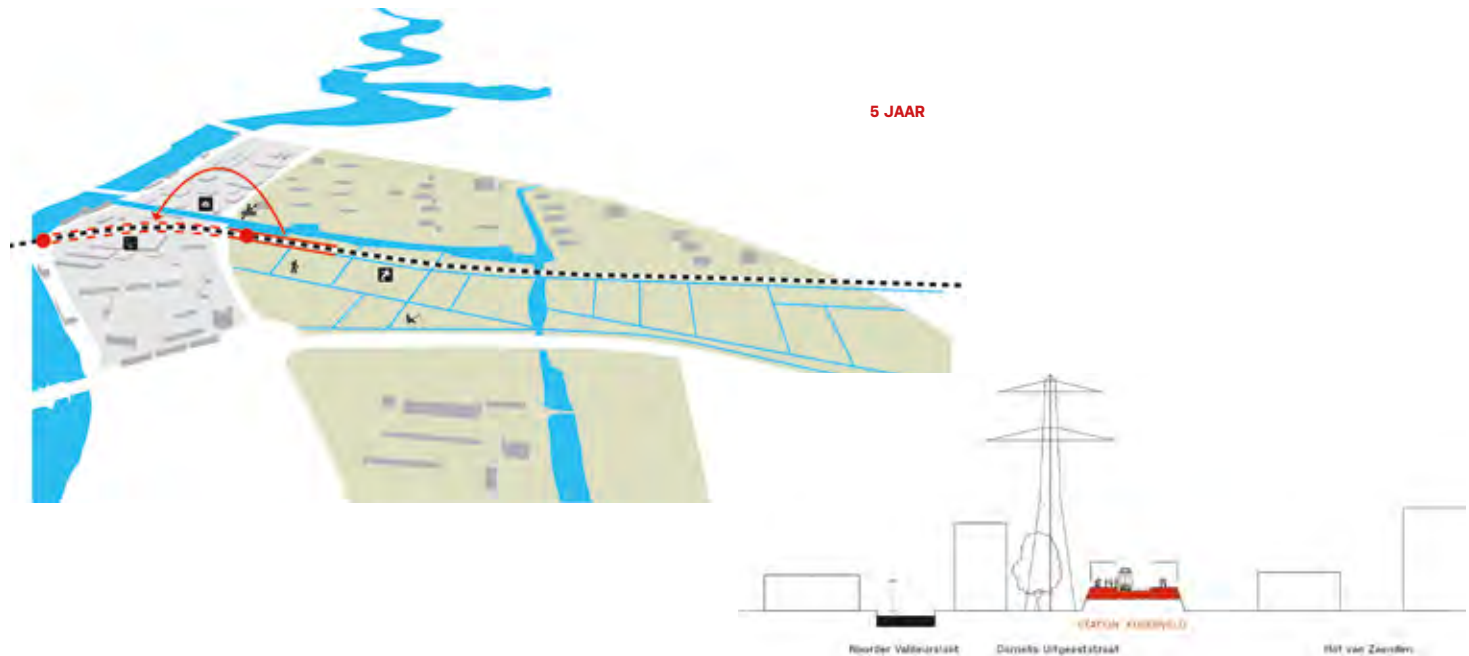
zijn de oevers van de Zaan leidend: gezien het historisch groeiproces van de Zaanstreek spreekt het vanzelf om de stad compact en direct aan het water te ontwikkelen.

Station Kogerveld ligt net buiten het Zaanoevergebied en is niet georiënteerd op de Zaan, maar op het buitengebied. De perrons lopen dood. In onze visie moet het station een nieuwe oriëntatie krijgen. Door de perrons naar de Zaan te brengen zal het zwaartepunt van het station midden in het Zaanoevergebied komen te liggen. Het station zal dan zowel bereikbaar zijn vanaf het historische lint langs de Zaan, als vanaf de huidige stationslocatie. Deze nieuwe oriëntatie zal een cruciale rol spelen bij de nieuwe ontwikkelingen van het Zaanoevergebied aan de oostzijde van de Zaan.

PROBLEEMSTELLING



OMKLAPPEN EN VERBINDEN (VIJF JAAR)



Gedachtegoederen		2014	2020	2035	2065
TGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD	



Leegstandskaart Kogerveld



Actueel aanbod van leegstaande gebouwen voor (her)ontwikkeling

Over vijf jaar: Het is haalbaar om station Kogerveld binnen vijf jaar op de Zaan te oriënteren. De perrons zullen dan van de spoorbrug over de Zaan tot de huidige locatie lopen. Ook kan er binnen deze termijn een nieuw entreegebied voor het station worden ontwikkeld aan de Zaan. De openbare ruimte

zal worden opgewaardeerd, onder meer door de Noordervaldeursloot en de bijbehorende sluis aan de Zaan terug te brengen. Hierdoor zal het gebied meer identiteit krijgen. In deze periode zal het Zaanoevergebied zich langzaam gaan ontwikkelen. De oude bedrijven maken voorzichtig plaats voor scho-

ne, innovatieve industriële en dienstverlenende bedrijven, die de omgeving opwaarderen. De eerste particuliere ontwikkeling langs de Zaan vindt plaats en er ontstaat een dynamische buurt met oude karakteristieke bedrijfsgebouwen en nieuwe invullingen.

HERBESTEMMEN



5 - 20 JAAR



VERDICHTEN (TWINTIG TOT VIJFTIG JAAR)



20 - 50 JAAR



Herbestemming graansilo Amsterdam



Kogerveld Hilko zeepfabriek



Brug door het landschap Tetsuo Kondo Architects

Over twintig jaar In het Zaanoevergebied is een mix van wonen en werken ontstaan. Tussen de karakteristieke industriële monumenten langs de Zaan heeft zich een dicht stedelijk lint ontwikkeld.

Recreatie vindt plaats in het aangrenzende sport- en zorgpark, dat gemakkelijk bereikbaar is door de meanderende luchtboulevard vanuit het station naar het zorgcomplex (Zaans Medisch Centrum). Het gebied bruist van energie en alles lijkt mogelijk. Nieuwe bedrijvigheid, slimme industrie en duurzaam wonen zijn hier tot ontwikkeling gekomen.

Net naast het station is een jachthaven aangelegd, vanwaaruit over de Zaan en door het door de Unesco beschermde Waterland gevaren wordt. Het station is een schakel tussen het recreatieve en lokale netwerk en de snelle verbindingen op stedelijk en regionaal niveau.

Over vijftig jaar Het verstedelijkte lint langs de Zaanoevers is een hyperdichte stad geworden. Bio-architectuur en biodesign zijn tot volle bloei gekomen en hebben onze steden veranderd in een continu vormend en vervormend organisme. Vanaf de oevers kij-

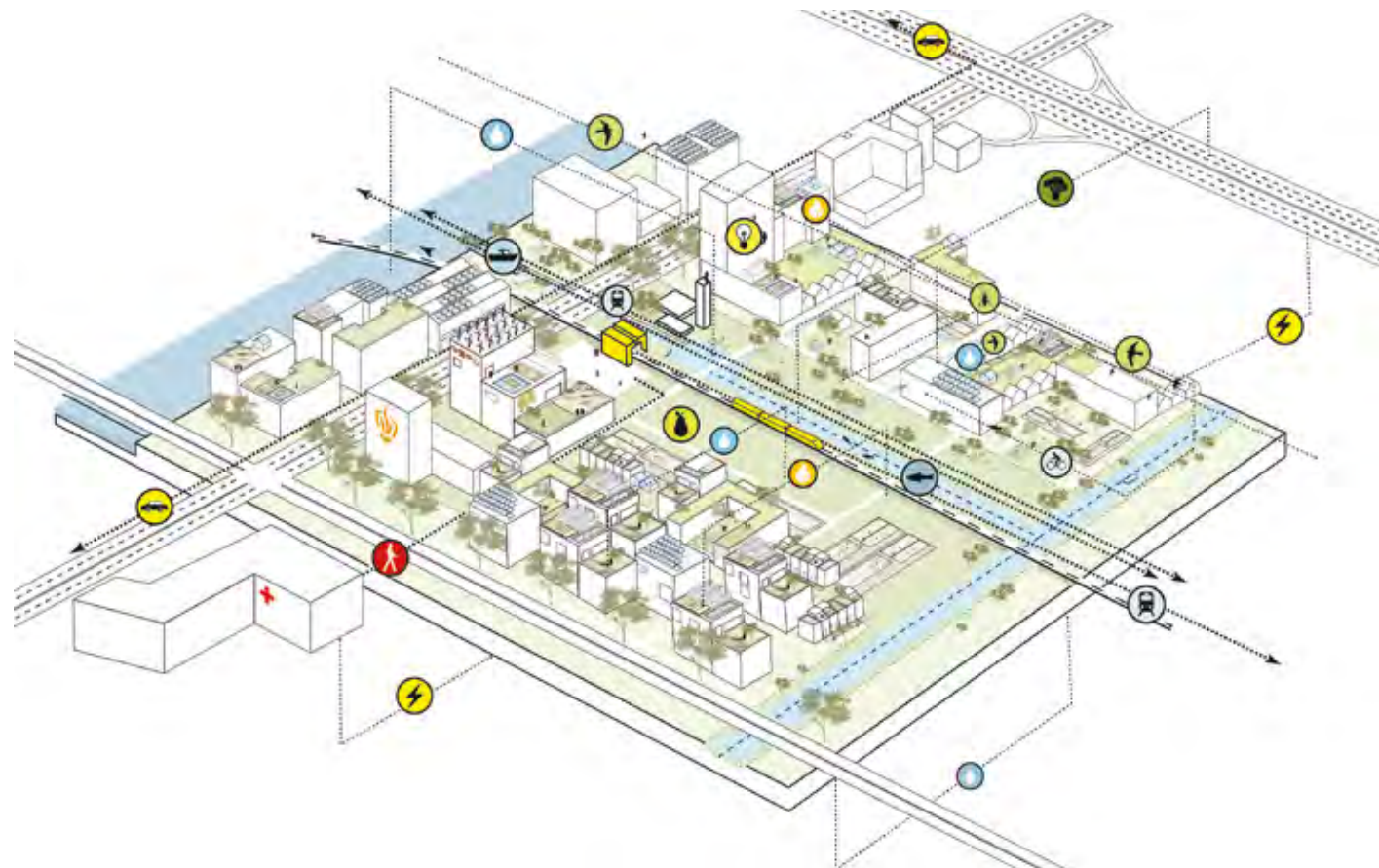
ken de bewoners en gebruikers uit over Zaan en het daarachter gelegen slagenlandschap, dat is uitgegroeid tot een zelfregulerend productielandschap.

De buurten Kogerveld en Oostzijderveld zijn uitgedund en maken nu deel uit van dit Zaanse productielandschap. Vroeger, in 2015, zouden we het een natuurgebied hebben genoemd, maar nu is het een landschap dat productie en recreatie samen laat vloeien: het landschap voedt de stad.

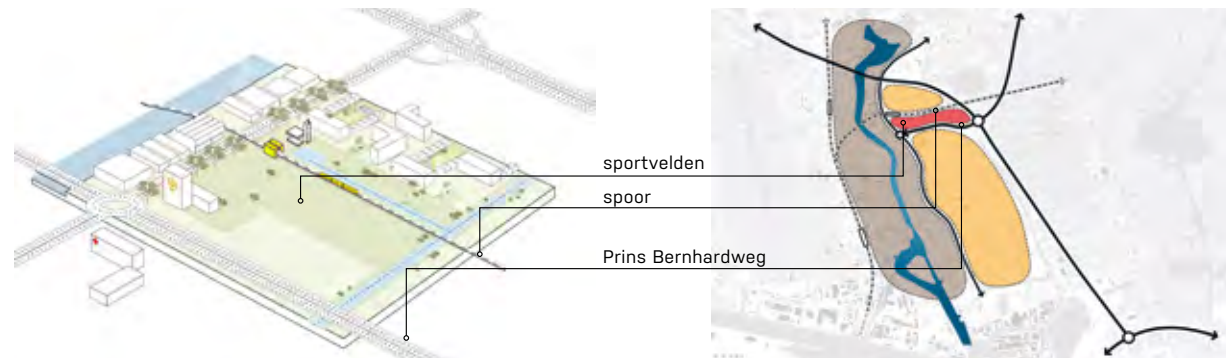


Verdichting





Straks: station Kogerveld wordt onderdeel van een veel groter en diverser netwerk van stromen en is een belangrijke schakel in de stedelijke en regionale infrastructuur. Optimalisering van de stadsstructuur maakt een waardevolle ontwikkeling en transformatie in het gebied mogelijk. Dat gebouwen, landschap en gebruikers van elkaar afhankelijk zijn levert een waarborg voor een duurzame toekomst.



