

LOKET KNOOPPUNTEN STATIONSGEBIED HOOFDDORP

AUG 2016



Loket Knooppunten

Stationsgebied Hoofddorp

strategie voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied

juli 2016



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	6
----------	------------------	----------

2	OPGAVE	8
	KNOOPPUNTENLOKET CRA	8
	OPGAVE	9
	OPZET	9

3	STATIONSGBIED HOOFDDORP	10
	TIJDLIJN STATIONSGBIED	10
	STATION EN STAD	11
	AMBITIE GEMEENTE	11
	HET STATIONSGBIED	11
	ANALYSE VAN HET STATIONSGBIED	13
	RUIMTELIJK RAAMWERK	14

4

STRATEGIE EN AANPAK

18

EERSTE STAPPEN NAAR REALISATIE

20

AAN DE SLAG

23

Inleiding

In Hoofddorp is er een breed gedragen ambitie om het stationsgebied beter te verbinden met het centrum. Waar het station in de jaren '80 aan de rand van Hoofddorp lag, is het stedelijk gebied in de loop der jaren op deze plek doorgegroeid tot voorbij het spoor en ligt het nu midden in stedelijk gebied. Er is geen sprake van een heldere ruimtelijke relatie tussen het stationsgebied en haar context.

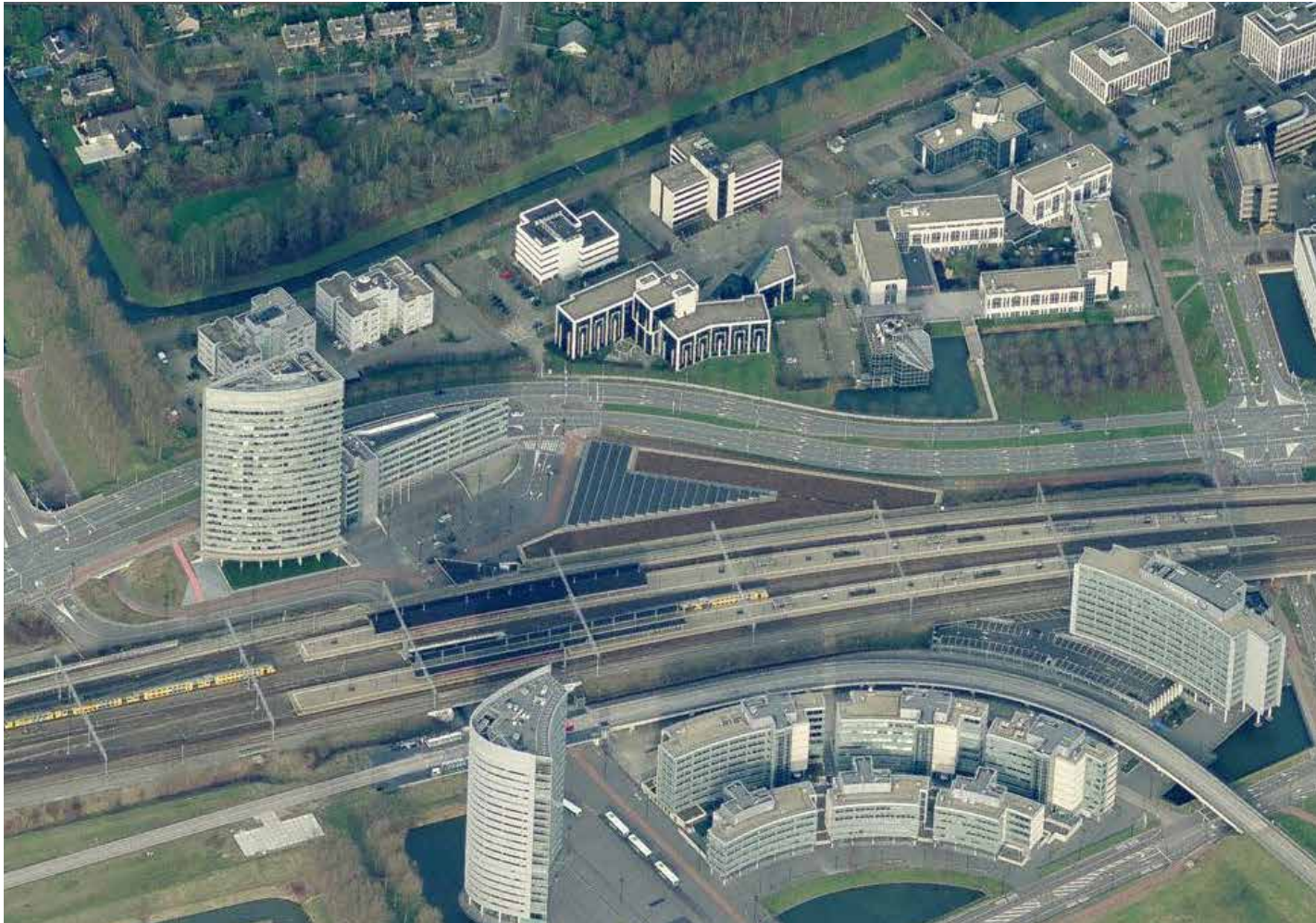
Het stationsgebied Hoofddorp maakt onderdeel uit van het programma van het Knooppuntenloket. Vanuit het College van Rijksadviseurs (CRA) en de gemeente Haarlemmermeer is Posad als ruimtelijke, strategische en ontwerpende partij gevraagd om onderzoek te doen naar een kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving en te komen met een ontwikkelings strategie voor het stationsgebied. Doel is om de (wenselijke) initiatieven van de verschillende partijen in kaart te brengen

en dit te vertalen naar een stapsgewijze ruimtelijke ontwikkelstrategie, die door lokale initiatiefnemers kan worden uitgevoerd.