Nu: het Kogerveld is erg gefragmenteerd en ondanks de vele infrastructuur slecht bereikbaar. De wig tussen de inrikker en het spoor sluit het Kogerveld af van de rest van de stad en verhindert veel kansen op ontwikkeling.

Stroomsturing

RATIONALISERING VAN DE VERKEERSSTRUCTUUR, VERLEVENDIGING VAN DE STAD

ZAANDAM KOGERVELD ONTWERPTEAM #1

Architectenbureau **Micha de Haas** • Micha de Haas • Arjan Dubois **Bespoke Stedelijke Ontwikkeling** • Bouke Kapteijn
Delva Landscape Architects • Steven Delva • Jens Jorritsma • Rens Wijnakker **Goudappel Coffeng** • Christiaan Kwantes

Op korte termijn wordt de 'inrikker' van de A7 afgewaardeerd tot een stadsstraat en krijgt Zaanstad een heldere ladderstructuur. Op de sportvelden ten zuiden van het station kan dan een groen woon-, werk- en recreatiegebied worden ontwikkeld. De volgende stap is twee doodlopende spoorlijnen (de Zaancorridor en de corridor naar Enkhuizen) sluiten tot de Cirkellijn Noord-Holland. Zo wordt Kogerveld een van de strategische locaties in het regionale netwerk en kan op basis van de aanwezige groen- en waterstructuur verder verdicht worden. Op de lange termijn vormt het station een schakel in de stromen van mensen, goederen, voedsel, grondstoffen, energie en data.

Transit Oriented Development (TOD) dwingt ontwerpers en beleidsmakers om over plan-grenzen heen te kijken, zowel qua ruimte als qua tijd. Dat is een van zijn essentiële kwaliteiten. Voor de Zaancorridor in het algemeen en voor Kogerveld in het bijzonder is integrale visievorming van cruciale betekenis.

De Zaancorridor is erbij gebaat dat de specifieke identiteit en potentie van de verschillende kernen wordt versterkt en het bouwprogramma niet over het hele gebied wordt uitgesmeerd. Het langetermijnbelang van de regio moet prevaleren boven de kortetermijnbelangen van de verschillende gemeenten. Zo zouden kernen als Castricum en Koog-Zaandijk moeten inzetten op natuur en toerisme, terwijl woonprogramma's beter gerealiseerd kunnen worden op strategische locaties binnen de 'rode contouren'. Kogerveld is zo'n verdichtingslocatie, hier kan gebouwd worden, zodat het elders niet hoeft.

Met woningbouw benut je de grote economische potentie van de goed ontsloten, maar nog nauwelijks gebruikte ruimte rond station Kogerveld. Bovendien is het een uitgelezen kans om dit deel van Zaanstad ruimtelijk, sociaal en ecologisch te verbeteren.

Met Stroomsturing hebben we ons letterlijk en figuurlijk de opgave gesteld om voor de komende vijftig jaar een 'roadmap' te maken naar een duurzame en kwalitatieve ontwikkeling rond Kogerveld.

Infrastructuur De infrastructuur zou de motor moeten vormen voor de stedelijke ontwikkeling, maar is in dit gebied – zo blijkt uit onze analyse – juist een belemmering. De Prins Bernhardweg, de 'inrikker' van de A7, drijft samen met de spoorlijn een wig in de noord-zuidstructuur van Zaanstad. Hierdoor blijft de noordoostkant van de stad in de slagschaduw liggen.

Ons voorstel is daarom allereerst de stedelijke infrastructuur te rationaliseren en optimaliseren. De Prins Bernhardweg wordt een normale stadsstraat. Daarmee krijgt Zaanstad een heldere ladderstructuur: een stadsring – waarvan de Heijermansstraat de oostzijde vormt – met dwarsverbindingen.

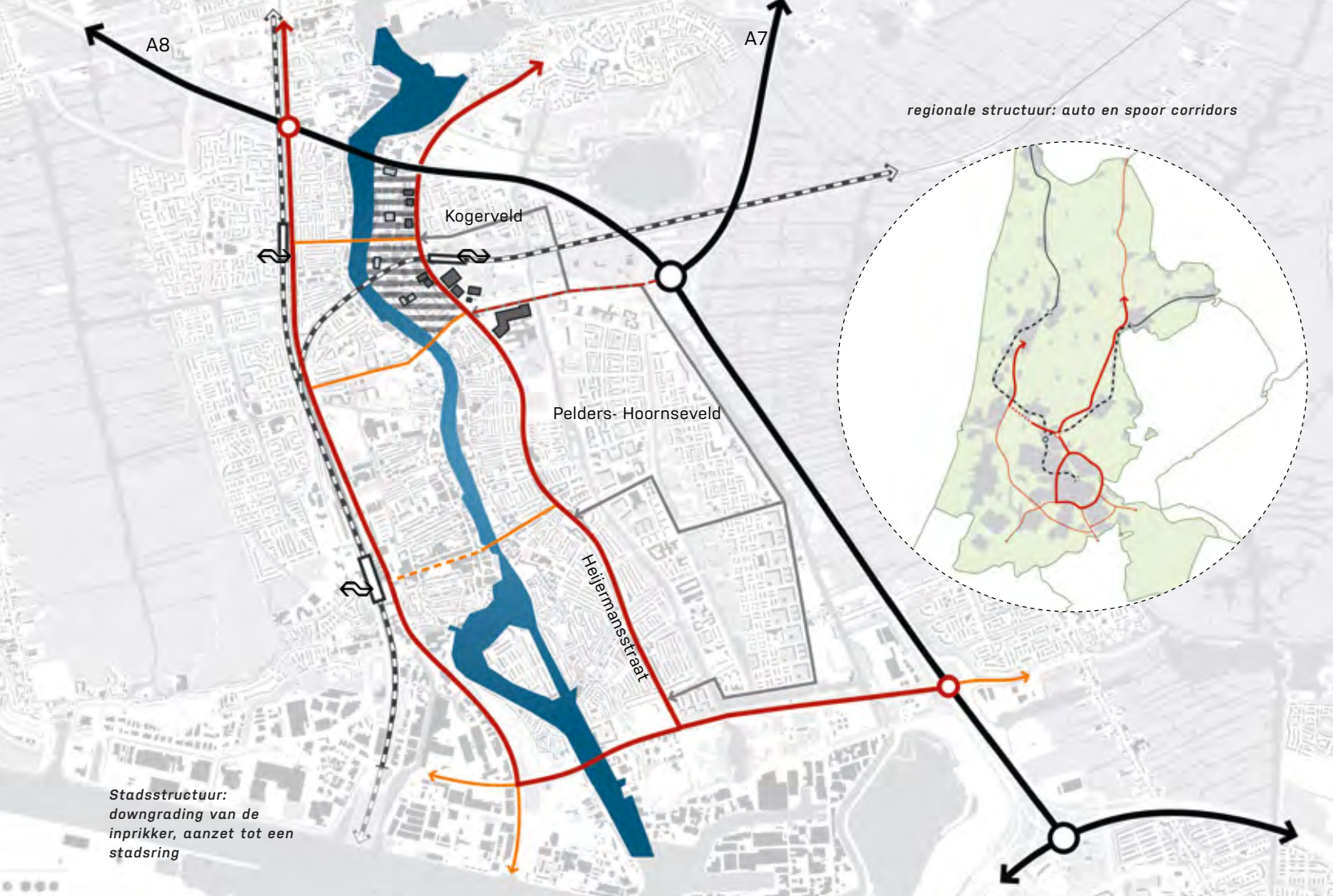
Kogerveld, Hoornse- en Peldersveld worden beter ontsloten en de potentie van het gebied groeit. De Heijermansstraat wordt aantrekkelijker als vestigingslocatie. Voorzieningen als het ziekenhuis, de brandweer en het geplande China Center Zaandam zijn in deze context ineens

logisch. De waarde van de nu nog lege ruimte tussen ziekenhuis en snelweg stijgt – waardoor de benodigde investeringen in het gebied financieel haalbaar worden.

Lange termijn Het is onmogelijk te voorspellen hoe de transportsystemen er over vijftig jaar uit zullen zien, waarschijnlijk zullen er meerdere snelheden, stromen en circulaire systemen zijn. We gaan ervanuit dat bestaande trajecten daarbij een rol zullen blijven vervullen. Stromen van data, energie, voedsel en andere goederen zullen – gebundeld via bestaande trajecten – even belangrijk worden als het huidige woon-werkverkeer.

Daarom is het in onze visie voor de Zaancorridor noodzakelijk verbindingen te intensiveren en te bundelen. Om de lokale netwerken optimaal te faciliteren wordt er een circulaire verbinding op regionale schaal geïntroduceerd. De Cirkellijn Noord-Holland reguleert de toekomstige stromen en verplaatsingen in de regio (zie pagina 146).

Voor Kogerveld heeft de spoorcirkel grote gevolgen. De positie van het station aan de binnenring van Zaanstad, de snelwegen én de regionale spoorcirkel verstevigt de potentie van het station en het gebied.



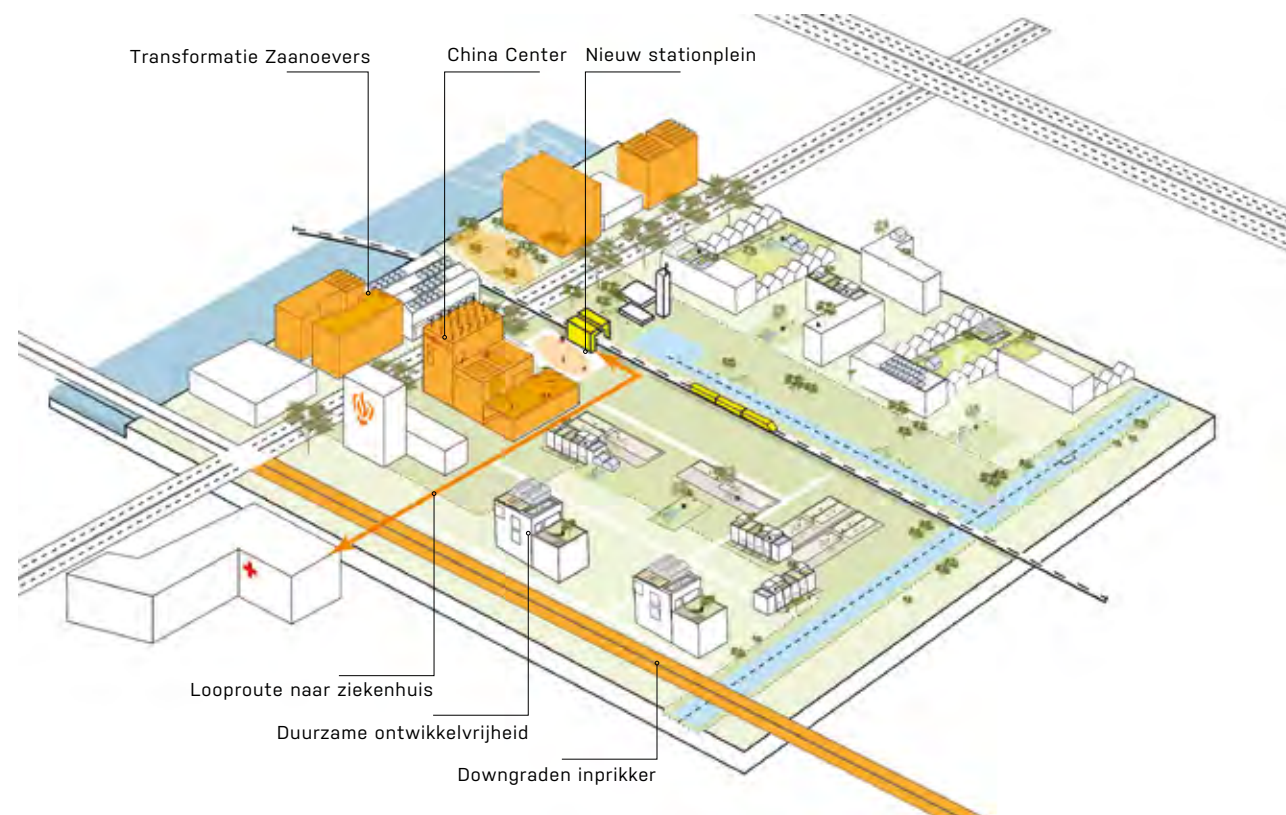
De locatie hier en nu Terug redenerend vanuit de langetermijnstrategie stellen we drie speerpunten vast voor de ontwikkeling van het plangebied rondom station Zaandam Kogerveld:

- Waarborgen van de ruimtelijke en ecologische gebiedskwaliteiten door in te zetten op de aanwezige groen- en waterstructuur en door circulaire en duurzame (her)ontwikkeling te faciliteren.
- Optimaliseren van het economisch rendement van het gebied als strategisch gelegen woon- en werkomgeving.