In twee fasen is er met de stakeholders en Hoofddorp centraal samengewerkt om tot een ontwikkelingsstrategie te komen. Deze strategie laat zien hoe er op korte termijn stappen te maken zijn om het gebied beter met de context te verbinden en om het gebied meer verblijfskwaliteit te geven. De eerste stap voor uitvoering van de strategie is gedetailleerder uitgewerkt waarbij met ondernemers, Prorail en de stadsregio is besproken wat verschillende stakeholders moeten doen om dit te realiseren.



2. Opgave



Knooppuntenloket CRA

Het belang van een robuust mobiliteitsnetwerk ter bevordering van sterke stedelijke regio's is breed onderkend. Aantrekkelijke en goed georganiseerde multimodale knooppunten met goede voorzieningen, mogelijkheid voor een eenvoudige overstap en een sterke koppeling met de directe omgeving zijn hierbij cruciaal. De ontwikkeling van een knooppunt is een complexe opgave met het risico op een langdurig traject van onderzoek, theorievorming en veel discussie. Daarbij zijn de middelen voor een grootschalige aanpak bij zowel marktpartijen als overheden door de recente crisis steeds beperkter geworden. Beheer wordt soms uitgesteld of tot een minimum beperkt. Aanwezige lokale initiatieven wachten op een stimulans van het rijk of het grote geld van een projectontwikkelaar. Dit gaat ten koste van de ruimtelijke kwaliteit van veel knooppunten, terwijl

er ook op de korte termijn al veel te winnen is zonder grote investeringen te doen.

Met een nieuwe insteek is het Loket Knooppunten van de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad een programma gestart met als doel sterke multimodale knooppunten een stimulans te geven. Het loket organiseert experimenteeruimte waarin door middel van onderzoek partijen en lokale initiatieven worden samengebracht en gezocht wordt naar concrete verbetering voor een knooppunt en haar omgeving. Daarmee hanteert het Loket een vernieuwende werkwijze, waarbij niet wordt gewacht op grote ingrepen of investeringen zoals in de klassieke gebiedsontwikkeling, maar waarbij samen met stakeholders vanaf dag één gewerkt wordt aan een stapsgewijze kwaliteitsverbetering van het gebied. Door



foto stationsgebied Hoofddorp www.bing.com/maps

KLASSIEKE ontwikkeling



Niet wachten op één grote ingreep...

het SAMENWERKINGS proces



....maar vanaf dag één werken aan een stapsgewijze verbetering van het gebied

het samenbrengen van lokale initiatieven en te kijken welke ingrepen nu al te realiseren zijn, kan op korte termijn een eerste impuls worden gegeven aan de kwaliteit van het gebied. Grote ontwikkelingen blijven mogelijk, maar een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied is hiervan niet langer afhankelijk. Een eerste initiatief, hoe klein ook, kan andere partijen verleiden ook in het gebied te investeren. Er wordt een proces in gang gezet dat kan blijven evolueren, de plek zal steeds prettiger worden voor reizigers en gebruikers van het gebied.

3. Stationsgebied Hoofddorp



1800



1849-1852



1912-1936



1981

Tijdlijn stationsgebied

Voor de drooglegging van halverwege de negentiende eeuw bestond de Haarlemmermeer uit een gebied vol met grote waterplassen. Na de drooglegging ontstond de gemeente Haarlemmermeer en zijn er twee dorpen gesticht; Kruidorp en Vennep. In 1868 werden deze namen gewijzigd in Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Eind negentiende eeuw is de Stelling van Amsterdam aangelegd. Deze doorsnijdt de Haarlemmermeerpolder en Hoofddorp. Dit verdedigingswerk is vandaag de dag binnen Hoofddorp nog steeds goed zichtbaar en de Geniedijk grenst aan het huidige stationsgebied aan de zuidzijde.

Hoofddorp maakt vanaf 1912 onderdeel uit van de Haarlemmermeerspoorlijnen. Dit lokale spoor heeft dienst gedaan tot begin jaren '70. In 1981 werd de Schiphollijn geopend met een nieuwe verbinding tussen Amsterdam en Leiden. Hoofddorp kreeg hiermee een nieuw station aan deze lijn. Met de spoorverdubbeling in 1996 heeft Hoofddorp een nieuw station gekregen op de locatie waar het nu gelegen is.

Vanaf 2002 maakt Hoofddorp onderdeel uit van het busnetwerk van de Zuidtangent (nu onderdeel van R-net). Deze vrije HOV-verbinding tussen Haarlem en Schiphol heeft bij het station van Hoofddorp een halte boven op het viaduct ten westen van de zuidelijke ingang van het station.