- Ontwikkelen (in de loop van de tijd) van de stationsomgeving als schakel tussen een lokale en regionale infrastructuur.

Eerste vijf jaar: ontwikkelingscondities scheppen door de verkeersstructuur aan te passen Het is bijna een tegennatuurlijke actie: het verkeer op een belangrijke toegangsweg terugdringen en de weg downgraden. En toch is afwaardering van de Prins Bernhardweg (verlengde A7) de sleutel tot het benutten van het grote gebied rondom station Kogerveld. Het dient drie belangrijke doelen:

- De fysieke barrière in noord-zuidrichting wegnemen en de ontsluiting van Kogerveld, Hoornse- en Peldersveld verbeteren.
- Geluids- en fijnstofoverlast verminderen, waardoor de potentie van het gebied groeit.
- De verkeersstructuur van Zaandam rationaliseren door een heldere bundeling van de verkeersstromen langs de Heijermansstraat, afname van de druk op de Prins Bernhardbrug en ruimte voor meer oost-westverbindingen.



Structuur Vooruitlopend op de toekomstige aansluiting A8-A9 en op een volwaardige binnenring voor Zaandam, kan de Prins Bernhardweg al op korte termijn een normale stadsweg worden – met kruispunten, zebra's en bebouwing. De Heijermansstraat zal dan, als onderdeel van de stadsring, juist intensiever gebruikt gaan worden. De locaties langs de Heijermansstraat worden beter ontsloten en dus aantrekkelijker. Niet alleen het Zaans Medisch Centrum en het geplande China Center Zaandam zullen hiervan profiteren, maar de hele oostelijke

Zaanoever. Dit vormt het financieel 'laaghangend fruit' dat op korte termijn inkomen uit het gebied genereert.

Duurzame ontwikkeling Op het terrein van de sportvelden kan een begin gemaakt worden met de transformatie tot een groen woon-, werk- en recreatiegebied. De basis voor deze ontwikkeling is een duurzame parkomgeving, die energie, voedsel, water en afvalstromen van het hele gebied reguleert.

Stationsomgeving Het station krijgt een stationsplein, al dan niet in combinatie met een hal aan de zuidzijde, die aansluit op het park, het China Center en een hof-halte. Tussen de Heijermansstraat en de Zaan komt een groen-blauwe verbinding, als eerste aanzet tot een recreatieve en ecologische oost-westverbinding vanuit Waterland naar de Zaan en verder. De perrons worden verlengd en krijgen extra uitgangen aan de oost- en westzijde, en een snelle voetgangersverbinding voert vanaf het station langs het park naar het ziekenhuis.



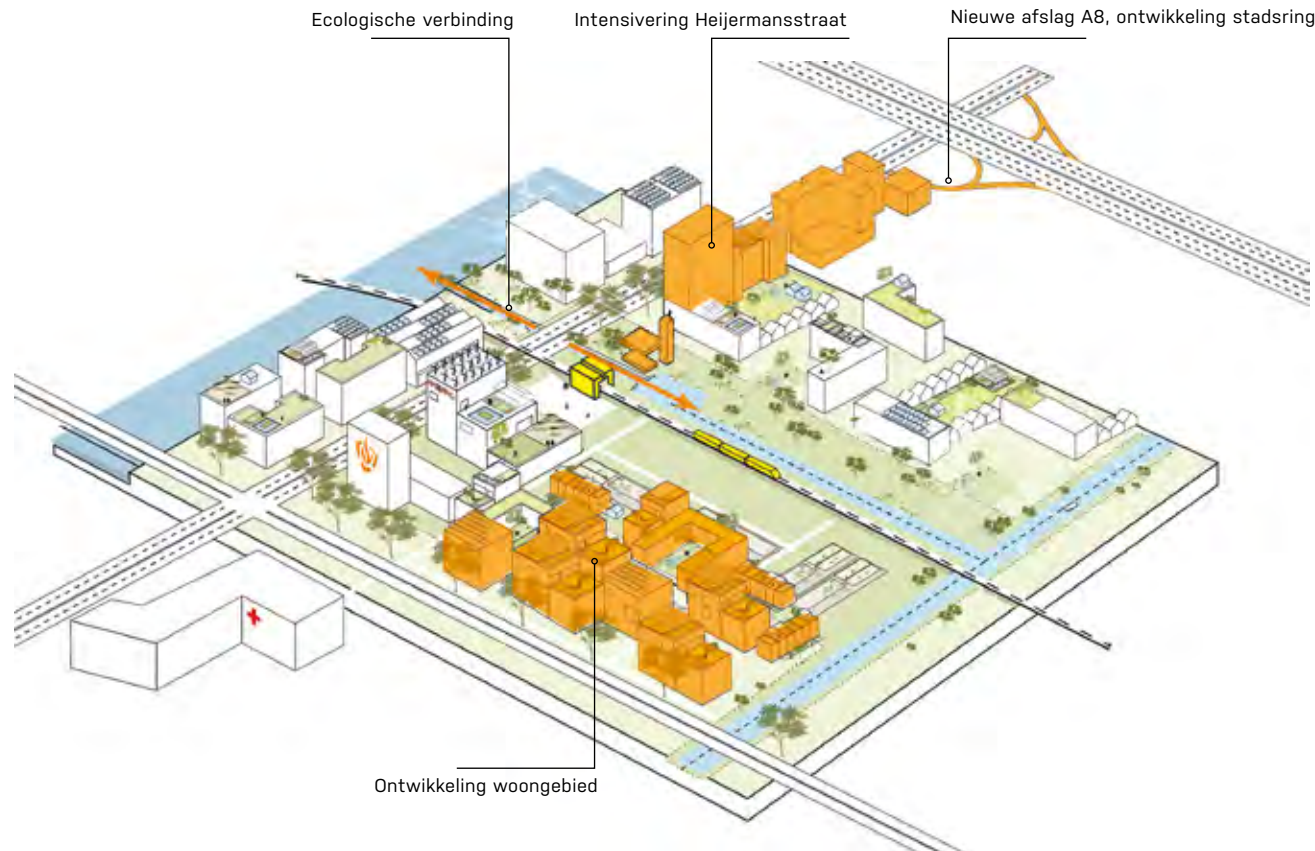
Vijf tot twintig jaar: verdienmodel voor verantwoord (her)ontwikkelen De voltooiing van de A8 en de introductie van de Cirkellijn Noord-Holland op het spoor zal de groei van de Zaanstreek enorm stimuleren. De economische, recreatieve en natuurlijke potenties van deze lijnen worden benut en uitgewerkt. De zone tussen Kogerveld en de Zaan groeit daarvoor zowel op lokaal als op regionaal niveau uit tot een toplocatie: goed bereikbaar, met een rijke geschiedenis, duurzaam en dicht bij belangrijke voorzieningen. Het gebied beschikt over vele duizenden vierkante meters voor

commerciële functies en woondoeleinden. Met de inkomsten uit de grondexploitatie kunnen onder andere de benodigde vernieuwing van de wijk Kogerveld en de investeringen in infrastructuur worden gefinancierd.

Structuur Om de regionale netwerken en identiteiten optimaal te faciliteren wordt er een circulaire verbinding op regionale schaal geïntroduceerd. Nu zijn zowel de Zaancorridor als de corridor naar Enkhuizen erg eenzijdig belast, met Amsterdam als bestemming. Om het netwerk ook regionaal beter te benutten,

worden deze twee doodlopende takken aan elkaar gekoppeld. De infrastructuur hiervoor is al aanwezig: met de spoorverbinding tussen Heerhugowaard en Hoorn kan – zelfs op relatief korte termijn – de Cirkellijn Noord-Holland tot stand worden gebracht. Met deze infrastructuurle drager voor de ontwikkelingen in de verschillende kernen positioneert de regio zich als een kwalitatief hoogwaardig, groen, subuurbaan leefmilieu binnen de Metropool-regio Amsterdam.

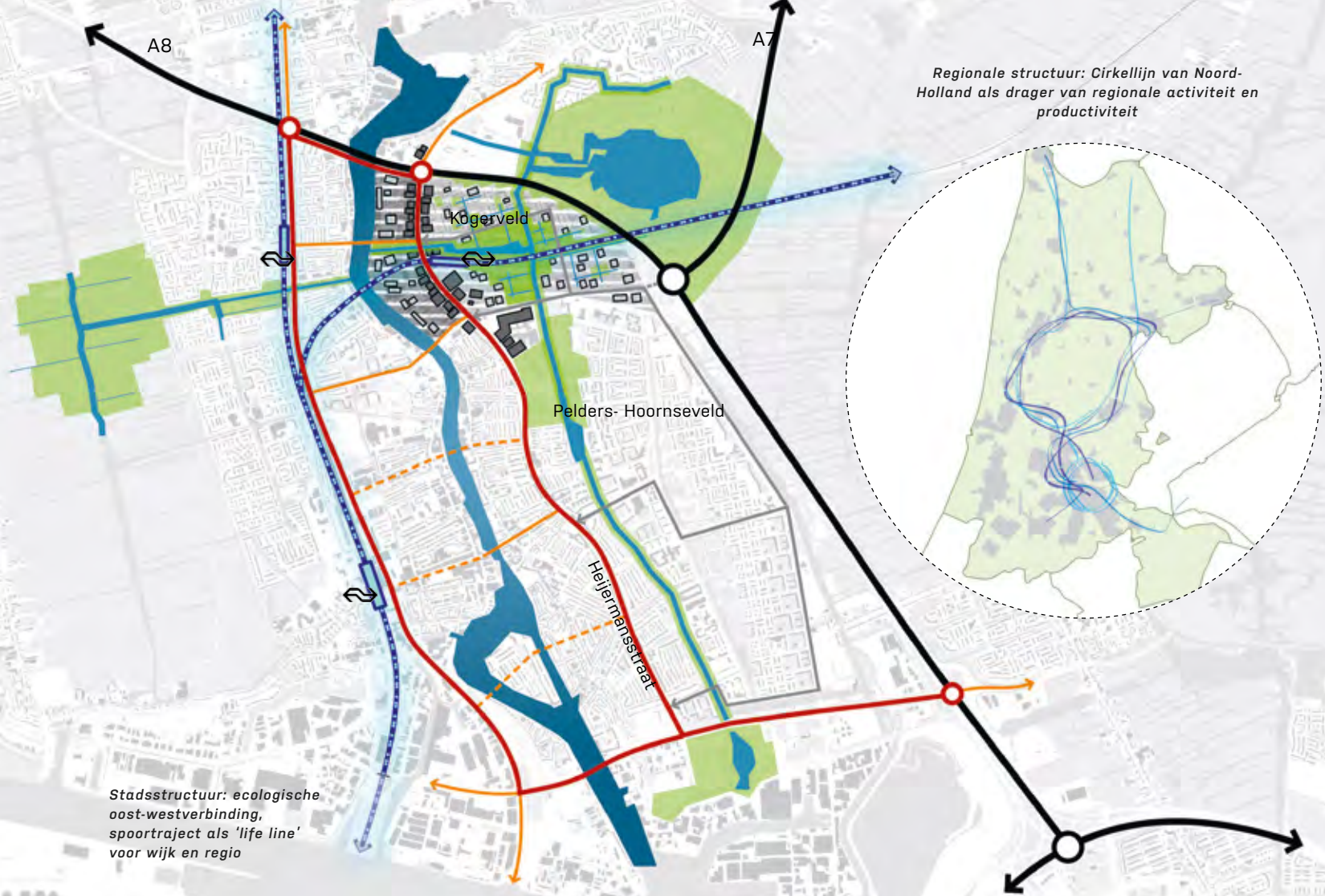
Stroomsturing										2014 2020	2035	2065
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSEDELFT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD			
ZAANDAM KOGERVELD												



In Zaanstad zelf komen twee volwaardige knooppunten op de A8, een aan beide kanten van de Zaan. Hiermee is de ladderstructuur van de stadsring met meerdere gelijkwaardige oost-westverbindingen compleet. Drie van de Zaanse NS-stations komen aan de ring te liggen. De Heijermansstraat vormt de oostelijke as van de ring. Kogerveld wordt een knooppunt van de spoorcirkellijn, de stedelijke autoring, het HOV-netwerk en de recreatieve water- en groenverbindingen.

Duurzame ontwikkeling De ontwikkeling van de ecologische wijk op het terrein van de sportvelden is voltooid, met een hoogwaardige, groene openbare ruimte en een ecologische functie voor de omgeving. Langs de Heijermansstraat tot aan de A8 wordt de bebouwing (niewbouw en hergebruik) geïntensiveerd met een bouwhoogte van tien tot twaalf verdiepingen, net zo hoog als de huidige brandweerkazerne.

Stationsomgeving De groene zone aan de noordkant van het spoor wordt verder ontwikkeld als een recreatieve en ecologische verbinding met de Zaan in oost-westrichting. Het kerkgebouw krijgt eventueel een andere maatschappelijke functie. Op en naast het station komen ruimtes voor allerlei functies en diensten zoals kinderopvang, fitness en een afhaalpunt voor goederen.

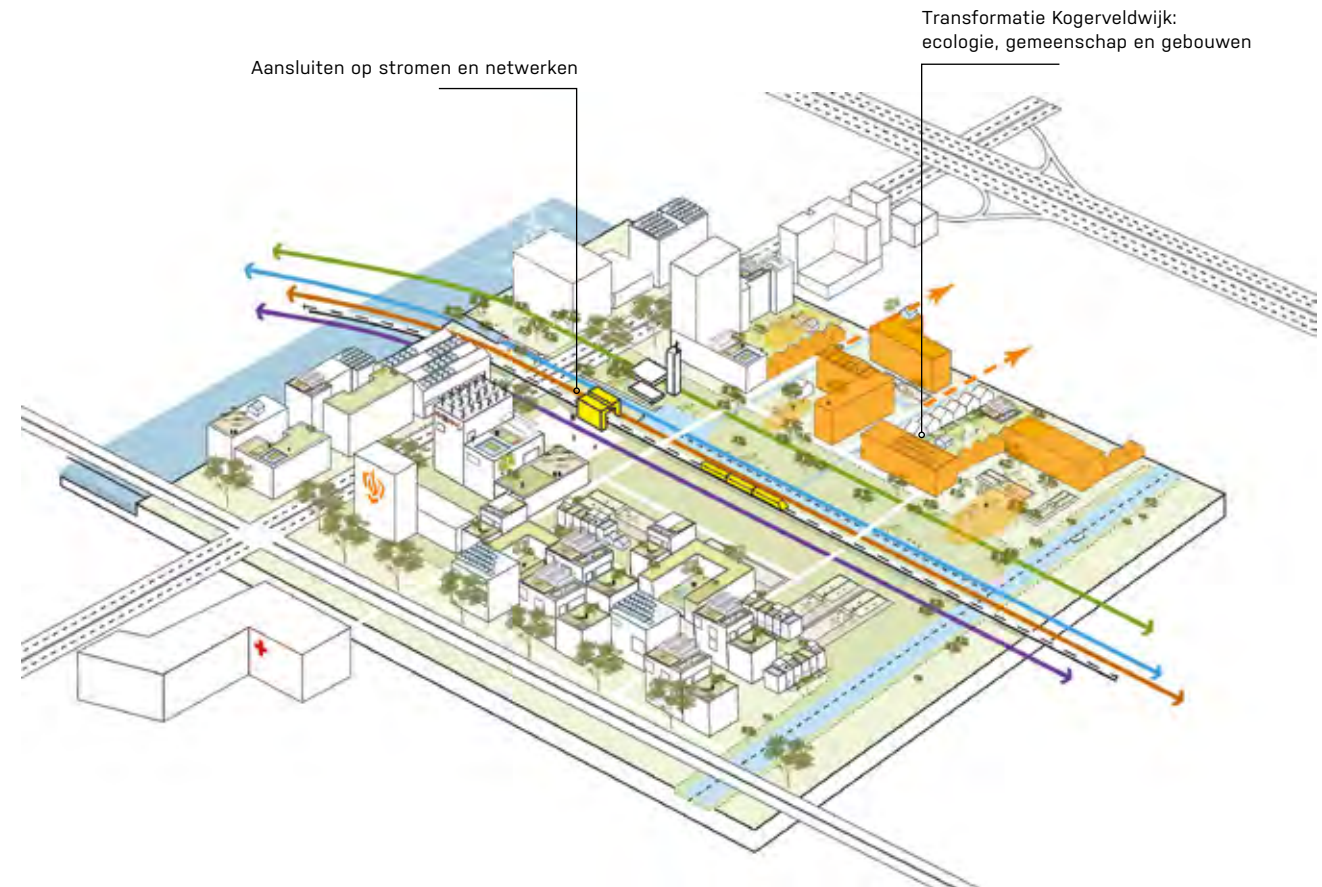


Twintig tot vijftig jaar: waarborgen van de kwaliteiten in een verre toekomst Niet alleen de vervoermiddelen zullen binnen een halve eeuw onherkenbaar veranderen, ook de cultuur van verplaatsing. In een wereld die naar verwachting steeds globaler en virtueel wordt, en waarin de fysieke interactie juist lokaler en directer wordt, moet een integraal transportsysteem voorzien in verplaatsingen met heel verschillende snelheden en over heel verschillende afstanden. In de Zaanstreek zijn de korte afstanden van belang, daarbij wordt het vervoer-

patroon complexer. Forensenverkeer, recreatieverkeer en goederentransport worden steeds gelijkwaardiger en kennen niet langer één spitsrichting. De huidige infrastructuur kan veel intensiever worden benut, voor energie, data, afval et cetera. Een visie over de verre ruimtelijke toekomst van het gebied kan nooit erg concreet zijn, maar moet in ieder geval ruimte bieden aan deze veranderingen en, belangrijker, de kwaliteiten van de stedelijke leefomgeving – natuur, openbare ruimte en cultuur – waarborgen.

Structuur We weten niet exact welke extra voorzieningen gekoppeld zouden kunnen worden aan bestaande infrastructuurtrajecten, maar gedacht kan worden aan energie (vervanging van de hoogspanningslijn), afval, data et cetera. Dat betekent dat de spoorlijn een nog grotere betekenis krijgt, ook los van de stations. Het hele traject zal geactiveerd worden. De Cirkellijn Noord-Holland wordt (figuurlijk) een knetterende levenslijn voor de hele regio.

Stroomsturing										
AMSTERDAM	ZAANDAM	KOOG-ZAANDIJK	WORMERVEER	KROMMENIE-ASSEDELFT	UITGEEST	CASTRICUM	HEILOO	ALKMAAR	HEERHUGOWAARD	2065
ZAANDAM KOGERVELD										



Duurzame ontwikkeling Het sluitstuk voor de ontwikkeling van het gebied vormt de herontwikkeling van de wijk Kogerveld. De naoorlogse wijk wordt vernieuwd volgens vergelijkbare principes als de ecologische wijk aan de zuidkant van het spoor, met veel ruimte voor groen en water, maar wel met stedelijke dichtheden.

Dit proces zou ook eerder kunnen beginnen, afhankelijk van financiële condities en de bouwkundige noodzaak.

Stationsomgeving De extra functies die in de toekomst aan het spoor zullen worden gekoppeld, zullen ongetwijfeld ook hun uitwerking hebben op de stations. Maar we weten niet welke. De eerdere investering in een open en groene stationsomgeving en de strategische herpositionering van het station aan de stadsring waarborgen in elk geval de kwaliteit van de ruimte én de potentie van het station.



ANNE LUIJTEN

Zaan kleef aan

'Als je begint met zaken die niet realiseerbaar zijn, komt het gesprek vanzelf op wat er dan wél kan.' Dat is een van de opvallende uitspraken van de bestuurders die door publicist Anne Luijten aan de tand zijn gevoeld over de ontwerpvoorstellen in dit boek. Zowel de gedeputeerde, als de drie betrokken wethouders en de NS-regiodirecteur putten inspiratie uit de geschetste vergezichten: 'Als visuele verbeelding vormen ze het plaatje bij het verhaal. Daarmee krijg je iets los.' De ontwerpen helpen ook om de stations een eigen signatuur en identiteit te geven en zo differentiatie op de lijn te creëren.

De bestuurders zijn doordrongen van de noodzaak om plannen op elkaar af te stemmen: 'Zet bijvoorbeeld niet alle woningen aan de ene kant, en het werk aan de andere kant van de lijn.' Bovendien moet niet iedereen mikken op tweekappers. Harde afspraken ontbreken nog, voorlopig is verleiding nog het belangrijkste wapen: 'Het gaat om de energie en de personen die elkaar rond dit thema ontmoeten.'

Het is duidelijk dat TOD – of in goed planologisch jargon knooppuntontwikkeling – met een imagoprobleem kampt. De gemiddelde burger, bestuurder of bouw­er zal zijn schouders ophalen als hij hoort over Transit Oriented Development en de integrale ontwikkeling van mobiliteit en stedelijke functies rondom ov-knooppunten. Toch is de kans groot dat hij, als hij met een echt bevlogen planoloog van doen heeft en de moeite neemt om verder te luisteren, enthousiast zal raken over deze vorm van verstedelijking.

Knooppuntontwikkeling klinkt zo logisch dat je er eigenlijk niet tegen kunt zijn. Woningen, kantoren, scholen, ziekenhuizen en winkels concentreren rondom stations zodat enerzijds voldoende massa ontstaat om de treinen en bussen te vullen en anderzijds het openbaar vervoer zorgt dat gebruikers naar al die voorzieningen toe kunnen komen. Zo houd je het landschap open, wordt er minder autogereden en ontstaat draagvlak voor verdichting en het creëren van aantrekkelijke plekken in stationsomgevingen. Een kans bovendien om de miljardeninvesteringen van het Rijk in spoorinfrastructuur optimaal te benutten. Knooppuntontwikkeling is kortom een klassiek voorbeeld van wat in het politieke jargon win-win wordt genoemd.

Eye-opener Het overkwam ook Addy Verschuren, wethouder Bereikbaarheid en Mobiliteit in Zaanstad. Hij was koud een paar weken geïnstalleerd en in zijn agenda stond een optreden als gastheer van de bijeenkomst *Designing TOD – Kansen voor de Zaancorridor*. Dat vergde enige toelichting van zijn ambtenaren. Pas toen hij beseftte dat zijn eigen nieuwe stadhuis, pal aan het station en onderdeel van de stadshartontwikkeling Inverdan, een schoolvoorbeeld is van

knooppuntontwikkeling, begon het kwartje te vallen. De gepresenteerde ontwerpen openden hem vervolgens de ogen.