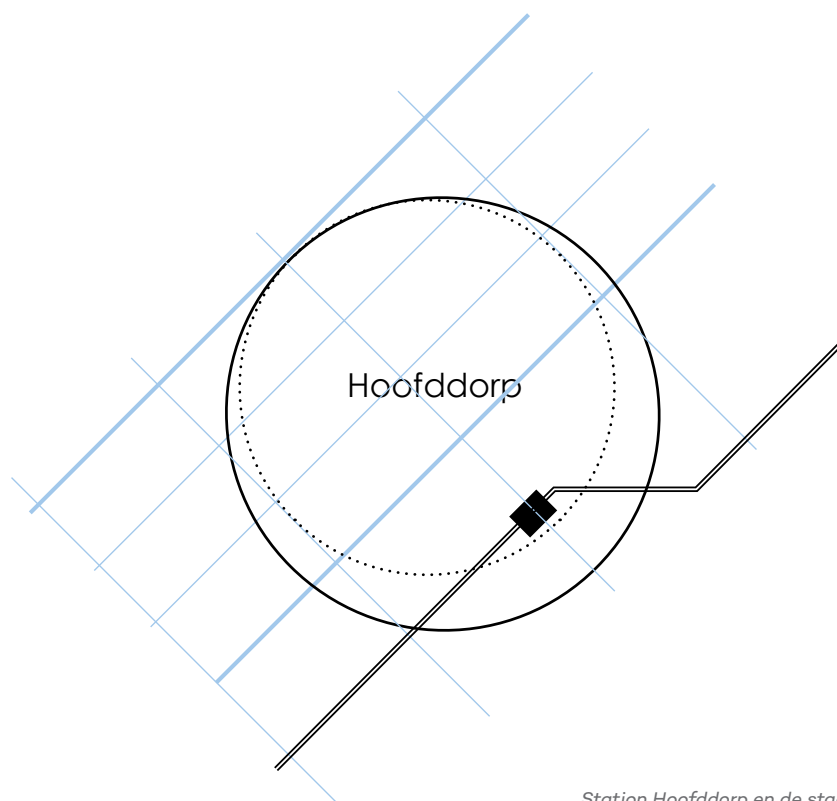
Station Hoofddorp aan de Schiphollijn 1981



Station Hoofddorp 1996



Zuidtangent bij station Hoofddorp 2002



Station Hoofddorp en de stad

Analyse

STATION EN STAD

Het eerste station Hoofddorp was onderdeel van het netwerk van Haarlemmermeerlijnen. Het inmiddels naar woningen getransformeerde stationsgebouw lag centraal in het polderdorp. Het huidige station Hoofddorp is onderdeel van de Schiphollijn en ligt aan de rand van het stedelijk gebied. Het station is oorspronkelijk gebouwd als een bescheiden tussenstop bij de aanleg van de lijn tussen Amsterdam en Leiden. In eerste instantie lag het station zuidelijker op de doorsnijding met de Geniedijk, maar is na verloop van tijd eind jaren '90 verplaatst naar de huidige locatie ten noorden van de Geniedijk, die onderdeel vormt van de Stelling van Amsterdam.

Het stedelijk gebied is in de loop der jaren op deze plek doorgroeid tot voorbij het spoor en ligt het nu midden in stedelijk gebied. Nieuwe ontwikkelingen ten zuiden en zuid-westen van het station zullen het stationsgebied in de toekomst nog verder inbedden in het stedelijk weefsel.

AMBITIE VAN DE GEMEENTE

In Hoofddorp is er een breed gedragen ambitie om het stationsgebied beter te verbinden met het centrum. Het gaat hierbij dan niet alleen over de verbinding tussen station en stad, maar ook de transformatie van het

gehele stationsgebied, inclusief Beukenhorst West in een stedelijk gebied met wonen, werken en recreëren. Deze verbinding vormt het centrale doel van het open planproces "Hoofddorp Centraal". Deze studie heeft als insteek om een sterke uitwisseling te hebben met deze bestaande studie en het open planproces. Het is

" Het stationsgebied, en meer specifiek het stationsplein, is de plek waar iedereen weer voetganger wordt "

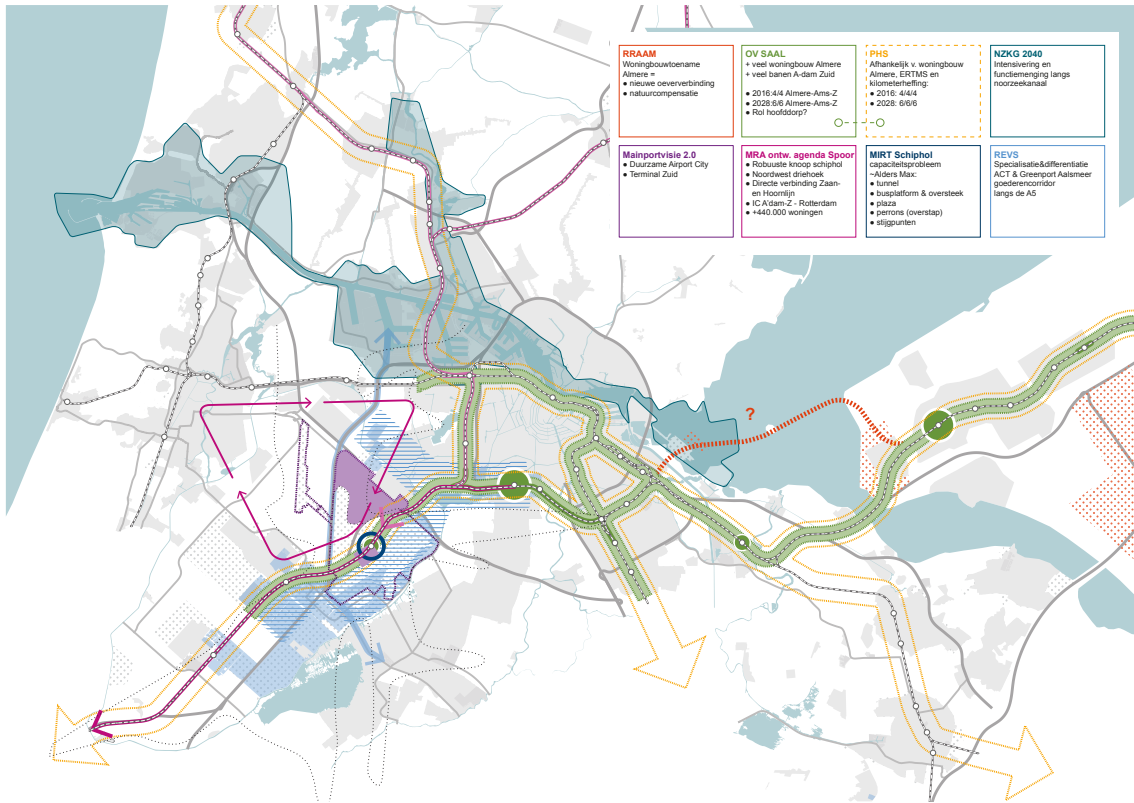
Koen van Velsen (voormalig Spoorbouwmeester)