Inmiddels is Verschuren een groot voorstander en ziet hij knooppuntontwikkeling als kansrijke manier om de twee grote opgaven voor Zaanstad gecombineerd op te pakken. 'We hebben een flinke woningbouwopgave in te vullen en tegelijkertijd loopt het verkeer in en om de stad steeds meer vast. Door binnenstedelijke locaties in samenhang met de infrastructuur te bekijken, kunnen we twee vliegen in één klap slaan. Opvallend was dat alle gepresenteerde ontwerpen uitgingen van een oplossing voor de infrastructuur die woningbouw mogelijk maakt. Alle plannen hadden ideeën over verkeersstromen. Dat is voor mij een duidelijk signaal: kijk eerst naar het verkeer als je iets wilt in een gebied.'

Voeding Addy Verschuren was bij de presentatie van de ontwerpen voor vijf stations aan de Zaancorridor – de spoorlijn Amsterdam-Heerhugowaard – niet de enige enthousiaste bestuurder. Ook de wethouders van Castricum en Heerhugowaard, samen met Zaanstad de deelnemende gemeenten aan het BNA-initiatief voor de ontwerpstudies, waren opvallend positief. De ontwerpteams kregen uitnodigingen in de bus om hun verhaal voor de gemeenteraad en het college van B en W te herhalen.

'Deze visies triggeren me om op een andere manier naar ons knooppunt te kijken,' zegt Esther Hollenberg, wethouder van Castricum. 'Ze bieden de nodige voeding voor onze eigen plannen, bijvoorbeeld bij het opwaarderen van de openbare ruimte en het faciliteren van een spooronderdoorgang. Ook kijken we naar de relatie tussen

het station en het duingebied. In het ontwerp worden landschappelijke en recreatieve functies ingezet als programmering. Dat nodigt uit om met een andere blik naar de verbinding tussen duinen en stad te kijken, en om te beseffen hoe bijzonder het gebied is, welke waarden we belangrijk vinden en welke criteria we daar vervolgens aan hangen om te toetsen wat we hier wel en niet willen. Als op termijn de fabriek aan de duinkant van het station vertrekt, wat willen we daar dan voor terug?'

Grens opzoeken De ontwerpen geven enerzijds veelzijdige, inspirerende visies op de stationsomgeving door een frisse, creatieve blik van buiten, maar ze bieden ook aanknopingspunten om met concrete knelpunten aan de slag te gaan. Monique Stam, wethouder van Heerhugowaard, is onder de indruk van het geschetste toekomstbeeld en de ruimte die is ingebouwd voor flexibiliteit: 'Nieuwe gebiedsontwikkeling gaat over het schetsen van dynamische vergezichten.'

Stam ziet bovendien in de ontwerpen bruikbare suggesties voor de opgaven waar Heerhugowaard zelf al aan werkt, zoals de aansluiting van het stadshart op het station en de inrichting van de openbare ruimte. 'We gebruiken de ontwerpstudies als inspiratiebron, als strategisch vergezicht voor de lange termijn en als handvat voor de structuurvisie voor het stationsgebied. We zien in het stationsgebied de mogelijkheid om de grens op te zoeken en de traditionele scheiding van wonen en werken te doorbreken. We willen stedelijke dynamiek op gang brengen in het stationsgebied, onder meer door experimenten en tijdelijke invullingen. De ondertunneling, die al in voorbereiding is, kan als vliegwiel gaan fungeren. Met deze investering laten we als gemeente zien dat we ons echt willen inzetten voor knooppuntontwikkeling en willen we stakeholders stimuleren om met initiatieven te komen.'

Spannend De ontwerpen zijn voor de bestuurders waardevol en bruikbaar, omdat ze uitgaan van de analyses van de huidige knelpunten en kwaliteiten rondom de stations uit de studie *Maak Plaats!* en omdat ze oplossingen bieden voor opgaven waar de gemeenten zelf ook mee worstelen. Het meedenken door ervaren én jonge ontwerpers wordt als stimulerend ervaren.

Voor de langere termijn bieden de ontwerpen 'een stip op de horizon' die kan worden vertaald naar projecten voor de middellange en lange termijn. Bij deze tijdsspanne gaat het met name om de *branding* van het knooppunt: wat voor soort knooppunt wil je zijn? Is Castricum over twintig jaar het 'recreatieve station' van de lijn waar je komt voor een duinwandeling of een dagje naar het strand? Maar minstens zo inspirerend als de geschetste perspectieven vin-

den de bestuurders de toegepaste werkwijze van ontwerpend onderzoek. Ze kijken voorbij de praktische bezwaren, die nu eenmaal hun dagelijkse bestuurlijke werkelijkheid bepalen.

'De waarde van "luchtfietserij" is niet te onderschatten,' zegt Tjeerd Talsma, gedeputeerde Ruimtelijke Ordening in Noord-Holland. 'Het zet aan tot verder nadenken. We zijn zelf met z'n allen te praktisch gericht.' Als je aan de voorkant al met praktische bezwaren begint, kom je immers nooit tot nieuwe ideeën. Addy Verschuren liet zich inspireren om met zijn ambtenaren een zelfde soort exercitie uit te voeren. 'Gewoon met elkaar en een blanco A4'tje aan de slag. Kom maar op met de ideeën.'

Niet alle ontwerpvoorstellen worden als even realistisch beoordeeld, maar dat is juist functioneel. 'Als je begint met zaken die niet realiseerbaar zijn, komt het gesprek vanzelf op wat er dan wél kan.' Bovendien moeten de ideeën nog over heel veel schijven voordat er uiteindelijk iets gerealiseerd gaat worden. Starten met een beetje lef is dus belangrijk, vindt ook Heike Luiten, regiodirecteur van de NS. 'Het is goed om het begin een beetje spannend te maken, via die creativiteit kom je verder.'

Lokale energie Veel inspiratie en diversiteit, een hoge kwaliteit, strategische vergezichten en slimme oplossingen voor de stationsomgevingen kortom, maar de kracht van het ontwerp laat zich bovenal voelen in de gemaakte verbeeldings­slag. De ontwerpen geven TOD een gezicht, aldus Tjeerd Talsma. 'Ze laten zien hoe concrete oplossingen op een toepasbare manier kunnen worden vormgegeven. Het zijn ontwerpstrategieën die ons verder brengen, die wijzen op kansen die je laat liggen. Als visuele verbeelding vormen ze het plaatje bij het verhaal. Daarmee krijg je iets los.'

Het verbeelden van de theorie helpt om te enthousiasmeren, zegt ook Heike Luiten. En, ook belangrijk bij de imagovorming, de ontwerpen verlossen TOD van het hardnekkige misverstand dat knooppuntontwikkeling gelijk zou staan aan spoorwegplanologie. Talsma: 'Zoveel mogelijk woningen langs het spoor, dat is een clichématige versimpeling waarmee in de ontwerpen wordt afgerekend. Die laten juist de rijkdom zien, bijvoorbeeld door de combinatie met recreatieve mogelijkheden. Het gaat om het maken van kwalitatieve, aantrekkelijke verblijfsplekken, waar mensen graag zijn.'

Het ontwerp lijkt daarmee de missing link, de ontbrekende schakel die knooppuntontwikkeling van haar weinig kleurrijke imago kan ontdoen. Door mogelijke toekomst­en te verbeelden, gaat het abstracte planologische principe leven en lopen mensen er warm voor. De bestuurders aan de Zaancorridor zijn in ieder geval óm, ze gebruiken de ontwerpen om verder draagvlak te verwerven, in de raad en bij het college, maar ook breder bij ondernemersverenigin-

gen, lokale partijen en initiatiefnemers. Ook bij die partijen zijn de ontwerpen goed ontvangen, zegt Esther Hollenberg. 'We zetten ons in om de lokale energie verder vorm te geven, en er zoveel mogelijk partijen bij te betrekken.'

Aanjager De verbindende kracht van het ontwerp is daarmee een effectief middel in het charme-offensief voor knooppuntontwikkeling. In Noord-Holland is momenteel sprake van een waar zwaankleef-aan-proces, waarbij steeds meer mensen enthousiast raken en mee gaan doen. Er ontstaat massa, zegt Tjeerd Talsma. Op de laatste Sprintstadsessie die de provincie organiseerde, een *serious game* over de noodzaak van spreiding van functies op de lijn, waren alle gemeenten van de Zaancorridor, NS en ProRail aanwezig. Ook op de jaarlijkse conferentie van de provincie Noord-Holland gaven alle belangrijke partijen, waaronder NS en ProRail, acte de présence.

De provincie is de onmiskenbare aanjager van dit alles. Talsma zet in op knooppuntontwikkeling als duurzame verstedelijkingsvorm voor de grote woningbouwopgave van Noord-Holland. De gedeputeerde wil een halt toeroepen aan verdere uitbreidingslocaties, de bestaande steden en ov-locaties beter benutten en minstens de helft van het woningbouwprogramma rondom stations realiseren. In de regioerol die het Rijk aan de provincies heeft toebedeeld, staan volgens Talsma visievorming, stimuleren en verbinden centraal. 'Wij zijn de initiator, de motor achter het geheel, die met gemeenten, NS en ProRail aan tafel gaat om in overleg plannen te ontwikkelen en vooral: af te stemmen. De uitvoering ligt vervolgens bij de gemeenten.'

Afstemming als crux Maar wat is nu de volgende stap? Hoe komt knooppuntontwikkeling van een plausibele theorie, mét een aansprekend 'gezicht', tot realisatie en wat is daarvoor nodig? De ontwerpen onderstrepen het belang van een kwalitatieve, aantrekkelijke stationsomgeving. Toch is het lokale niveau niet primair het niveau waarop knooppuntontwikkeling moet worden aangevlogen. Knooppuntontwikkeling staat of valt met afstemming op een hoger schaalniveau, namelijk dat van de corridor.

Als alle gemeenten voor zich in dezelfde vijver vissen en dezelfde woonmilieus en voorzieningen nastreven, dan bouwt op termijn uiteindelijk iedereen voor leegstand. Afstemming, samenwerking en differentiatie zijn de crux voor succes. De ontwerpen laten zien hoe de stations een eigen signatuur en identiteit kunnen ontwikkelen. Maar hoe kom je tot die gezamenlijkheid, oftewel hoe organiseer je afstemming en samenwerking op de gehele lijn?

Enthousiasme organiseren Noord-Holland is niet de eerste provincie die serieus met knooppuntontwikkeling aan de slag gaat: al eer-

der zette Zuid-Holland in op Stedenbaan. Dit concept bestaat nog steeds, maar heeft een ander organisatie­model gekregen om de lokale partners er beter bij te kunnen betrekken. Een van de pijnpunten was een gebrek aan lokaal draagvlak. Daar is van geleerd, aldus Tjeerd Talsma.

Het meenemen van de gemeenten is een belangrijke eerste stap. Daarvoor wordt een heel scala aan 'lichte instrumenten' ingezet, waaronder de ontwerpstudies en de genoemde conferenties en Sprintstadsessies, maar ook de samenwerking met universiteiten en het onderzoek *Maak Plaats!*, dat samen met de Vereniging Del­tametropool is uitgevoerd.

Het sleutelwoord is informaliteit. Tjeerd Talsma: 'We zetten in op een nieuwe manier van samenwerken, aan de voorkant, waarbij we enthousiasme willen organiseren en we middelen inzetten die het gesprek en de energie erin houden. Positieve prikkels in plaats van een formele rol en uitgaan van verordeningen. Want dan schiet iedereen gelijk in de kramp. Het gaat om de energie en de personen die elkaar rond dit thema ontmoeten.'

Het succes van de Sprintstadsessies is illustratief. Bestuurders draaien met elkaar aan de knoppen van woningbouw en voorzieningen rondom de stations op de Zaan­corridor. Wat betekent dat voor de bezetting van de treinen? En wat gebeurt er als dat medisch centrum een station verderop wordt geplaatst? Zo leren bestuurders spelenderwijs het belang van commitment aan regionale afstemming en ontstaat een gedeeld gevoel van verantwoordelijkheid. Sprintstad doorbreekt zo het *prisoners dilemma* en laat zien dat als iedere gemeente alles op eigen grond wil ontwikkelen, dit uiteindelijk minder waarde voor iederéén oplevert.