op voorhand de bedoeling geweest dat beide trajecten elkaar wederzijds zullen beïnvloeden.

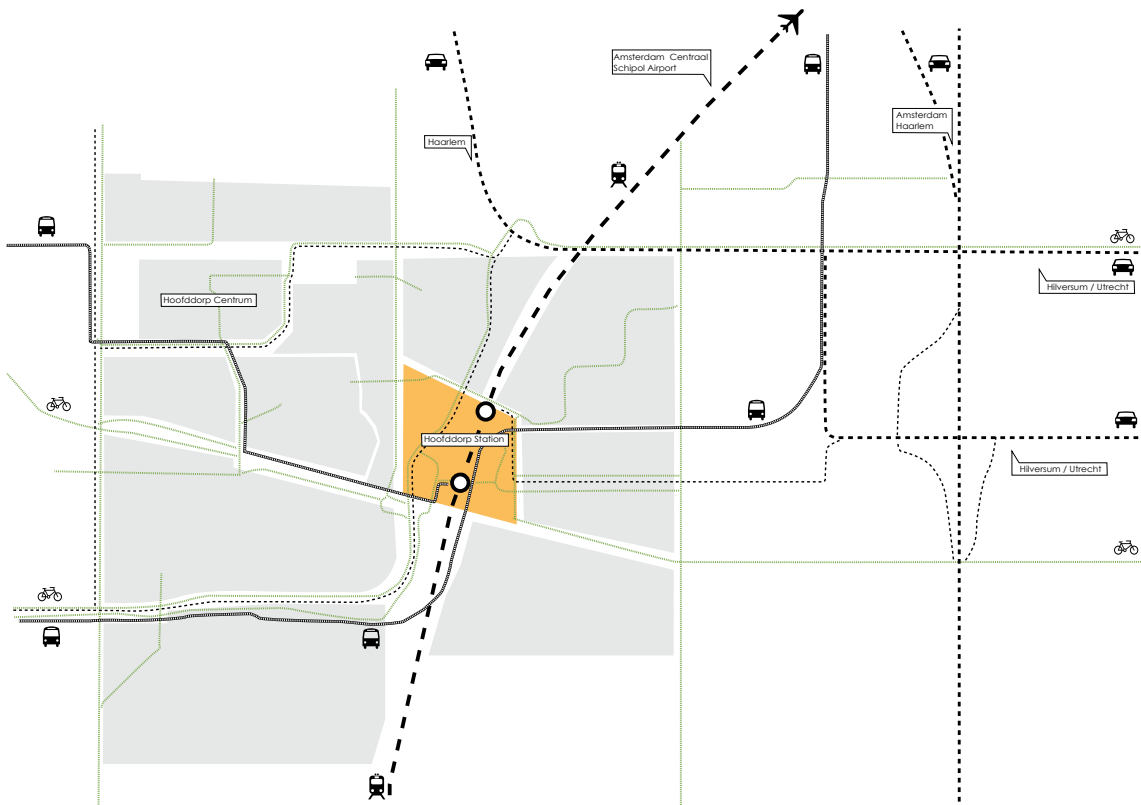
HET STATIONSGBIED

Hoofddorp is geen station met een voor- en een achterkant, maar een station met twee uitgangen die beiden beter aangesloten zouden moeten worden met hun directe omgeving. Een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit voor de voetganger kan hier een impuls betekenen voor

3.



Regionale context en ligging station Hoofddorp



De ontsluiting van station Hoofddorp met twee toegangen (noord en zuid) leidt feitelijk tot twee losse stations.



onduidelijke routing centrum



entree van zuidzijde gezien vanaf perron



voorzieningen en kaartverkoop

het stationsgebied als geheel en zal de werking van het knooppunt sterk kunnen verbeteren.

ANALYSE VAN HET GEBIED

Het station is gelegen in een gebied met voornamelijk bedrijven. De verbinding van het station Hoofddorp met het centrum van de stad is onduidelijk en niet eenduidig voor voetgangers en fietsers. Er is geen sprake van een heldere ruimtelijke relatie, waardoor de voetgangers zijn overgeleverd aan het volgen van de bewegwijzering. Het stationsgebouw zelf is een open constructie en heeft geen duidelijk entreegebouw. De wijze waarop de toegang bij de zuidelijke entree is vormgegeven maakt het diffuus waar het station begint. Zo is de toegang tot de lift pal naast een doorgaande fietsroute gelegen onder het viaduct. De manier waarop stationsgerelateerde functies als kaartverkoop en kiosk zijn gepositioneerd maken dit gebied ook minder overzichtelijk. Er is geen sprake van een stationsplein waar de verschillende modaliteiten rondom verenigd zijn. Alle stationsfuncties liggen versnipperd in het gebied. Daarnaast is er geen sprake van een natuurlijke wayfinding. Er heerst steeds een gevoel van: "loop ik hier wel goed?".