Schaduw Maar aan een paar knoppen op de computer draaien is wat anders dan spelen *voor het echie*. 'In de echte wereld zijn er nog wel wat hobbels te overwinnen,' stelt Addy Verschuren. 'Daar zit altijd een spanningsveld tussen ieders eigen belangen en de gezamenlijkheid. De vraag is of iedereen over zijn eigen schaduw kan stappen.' Terwijl differentiatie langs de lijn door voorzieningen te spreiden toch echt dé randvoorwaarde is voor het laten rijden van treinen in hogere frequentie, aldus regiodirecteur Heike Luiten van NS.

Doel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is het spoorboekloze rijden, dat de trein een volwaardig alternatief voor de auto moet maken. Dit wordt mogelijk vanaf 2028, wanneer de infrastructu­rele maatregelen gereed zullen zijn. Luiten: 'Voor het opvoeren van de huidige frequentie moet er wel voldoende vraag zijn, zowel in spits- als in tegenspitsrichting. We vervoeren natuurlijk graag mensen in plaats van warme lucht. Dat betekent dus iets voor de sprei-

ding van de voorzieningen. Zet bijvoorbeeld niet alle woningen aan de ene kant, en het werk aan de andere kant van de lijn.'

Ook NS neemt als vervoerder actief deel aan het proces van het in samenhang ontwikkelen van ruimte en spoor. De bewustwording is inmiddels ook bij de gemeenten geland. 'Van de kantorenmarkt heeft iedereen geleerd dat het niet verstandig is om niet met elkaar te overleggen,' zegt de Zaanse wethouder Addy Verschuren. 'Afstemming versterkt je eigen kracht,' bevestigt zijn evenknie Monique Stam uit Heerhugowaard. 'Maar dat is pas het begin, de volgende stap is om het virtuele verder te brengen in de realiteit.'

De eerste schreden zijn inmiddels gezet met de ondertekening van een intentieverklaring, tussen provincie, gemeenten, NS en ProRail. Deze intentieverklaring heeft nog een vrijblijvend karakter, in de zin dat ze niet juridisch afdwingbaar is. Tjeerd Talsma: 'Het is een signaal naar buiten, partijen zeggen: "We willen gezamenlijk werk maken van knooppuntontwikkeling, het is ons ernst."' Een inspanningsverplichting kortom, waarin de gemeenten toezeggen onderling tot optimale afstemming te komen en waarin de provincie belooft om de benodigde regionale kaders te scheppen. Bovendien leggen de ondertekenende partijen zich vast om de Zaan­corridor als herkenbare eenheid naar buiten te profileren.

In de intentieverklaring is ook al de minder vrijblijvende volgende fase vastgelegd, in de vorm van een uitvoeringsprogramma. Dat voorziet onder meer in de instelling van de Stuurgroep Zaan­corridor, waar op bestuurlijk niveau afspraken over aantallen en functies zullen worden vastgelegd.

Gedeelde urgentie De Stuurgroep moet gaan functioneren als platform voor afstemming en besluitvorming. Aan zo'n regionaal samenwerkingsorgaan zitten nog wel de nodige haken en ogen. Want hoe is het democratisch bestuur geborgd? De spanning zit tussen slagvaardigheid enerzijds en borging in de gemeenteraden anderzijds. Toch is samenwerking in deze tijd, waarin alles minder wordt behalve de risico's, noodzakelijker dan ooit. Ook dat is een onontkoombare conclusie uit de ontwerpstudies.

Voor complexe opgaven heb je slimme oplossingen nodig, dat is voor Addy Verschuren dé les van de BNA-ontwerpexercitie. Monique Stam deelt dit inzicht: 'De geschetste vergezichten laten zien hoe aantrekkelijk knooppuntontwikkeling kan zijn, maar tegelijkertijd geven ze ook aan hoe complex het is om dat te realiseren. Het kan alleen als alle grote stakeholders op één lijn zitten. De synergie ontstaat vanuit het samen doen, waarbij draagvlak ontstaat omdat iedereen meedenkt en meedoet.'

Vanuit die gedeelde urgentie moeten de komende tijd de kaarten op tafel worden gelegd. Want vertrouwen ontstaat pas bij volledige

openheid van zaken. Dat betekent niet alleen duidelijkheid over ieders plannen, maar ook een precieze, lokale marktscan van de wenselijke woonmilieus en de bereidheid je te committeren aan de adviezen.

Op dit moment zit er nog een discrepantie tussen de plannen en de opnamecapaciteit van de markt. Niet iedereen moet mikken op tweekappers, want de behoefte aan 'kleinstedelijk wonen' is kleiner dan in de huidige plannen staat. En waar liggen kansen voor centrumstedelijke milieus? Zonder inzicht geen grip op de dynamiek van de markt en geen afstemming.

Met het inzichtelijk maken van de woningbehoefte kan ook die andere voorwaarde voor het succes van knooppuntontwikkeling – ketenmobiliteit – beter worden geadresseerd. Met name door de aanleg van betere fietsroutes richting station en de bouw van betere stallingen kan de vervoersvraag worden opgekrikt. Nederland Fietsland is een perfecte kans voor knooppuntontwikkeling, benadrukt hoogleraar planologie aan de UvA, Luca Bertolini. Maar dan moet het gehéle vervoernetwerk wel op orde zijn.

Vliegwiel Woningbouw alleen levert niet genoeg treinreizigers op voor de gewenste frequentieverhoging. Daarvoor zijn ook voorzieningen nodig bij de stations, zoals onderwijsinstellingen en een medisch centrum. Investerings­en die niet van de ene op de andere dag georganiseerd zijn. En over investeringen gesproken: lokale markt­partijen hebben veelal geïnvesteerd in grondposities in het weiland en zelfs als ze hun verlies nemen, dan hebben ze na de crisis niet voldoende vlees op de botten om te investeren in dure binnenstedelijke woningbouw in hogere dichtheden.

Omdat het cruciaal is dat marktpartijen en eigenaren de hand­schoen daadwerkelijk oppakken, ligt er nog een flinke uitdaging voor bestuurders om hun enthousiasme over te dragen op de partijen die het uiteindelijk moeten gaan dóén. De situatie wordt nog complexer door de veelheid aan eigenaren in stationsomgevingen, die ook nog eens nauwelijks betrokken zijn bij gebiedsontwikkelingen. Hoe prikkel je deze partijen om tot een gedeeld belang te komen? En vervolgens tot actie?

Stedelijke herverkaveling komt in Nederland vooralsnog niet van de grond, blijkt in de praktijk. Kleine ingrepen zoals het inrichten van een parkje, waaraan iedereen een beetje bijdraagt en die kunnen gaan fungeren als vliegwiel voor verdere betrokkenheid en ontwikkeling, lijken dan ook realistischer om eigenaren in beweging te krijgen.

Hotspots Uiteindelijk zijn het de burgers die de doorslag geven: willen zij wel wonen rondom stations en zijn ze bereid de trein te pakken in plaats van de auto? De maatschappelijke trends wijzen de goede kant uit: stedelijk wonen met veel voorzieningen en reu-

ring om je heen is in. Tweeverdieners met gezinnen kiezen voor een goed bereikbare woonlocatie. En voor jongeren heeft de auto als statussymbool al afgedaan. Daarbij komt nog eens de stijgende aandacht voor duurzaamheid en ecologie. Gedeputeerde Tjeerd Talsma ziet knooppuntontwikkeling dan ook als een vraaggerichte aanpak: 'Bereikbaarheid en duurzaamheid zijn voor steeds meer mensen de doorslaggevende criteria bij de keuze van een woning, daardoor ligt het voor de hand om vervoernetwerken te gebruiken als drager voor verstedelijking. Gebiedsontwikkeling rondom ov-knopen maakt het mogelijk om de CO₂-uitstoot terug te dringen, meer rendement uit de investeringen in het ov-systeem te halen en investeringen in snelwegen achterwege te laten. Stationsomgevingen zijn bovendien vaak onderbenutte locaties, daar liggen dus nog kansen voor het toevoegen van functies, verdichting en kwaliteitsverbetering.'

Als stations aantrekkelijke hotspots worden voor wonen én werken, dan komen de markt en de mensen vanzelf wel, is de veronderstelling. Het maken van aantrekkelijke 'interactiemilieus' moet dus centraal staan. Daarmee wordt knooppuntontwikkeling van haar moeizame imago afgeholpen en kan daadwerkelijk zoiets als een 'TOD-lifestyle' ontstaan, of zelfs, in de visie van professor Luca Bertolini, een TOD-Dutch-Style, verwijzend naar de grote rol van de fiets in ons land. 'In een land waar veel mensen fietsen, zijn woningen op een paar kilometer afstand van een treinstation óók knooppuntontwikkeling. Steeds meer mensen kiezen voor een leven onafhankelijk van de auto: een leven waarin je alles te voet, per fiets en met het openbaar vervoer kunt doen. Er zit veel vermogen en wil in de samenleving om te innoveren, meer dan de doorgaans traditionele markt veronderstelt. Ik zie dan ook zeker maatschappelijk draagvlak voor knooppuntontwikkeling.'

Toekomstconcept Er is geen ontkennen aan, knooppuntontwikkeling is een complexe materie. Plannen en investeringsstromen moeten op elkaar worden afgestemd. En als bestuurders het al eens zijn, dan moet de markt – eigenaren, ontwikkelaars, bouwers, bewoners, gebruikers – nog worden meegenomen. Daarbij komt dat gebiedsontwikkeling, waar functies, partijen en belangen bij elkaar komen, per definitie complex is. Als gevolg van de crisis wordt het integrale karakter van gebiedsontwikkeling steeds meer opgeknipt in behapbare brokken. Dat vraagt om een breed gedragen langetermijnvisie op het geheel, met ruimte voor flexibele invulling in de tijd.

Tegelijkertijd is knooppuntontwikkeling voor Noord-Holland een elegante oplossing voor urgente maatschappelijke opgaven, zoals het terugdringen van de milieuvervuiling, het openhouden van het landschap, de bouw van voldoende woningen, het scheppen van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven en

het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Metropoolregio Amsterdam.

De verbeeldende kracht van het ontwerp kan bij knooppuntontwikkeling een belangrijke rol spelen. Het ontwerp ontrafelt de complexiteit door te laten zien welke slimme oplossingen mogelijk zijn. Het ontwerp dient als inspiratiebron, als gezicht voor de potentie van de stationsomgevingen in de verschillende tijdslagen, van morgen tot voorbij de horizon. Het ontwerp laat zien hoe het station kan transformeren van overstapmachine tot aantrekkelijke ontmoetingsplek.

De stations aan de Zaancorridor fungeren daarbij als communiserende vaten. Dat vereist brede samenwerking, want alleen zo kun je tot regionale afstemming en differentiatie komen. De schaalniveaus van het station zelf en van het regionale netwerk als geheel, moeten in de vervolgfase in samenhang verder worden uitgewerkt. Gezien het succes van de eerste ontwerpexercitie op het lokale schaalniveau ligt het voor de hand om het instrument van het ontwerpend onderzoek ook voor de regionale opgave in te zetten. Maar vooralsnog zijn de gemeenten aan zet: is knooppuntontwikkeling hun ernst, dan zullen ze nieuwe uitleglocaties hoe dan ook aan banden moeten leggen en hun stationsomgevingen op orde moeten krijgen. Tegelijkertijd moeten ze over de eigen grenzen heen durven kijken en voluit inzetten op het gezamenlijke toekomstconcept van de Zaancorridor.

Dit artikel is gebaseerd op interviews met Esther Hollenberg (wethouder Ruimtelijke Ordening Castricum), Heike Luiten (Regiodirecteur NS Randstad Noord), Monique Stam-De Nijs (wethouder Verkeer en Vervoerbeleid Heerhugowaard), Tjeerd Talsma (gedeputeerde Ruimtelijke Ordening Noord-Holland) en Addy Verschuren (wethouder Bereikbaarheid en Mobiliteit Zaanstad). Verder is gebruik gemaakt van het commentaar van de panelleden tijdens de bijeenkomst Designing TOD – Kansen voor de Zaancorridor: Michel Duinmayer (ministerie van I en M), Marcel Hertogh (hoogleraar TU Delft), Jaap Modder (Brainville), Kees Peters (Movares), Edwin van Uum (Het Noordzuiden) en San Verschuuren (Universiteit van Amsterdam). Ook Shirin Jaffri (provincie Noord-Holland) leverde input.