Het stationsgebied werkt aan de zuidzijde als overstapmachine. Het voorziet in een overstap tussen trein, Zuidtangent/R-net (HOV) en bus. Meerdere lokale fiets- en autoroutes komen hier samen met faciliteiten voor kiss & ride en fietsparkeren dicht bij het station.

De ruimte voor de voetganger is hier sterk ondergeschikt en met name de aangegeven route naar het centrum is onlogisch. Deze loopt langs het verhoogde spoor over de drukke Van Heuven Goedhartlaan richting de noordelijke entree van het station. Dit terwijl een kortere en minder drukke route (die niet is aangegeven) de van Heuven Goedhartlaan direct oversteekt en door het gedateerde bedrijventerrein Beukenhorst West loopt.

Waar de zuidelijke entree duidelijk een overstappunt is, is de noordelijke entree de hoofdentree voor bestemmingsverkeer. Het is de entree van de stad, maar mist geheel de allure van een entree tot de stad en past niet bij de ambities die Hoofddorp bij het gebied heeft. De noordelijke entree is in zijn vormgeving sterk ondergeschikt aan de zuidelijke entree en heeft ook vrijwel geen voorzieningen. De toegang tot de perrons is veel smaller en komt uit op een smal trottoir met direct daarnaast een doorgaande fietsroute. Deze krappe ruimte leidt met name in de spits dagelijks tot onaangename situaties. Daarnaast is de stationsentree vrijwel niet zichtbaar.

Er liggen kansen om de natuurlijke routing in het stationsgebied te verbeteren, de connectie met de stad op meerdere punten aan te pakken en de noordelijke uitgang de allure te geven die het verdient.



Een ring als ruimtelijk raamwerk



Ring verdeeld in dertig projecten (zie pagina 16-17 voor uitwerking).

Ruimtelijk raamwerk

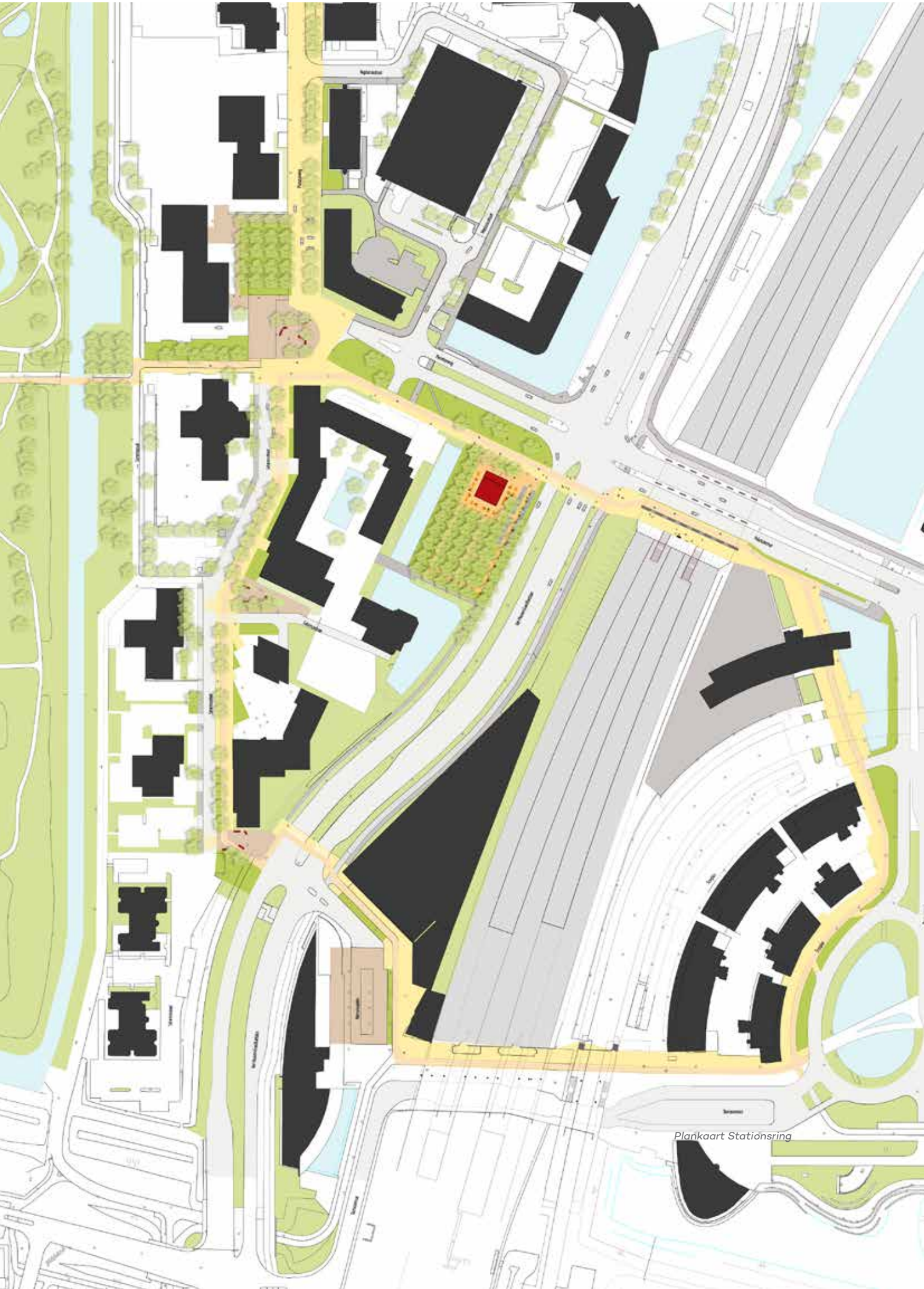
Station Hoofddorp heeft geen klassiek stationsplein met een stationsgebouw, maar is ingepast onder de spoorbundel. De aanwezige infrastructuur domineert het gebied. Hierdoor mist het stationsgebied verblijfskwaliteit en een duidelijk samenhangend kader. Wij stellen voor een ruimtelijk raamwerk te introduceren waarbij de routes voor de voetganger dragend zijn.