Tot slot is gebruik gemaakt van onderstaande literatuur:

- Knooppuntontwikkeling heeft toekomst, krachten bundelen op stationslocaties, *Anne Luijten, Gebiedsontwikkeling.nu, juni 2014*
- Maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland, *Provincie Noord-Holland en Vereniging Deltametropool, 2013*
- Noord-Holland gaat voor knooppunten, *Anne Luijten, Gebiedsontwikkeling.nu, mei 2014*
- Ontwerpen aan de Zaancorridor, *Anne Luijten, Gebiedsontwikkeling.nu, juni 2014*
- Succesfactoren bij knooppuntontwikkeling, interview met Luca Bertolini, Paul Chorus, Shirin Jaffri en Arthur Raphet Meeng, *Gebiedsontwikkeling.nu, oktober 2014.*



SAMENVATTING

De provincie Noord-Holland kiest voluit voor Transit Oriented Development (TOD), de integrale benadering van openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling. Meestal is TOD het terrein van verkeerskundigen en planologen, dit boek geeft juist ontwerpers ruim baan. Tien professionele ontwerpteams en vijf studententeams van de TU Delft kregen van BNA Onderzoek de gelegenheid de Zaancorridor ontwerpend te onderzoeken. *Onder Weg!* bevat alle plannen en analyseert de resultaten.

In zijn nauwe betekenis staat TOD voor het concentreren van wonen, werken en andere voorzieningen nabij spoorwegstations en haltes van het openbaar vervoer. Veel mensen denken daarom dat TOD per definitie gaat over het bouwen van nieuwe woningen en kantoren bij knooppunten, met hoogbouw als schrikbeeld.

Maar TOD is veel breder, zo laten Hans de Boer, Paul Chorus en Jutta Hinterleitner zien in hun essay *De ontwerpresultaten in vogelvlucht*: het gaat om het aanbieden van een gevarieerd programma met de juiste mix van wonen, werken en voorzieningen. Dat kan het toevoegen van winkels, kantoren, scholen of ziekenhuizen vereisen, maar net zo goed een betere ontsluiting van wandel- en fietsroutes van het station naar het stadshart of recreatieve attracties. Voorop staat dat de lokale context het uitgangspunt is.

De concentratie van ruimtelijke ontwikkelingen rondom de stations levert nieuwe reizigers op, zowel mensen die het station als vertrekpunt kiezen, als mensen die er hun bestemming vinden. TOD reikt dus verder dan een station of spoorlijn: het gaat om het achterland, om de regio als geheel, daar speelt het merendeel van onze verplaatsingen zich af. TOD kan van de Zaancorridor een verbindende mobiliteitsschakel binnen de Metropoolregio Amsterdam maken, en een drager van metropolitane, ruimtelijke ontwikkelingen.

Eind 2013 verscheen *Maak Plaats!*, dit boek is daarop het vervolg. Waar *Maak Plaats!* een uitvoerige analyse bevatte van de kansen in de hele provincie Noord-Holland, daar zoomt *Onder Weg!* in op de kansrijkste corridor in de provincie, de Zaancorridor, die loopt van Amsterdam tot Heerhugowaard. Of eigenlijk andersom, want de hoofdstad is de magneet die de passagiersstromen 's morgens naar zich toetrekt – 's avonds keren de forensen massaal weer terug. De onevenwichtige belasting van de corridor is een van de problemen die zowel professionele ontwerpteams als studententeams te lijf zijn gegaan met ontwerpend onderzoek.

Want dat is misschien wel het grootste verschil tussen beide boeken: *Onder Weg!* biedt geen abstracte, globale analyse, maar heel concrete ontwerpvoorstellen voor even concrete locaties. Juist ontwerpers kunnen namelijk de ruimtelijke aspecten van TOD verbeelden, verschillende schaalniveaus in samenhang bekijken en nieuwe ideeën en inzichten genereren. Bovendien kregen ze de opdracht mee om zowel te kijken naar de korte termijn ('archipuncturale' ingrepen voor 2020), de middellange termijn (grensverleggende ingrepen voor 2035) als de lange termijn (een *mind shift* voor 2065).

Tijs van den Boomen geeft in de reportage *Op ooghoogte* een impressie van de sociale condities in de stationsgebieden die de ontwerpers als onderzoeksobject meekregen: Heerhugowaard, Castricum, Krommenie-Assendelft, Koog-Zaandijk en Zaandam Kogerveld. Maar de ontwerpstudies leverden ook veel ideeën voor de corridor als geheel, met als meest in het oog springende: het haltermodel (concentratie van de woningbouwopgave in Zaanstad en 'dubbelstad' Heerhugowaard-Alkmaar) en de afwaardering van de provinciale weg tussen Uitgeest en Zaandam.

Er is nog een andere manier om naar de voorstellen te kijken: wat valt er in zijn algemeenheid te zeggen over de bijdrage die ontwerpers kunnen leveren aan TOD? Daarover buigen Filip Geerts en Michiel Riedijk van de TU Delft zich in het essay *De doorsnede*. Ze concluderen dat het een unieke kwaliteit van ontwerpend onderzoek is, dat het strategieën oplevert die niet rechtstreeks voortvloeien uit het programma van eisen. Ze onderscheiden in de voorstellen achtereenvolgens barrière-busting, heruitvinding, re-routing en het perron dat adres wordt.

Op een hoger abstractieniveau wijzen beide wetenschappers op het belang van de doorsnede bij infrastructurele opgaven als TOD: alleen daarmee kan de verhouding tussen architectuur en landschap worden begrepen.

Wat de ontwerpen voor de praktijk van de corridor betekenen, daarover voelt Anne Luijten de bestuurders uit de regio aan de tand. Hun enthousiasme blijkt groot. 'Deze visies triggeren me om op een andere manier naar ons knooppunt te kijken,' zegt bijvoorbeeld de wethouder van Castricum. Minstens zo belangrijk is dat de ontwerpen het ideale hulpmiddel blijken om bestuurders, inwoners en reizigers met elkaar te laten communiceren. De gedeputeerde van de provincie Noord-Holland: 'Als visuele verbeelding vormen ze het plaatje bij het verhaal. Daarmee krijg je iets los.' Dat geldt ook als ze niet direct toepasbaar zijn, zegt de wethouder van Zaanstad waarderend.

De ontwerpen helpen ook om de stations een eigen signatuur en identiteit te geven en zo differentiatie op de lijn te creëren. 'Zet bijvoorbeeld niet alle woningen aan de ene kant, en het werk aan de andere kant van de lijn,' laat de Regiodirecteur van NS optekenen, want 'we vervoeren natuurlijk graag mensen in plaats van warme lucht.' Harde afspraken ontbreken nog, voorlopig is verleiding nog het belangrijkste. En daarbij blijken ontwerpen een geducht wapen.

SUMMARY

The Province of North Holland wholeheartedly opts for Transit Oriented Development (TOD), an integrated approach to public transport and spatial development. tod is usually the domain of traffic engineers and planners; this book, however, gives designers free rein. BNA Research gave ten professional design teams and five teams of Delft University of Technology students the opportunity to research the Zaancorridor by design. *Onder Weg! (Under Way!)* includes all of their plans, and analyses the results.

At its most basic, TOD stands for the concentration of housing, employment and other facilities near railway stations and public transport stops. Many people think that TOD, by definition, is about building new homes and offices around transport nodes, with high-rise a looming spectre.

But as Hans de Boer, Paul Chorus and Jutta Hinterleitner show in their essay 'De ontwerpresultaten in vogelvlucht' (The Design Results in a Nutshell), TOD's scope is much wider: it offers a varied programme with a solid mix of housing and commercial and service premises. This may require adding shops, offices, schools or hospitals, but it may also mean improving access to hiking and cycling routes from the station to the city centre or to recreational amenities. Most importantly, the local context is the starting point.

The concentration of spatial development around stations generates new travellers: people who either choose the station as their place of departure, or who have it as their destination. TOD thus reaches beyond the single station or railway line. It reaches out to the hinterland, to the region as a whole: this is where the majority of our movements take place. TOD can turn the Zaancorridor into a connecting link in the Amsterdam Metropolitan Area mobility chain, and have it sustain metropolitan, urban development.

This book is the sequel to *Maak Plaats!* (Make Way!) which was published towards the end of 2013. Whereas *Maak Plaats!* contained a detailed analysis of opportunities in the entire Province of North Holland, *Onder Weg!* focuses on its most promising corridor, the Zaancorridor, which runs from Amsterdam to Heerhugowaard. Or rather: the other way around; the capital is the magnet that draws the early morning passenger flows, with massive numbers of commuters returning in the evening. The unbalanced use of the corridor is one of the problems that both professional design teams and student teams have been countering with their research by design.

Perhaps the biggest difference between the two books is this: rather than abstract, global analyses, *Onder Weg!* offers very concrete design proposals for correspondingly concrete locations. Designers visualize the spatial aspects of TOD, view different scales together and generate new ideas and insights. Moreover, they were instructed to not only look at the short term ('archipunctural' interventions for 2020), but also at the medium term (ground-breaking interventions for 2035) and the long term (a paradigmatic shift for 2065).

In his report *Op ooghoogte* (At Eye Level), Tijs van den Boomen gives an impression of the social conditions in the station areas that were the designers' research objects: those of Heerhugowaard, Castricum, Krommenie-Assendelft, Koog-Zaandijk and Zaandam Kogerveld. However, the design studies also yielded many ideas for the corridor as a whole, the most eye-catching ones the 'dumbbell model' (concentration of the house-building challenge in Zaanstad and in the 'twin city' Heerhugowaard-Alkmaar), and the downgrading of the highway between Uitgeest and Zaandam.

There is yet another way to look at the proposals: What can be said in general about the contribution that designers can make to TOD? Delft University of Technology's Filip Geerts and Michiel Riedijk address this issue in their essay *De doorsnede* (The Cross Section). They conclude that a unique quality of research by design is that it yields strategies that do not arise directly from the programme of requirements. In the proposals, they identify barrier-busting, reinvention, re-routing and platforms turning into addresses.

At a higher abstraction level, both researchers point to the importance of the cross section to infrastructural challenges like TOD: the relationship between architecture and landscape can only be understood using the cross section.

Anne Luijten asked the region's administrators what these designs can mean to the everyday use of the corridor. As it turns out, the administrators are very enthusiastic. To quote a Castricum alderman, for instance: 'These plans prompt me to look at our hub in a different way.' What is at least as important is that the designs turn out to be the ideal tool to facilitate communication among administrators, residents and travellers. A North Holland provincial executive put it this way: 'Like visualized imagination, they illustrate the story. This triggers something.' That is true even if the designs are not immediately applicable, says the councillor of Zaanstad appreciatively. The designs also help to give the stations their own signature and identity and thus create differentiation along the line. 'Do not, for instance, build only dwellings at one end of the line, and only commercial premises at the other,' says NS's regional director, 'obviously, we would rather transport people than hot air.' In the absence of binding agreements, enticement is more important at this point. And designs prove formidable weapons of enticement.

Overview Design Proposals

Heerhugowaard Student Team (page 38)

The Archipelago Route – Stepping Stones from the Polder through the Station to the Mall Heerhugowaard is a collection of islands that barely enter into relationships with each other. To break open the isolation of the islands, a new slow traffic route is created in the residual spaces between them, running from the agricultural area north of the station to the mall in the heart of the city. Five objects mark the new route and forge the isolated islands together into an attractive archipelago.

Heerhugowaard Design Team 1 (page 44)

MRA Heerhugowaard – Heerhugowaard as Part of the Amsterdam Metropolitan Area By extending the High Frequency Rail Programme (PHS) to include Heerhugowaard, the city becomes a full part of the Amsterdam Metropolitan Area (MRA). The regional function of Heerhugowaard is enhanced by adding housing and facilities. Economically, the station area currently mainly focuses on care and education; agribusiness, alternative energy and tourism will be added. The station area and the south tangent will be radically overhauled to facilitate slow traffic and public transport and to enhance the residential quality. The south tangent will thus grow into a horizontal landmark.