Zonder de bestaande situatie te hoeven wijzigen, is er een ringvormige structuur aan te wijzen die de verschillende bestemmingen rondom het stationsgebied met elkaar in verbinding brengt. Beide stationstoegangen en ook alle functies en modaliteiten die onderdeel uitmaken van de overstapmachine zijn aan deze Ring gelegen. Vanaf de Ring is er aansluiting op het omliggende stedelijk weefsel te maken en is deze in staat de routing voor de voetganger helder en overzichtelijk te maken. De Ring vergroot de vindbaarheid van het station: vanaf het centrum naar het station maar ook andersom. De Ring heeft de potentie om een structuur te zijn die richting geeft aan de transformatie van het stationsgebied tot een fijne entree van de stad en een openbare ruimte waar de voetganger zich thuis voelt.

De Ring bestaat feitelijk uit een aaneenschakeling van ruimtes en plekken die er vandaag al zijn. Waar het aan ontbreekt is een duidelijke samenhang en een eenduidige vormgeving. Om beter te duiden hoe de Ring als samenhangend geheel stapsgewijs tot stand zou kunnen komen, hebben we de Ring in duidelijke eenheden verdeeld die ieder als afzonderlijk projectgebied kunnen worden aangeduid. Voor elke plek of project zijn verbe-

terpunten aan te wijzen die bijdragen aan de verbetering van de kwaliteit en werking van het stationsgebied. Voor de uitwerking van de StationsRing hebben we de volgende uitgangspunten gedefinieerd:

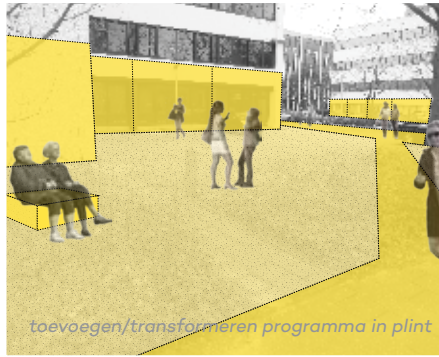
- **De Ring verbindt bestemmingen**
Een goede doorbloeding van het gebied met een heldere structuur van de openbare ruimte zal er voor zorgen dat het omliggende stedelijk weefsel beter verbonden wordt.
- **Gebouwen krijgen 'adres' aan het station**
Dit betreft de stationsgerelateerde functies, maar zeker ook de overige gebouwen en percelen aan de ring. Juist hier kunnen nieuwe functies en programma's een plek krijgen en kan het gebied tot een meer gemengd stedelijk milieu transformeren.
- **De Ring wordt een bestemming op zichzelf**
De openbare ruimte van de ring en de plekken die hiermee aan elkaar worden geschakeld kunnen ook met nieuw programma 'geladen' worden waardoor de ring ook een plek wordt om te verblijven.
- **Herkenbaar en dragend karakter**
Een duidelijke en eenduidige vormgeving van de route rond het station zal het station gevoelsmatig dicht bij de omliggende gebieden trekken en de reiziger eerder het gevoel geven al bij het station te zijn.
- **Flexibiliteit in realisatie en beheer**
In de uitwerking van delen moet gedacht worden in de faseerbaarheid, maar ook in het mogelijk vergroten van de structuur of het openbaar gebied waardoor de ring mee kan groeien met de ontwikkelingen in het stationsgebied.