Heerhugowaard Design Team 2 (page 52)

Fields of Chances – Opportunities for Growth on Polder Plots To prevent the Zaancorridor, a ribbon along historical landscapes, from collapsing under development, building between Amsterdam and Alkmaar is no longer allowed. Growth is met by the twin city Heerhugowaard-Alkmaar, which is becoming the second city in the Zaancorridor after Amsterdam. The planning structure provides a good basis for further urbanization of the twin city. Heerhugowaard is to have a new type of open-structured station, which will have its effect on the rest of the city.

Castricum Student Team (page 70)

Celebrating the Interface – The Town Meets Dune Station It is not the station itself that is the biggest barrier between the village and the dunes: it is the railway track and the supporting facilities that set the two worlds apart. To restore the visual connection between the dunes and the village, the existing platforms and the roof can remain as they are, while the station forecourts and associated facilities, such as bicycle sheds, are reconstructed on a lower level. That way, the public space is extended from one side of the track to the other.

Castricum Design Team 1 (page 76)

Landscape Oriented Development – Growing a Natural Hub The exceptional position of Castricum, literally on the interface between peat meadows and dunes, invites the use of the landscape as a basis for spatial development. The focus is on fortifying recreation, tourism and nature, with features like a natural cemetery, a watchtower and natural swimming pool. The infrastructure also blends into the landscape, with a dune tram, a barefoot trail and a zip line. In the long term, Castricum will become an exclusive residential enclave for people who love nature and seek out the fringe of the metropolis.

Castricum Design Team 2 (page 84)

Vista by the Sea – A Leisure Destination in the Metropolitan Region To strengthen the physical and psychological connection between the village and the dunes, new functions must be realized perpendicular to the railway track, rather than along it. This implies, among other things, the decentralization of recreational facilities along existing country roads perpendicular to the track, the construction of east-west connections for cyclists beneath the track, and making the semi-public areas such as the cemetery and the sports field traversable. It also means felling the trees on the dune side of the station and permitting hospitality industry in the archaeology centre Huis van Hilde.

Krommenie-Assendelft Student Team (page 100)

Station Through the Façade – Create Visible Infrastructure and Add Connections In the past, solutions focused on sub-problems, creating a disjointed area that constituted a strong barrier. This design therefore does not add any solutions, but digs away the soil on one side of the railway track to facilitate the realization of slow traffic connections in all directions. At the same time, old solutions – such as the skeleton of the bike ramp, parts of the tunnel and the railway itself – are made visible.

Krommenie-Assendelft Design Team 1 (page 106)

Park Assenie – Snippets of Green Give Way to Track Park The Krommenie-Assendelft railway track zone is transformed into an elongated, central park that connects the landscapes to the east and west of the village. The N203, which runs parallel to track and park, will be downgraded to a park street that will be easier for pedestrians to cross. The realization of this large park allows for the removal of the thumbnail parks north of the track. These areas can be used for densification. To underline the recreational potential of the park and of the Zaancorridor as a whole, cycling routes are planned for the near and distant future.

Krommenie-Assendelft Design Team 2 (page 114)

Station Market – From Transfer Machine to Metropolitan Meeting Point Train and car transport will in the long term merge into a coherent system of unmanned vehicles (Personal Rapid Transport, PRT) that will need much less space. In North Holland alone, an area 2.5 times the size of Haarlem will thus become available for transformation. In the short term, the public space to the north and south of the Krommenie-Assendelft station will be made more coherent. In the medium term, there will be room for new functions in the area: sports and leisure facilities, water storage and small-scale private or collective food production. Once the PRT network is completed, the station will lose its transfer function and become a marketplace new-style, a collective meeting point between the metropolis and people's living and working environments.

Koog-Zaandijk Student Team (page 132)

The Artefact – Use the Infrastructural Wasteland The provincial road, the railway track and the bike paths form a broad infrastructural bundle that has created elongated wastelands. Interventions in these wastelands should ensure that their accessibility is increased (in north-south direction), and that perpendicular connections arise (east-west). The interventions, which are related as to the use of materials and construction method, include a promenade along the cemetery, a crossover, a new entrance to the station in the north, and ramps for bike paths and cycle sheds.

Koog-Zaandijk Design Team 1 (page 138)

Scenarios on the Zaan – Interventions in the Short Term, Strategic Choices in the Long Term Scenarios make it possible to identify the consequences of (political) choices and formulate a widely supported plan. The study successively addresses: the New Zaan Economy (existing industry gives way to high-density mixed use areas), Industry on the Zaan (existing industry continues to grow; compacting and optimizing existing neighbourhoods) and Zaan's Green (preservation of the green and recreational character, industry gives way to dwellings in parks). In the short term, no-regret interventions are planned that do not block any of the scenarios: add homes in the Zaan style, strengthen the Zaan's identity, promote tourism and tackle the barriers.

Koog-Zaandijk Design Team 2 (page 147)

The Zaan Zapper – Metro Bus to Replace Sprinter Train and Car The Zaan Zapper is a system of metro buses to replace the Sprinter trains. Both the number of stops and the frequency of public transport thereby increase considerably, improving the accessibility of the neighbourhoods. Car traffic is pushed back, and the current provincial road is transformed into an urban boulevard,

which will function as a catalyst for urban intensification. There is room for 12,000 dwellings within a 250-m radius around the stops of the Zaan Zapper. If there are no more Sprinter trains, the desired frequency increase of intercity trains can be realized on the existing track. Thanks to the Zaan Zapper, it is no longer necessary to create fly-overs at the intersections of the main road and the track.

Zaandam Kogerveld Student Team (page 164)

The Shortcut – A Modern Elephant Path as a Catalyst The Shortcut focuses on the improvement of the connection between the existing dwellings and the station, rather than on additional housing. Adding bike paths and pedestrian trails to the bridge over the river Zaan and enlivening the strip between the bridge and Zaandam Kogerveld station creates a short, attractive slow-traffic route, which entices more people to use public transport and at the same time greatly improves the environment.

Zaandam Kogerveld Design Team 1 (page 166)

Things to Think About – The Station as Energy Hub and Transfer Point The orientation of the station is reversed. If the platforms are 'folded' westward, the station will henceforth face the water to serve as a connection between the Zaan and the Waterland. The Noordervaldeursloot is re-dug and the lock restored, to literally reconnect the Zaan and the landscape. The abandoned industrial buildings will accommodate clean, innovative industrial and service companies. The buildings on the Zaan will be densified, the Kogerveld and Oostzijderveld districts, on the contrary, will become more spacious. An air route between the station and hospital will ensure that the railway track no longer constitutes a barrier.

Zaandam Kogerveld Design Team 2 (page 172)

Flow Control – Rationalization of the Traffic Structure, Livening up the City In the short term, the access road from the A7 will be downgraded to a city street and Zaanstad will be given a clear ladder structure. A green living, working and recreational area can subsequently be developed on the sports fields south of the station. The next step consists of closing two dead-end railway lines (Zaancorridor and the corridor to Enkhuizen) to form the Circle Line North Holland. Kogerveld then becomes one of the key locations in the regional network and can be densified based on the existing green and water structure. In the long term, the station is a link in the flows of people, goods, food, raw materials, energy and data.

Colofon

Redactie

Hans de Boer (TU Delft)
Tijs van den Boomen (hoof dredactie)
Paul Chorus (provincie Noord-Holland)
Jutta Hinterleitner (BNA Onderzoek)

Redactieraad

Milko Buter (gemeente Zaanstad)
Jeroen Drenth (gemeente Castricum)
Filip Geerts (TU Delft)
Paul Gerretsen (Vereniging Deltametropool)
Willem van Heijningen (NS Stations)
Roxane van Hoof (TU Delft)
Shirin Jaffri (provincie Noord-Holland)
Martijn Kas (Stadsregio Amsterdam)
Merten Nefs (Vereniging Deltametropool)
Eric de Niet (gemeente Zaanstad)
Patrick Rentinck (gemeente Heerhugowaard)
Bram Rodenburg (gemeente Castricum)
Michaela Stegerwald (Stegerwald Designs)
Hans Visscher (gemeente Heerhugowaard)
Bart Witteman (provincie Noord-Holland)

Ontwerp

Yvo Zijlstra, Antenna-Men

Engelse vertaling samenvatting

D'Laine Camp

Foto's

Theo Baart (p6 Heerhugowaard, p8 Castricum, p13 Heerhugowaard, p14 Castricum, p22 Castricum, p36/37 Heerhugowaard, p68/69 Castricum, p98/99 Krommenie-Assendelft, p130/131 Koog-Zaandijk, p162/163 Zaandam Kogerveld, p187 Koog-Zaandijk, achterplat Koog-Zaandijk)

Quirijn Kuchlein (p4 Castricum, p28/29 Bakkum-Noord, p60/61 Bakkum-Noord, p90/91 Uitgeest, p122/123 Wormerveer, p154/155 Zaandam, p180/181 Amsterdam)

Drukwerk

Diekeure, Brugge

Projectteams studenten

Castricum – Espen Eide, Laurence Gibbons
Heerhugowaard – Dina Dönch, Stef Hoeijmakers, Rei Sawaki
Koog-Zaandijk – Andrew Hollands, David Bravo Villafranca
Krommenie-Assendelft – Jirka Berka, Andrius Kalinauskas, Paul de Wilde
Zaandam Kogerveld – Vincent Marchetto

Projectteams

De ZaanZapper – M3H Architecten, HOSPER landschapsarchitectuur en stedenbouw, Carmela Bogman vormgeving in de openbare ruimte, Remco Rolvink Spatial Strategies

Fields of Chances – architectuurstudio HH – NOAHH (Patrick Fransen), temp.architecture (Tom Bergevoet), van Paridon x de Groot landschapsarchitecten (Ruut van Paridon), Royal HaskoningDHV (Marije Poel), Jorna Advies (Paul Jorna), architectuurstudio HH (Maartje Nuy)

Gedachtegoederen – Stephan Schagen, Dingeman Deijs, Eric Klarenbeek, Maartje Dros

Landscape Oriented Development – Knevel Architecten (Benjamin Robichon), DS landschapsarchitecten (Maike van Stiphout), Paul Baartmans, Groen Licht Verkeersadviezen (Floris Visser)

MRA-Heerhugowaard – Venhoeven CS architecture & urbanism (Ton Venhoeven), Arcadis (Robert Jan Roos, Beate Vlaanderen, Marc Starmans, Bert van Eekelen), René Kuiken Urbanism

Park Assenie – Anik See, Korth tielens architecten (Mike Korth, Gus Tielens), Lodewijk Baljon landschapsarchitecten (Marie-Laure Hoedemakers, Ania Sobiech), TNO Smart Mobility (Martijn de Kievit)

Scenario's aan de Zaan – Nunc architecten (Johan Krol, Steven Brunzman), Artomic (Sanne Janssen Groesbeek), Nieuwbruut (Ed Ravensbergen, Marc Holvoet), Goudappel Coffeng (Ron Bos)

Stationsmarkt – xvw architectuur (Xander Vermeulen Windsant), Ruimtelijk Plan (Maarten Bosman), Buro Bol (Thor Hendriks), Movin (Onno Prujs), Joost Körver architect

Stroomsturing – Architectenbureau Micha de Haas (Micha de Haas, Arjan Dubois), Bespoke Stedelijke Ontwikkeling (Bouke Kapteijn), Delva Landscape Architects (Steven Delva, Jens Jorritsma, Rens Wijnakker), Goudappel Coffeng (Christiaan Kwantes)

Vergezicht aan Zee – Zwarts & Jansma Architects (Ralph Kieft), Michel Heesen architecture & landscape design, Grontmij (Willemijn Streutker, Durk de Vries, Paul Hengeveld)

© 2014, BNA Onderzoek en de afzonderlijke auteurs, ontwerpers en fotografen
ISBN 9789462285705