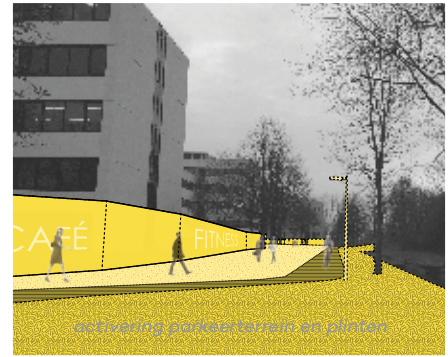
Plankaart Stationsring



bestaande parkeerplaats combineren met P&R



toevoegen/transformeren programma in plint



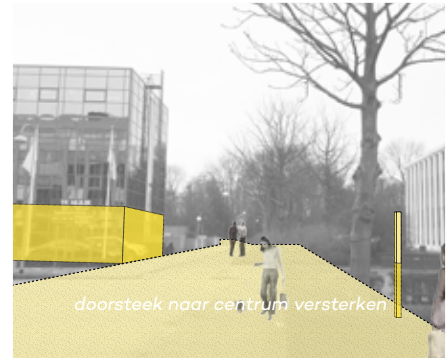
activering parkeerterrein en plinten



Kiss&ride op andere plek in bestaande overkapping



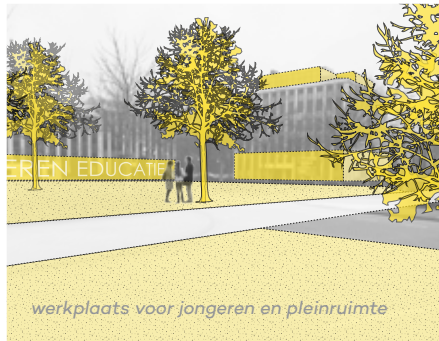
verregaande opwaardering stationsentree



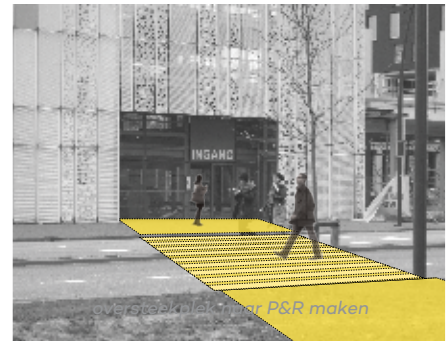
doorsteek naar centrum versterken



overdaakte stalling op parkeerterrein



werkplaats voor jongeren en pleinruimte



oversteek naar P&R maken



water benutten als verblijfskwaliteit



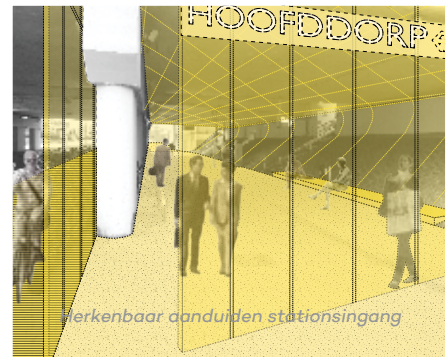
benutten bestaande verblijfskwaliteit



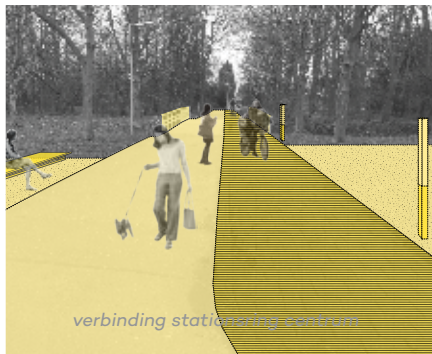
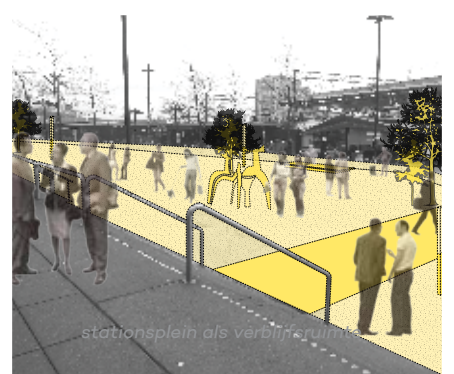
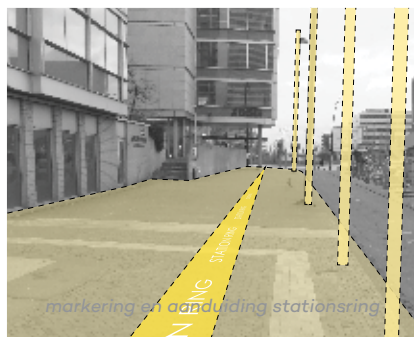
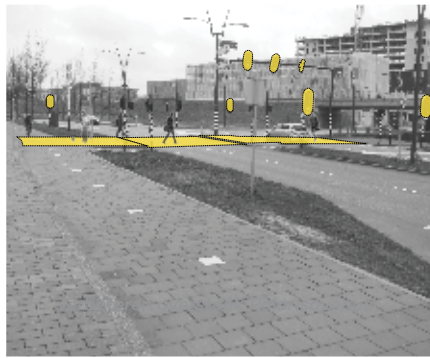
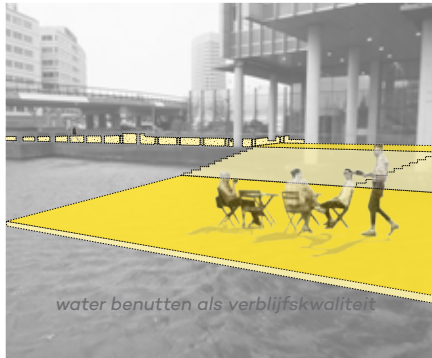
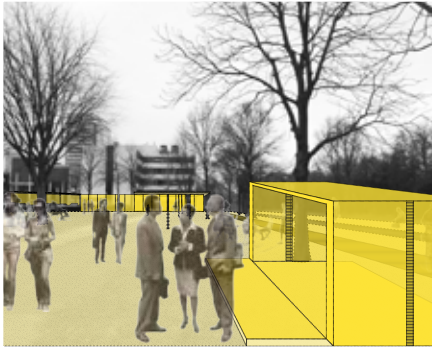
betere route langs water maken



deel parkeergarage benutten als fietsenstalling



herkenbaar aanduiden stationsingang



Ring verdeeld in dertig projecten

4. Strategie en aanpak



Participatieproces van Hoofddorp Centraal

In dit Knooppuntenloket is er voor Hoofddorp gewerkt aan een strategie voor de verbetering van het stationsgebied. Hierbij is er gekeken welke mogelijkheden er zijn om stapsgewijs tot een transformatie van het stationsgebied te komen. Dit vraagt uiteraard meer dan enkel een wijziging van de openbare ruimte. Met name de transformatie van de deels leegstaande gebouwen in bedrijvenpark Beukenhorst West kunnen een belangrijke troef in dit proces zijn. Toch willen we er voor waken dat er een status quo ontstaat waarbij de betrokken partijen naar elkaar kijken om in beweging te komen. Om die reden zijn we met diverse betrokkenen het gesprek aangegaan. Hierbij is er telkens gekeken wat de bijdrage van de betreffende partij zou kunnen zijn en welke stapjes er nodig zijn om het proces van transformatie in gang te houden.

Dit heeft zich vertaald in een strategie waarbij voor de verschillende delen van de ring gekeken is naar een strategie waarbij er in stappen opgeschaald kan worden. Hierbij vraagt fase 1 om een reëtelijke geringe investering

en wordt het plan bijvoorbeeld nog niet afhankelijk gemaakt van de stappen die gebouw-eigenaren in het gebied nog moeten nemen. In deze stap wordt wel al de route gerealiseerd en herkenbaar vormgegeven. In fase 2 kan de openbare ruimte verder verbreed en vormgegeven worden. Ook kan er nog verder programma worden toegevoegd in de vorm van kleine kiosken of inrichting van plekken om te verblijven. In de laatste fase kan de ring doorgroeien naar de aangrenzende gebouwen en reageren op het programma dat hier in de plinten van de gebouwen een plek krijgt.

In de verschillende gesprekken met diverse stakeholders kwam telkens naar voren dat een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in het gebied als een voorwaarde wordt gezien voor de ontwikkeling naar een hoogwaardiger en dynamischer stedelijk stationsgebied. Dit inzicht werd ook binnen het open planproces van Hoofddorp Centraal gedeeld.



Planetenplein

FASE 1



- Opening hotspot
- Transformatie plein
- Doorsteek naar parkeergarage

FASE 2



- Uitbreiding hotspot
- Verlegging fietspad
- Aanleg shared space

FASE 3



- Gebouweigenaren sluiten aan
- Transformatie gebouwen
- Actieve plinten



Ring



- Aanleg fietsenstalling
- Verbetering oversteek Goedhartlaan



- Verbreding voetpad
- Verlegging fietspad
- Groen & zitelementen



- Gebouwen krijgen adres aan ring
- Actieve plinten



Station



- Verplaatsing fietsenstalling
- Verlegging fietspad
- Herkenbare Ring



- Herkenbaarheid station
- Creëer verblijfskwaliteit



- Commercie in plint
- Stationsgebouw
- Geluidsscherm

Gefaseerde aanpak van projecten

4.

Eerste stappen naar de realisatie

De eerste stap naar realisatie van de stationsring is uitgewerkt voor deze strategie. De combinatie van een onaantrekkelijke noordelijke entree van het station en de onduidelijke route naar het centrum zijn een reden om voor dit deel de aanpak uit te werken tot een voorstel. In overleg met NS, Prorail, de Stadsregio Amsterdam, de gemeentelijke diensten en diverse betrokken ondernemers is gekeken of er op deze plek een samenhangend project te realiseren is. Het resultaat is een serie van verbeteringen in functionaliteit en in ruimtelijke kwaliteit.

STATIONSENTREE NOORDZIJD

Door het verleggen van het fietspad ter plaatse van de onderdoorgang bij de noordelijke stationsentree ontstaat er onder aan de toegang tot de perrons meer ruimte voor de reizigers. De plek wordt gemarkeerd door de herkenbare lichte verharding in de vorm van bestrating in kleinere elementen. Het maakt de ruimte onder het spoorviaduct lichter. Deze bestrating wordt binnen het stationsgebied doorgezet als loper naar de bestemmingen en is onderdeel van de routing binnen het gebied.

De kleinere bestratingselementen maken de ring flexibel in aanpassing, vormgeving en mogelijke uitbreiding. Een spoor van donkerder stenen zal functioneren als 'wayfinding' en begeleidt de reiziger op subtiële wijze naar de bestemming. Door de gecreëerde ruimte voor voetgangers onder aan de stationstrappen af te schermen van naastgelegen weg en fietspad ontstaat hier een ruimte die herkenbaar is als stationsentree. Een hoger element op de kop van deze afscherming kan een baken vormen op deze plek als landmark voor het station.

OMGEVING

De vormgeving van de ring wordt doorgezet in de oversteek van de Van Heuven Goedhartlaan en wordt

hier zoveel als mogelijk verbreed. Door het verleggen van het fietspad dient het fietsparkeren een nieuwe plek te krijgen. De gekozen plek aan de centrumzijde van de van Heuven Goedhartlaan ligt verder van de stationsentree dan de huidige stallingen. Uit tellingen is echter gebleken dat vrijwel alle fietsparkeerders juist het centrum als bestemming hebben. Een vernieuwde voorziening op een ruimere plek die op de route en op acceptabele afstand ligt zien we als verbetering.

In het bestaande groengebied met bomen is een nieuw horecapaviljoen voorzien. Hiervoor heeft zich een combinatie van ondernemers met ervaring en een zeer concreet plan aangediend. De horecavoorziening kan de plek leven inblazen. De groene ruimte functioneert nu enkel als stukje restgroen en wordt nauwelijks actief gebruikt. De nieuwe functie kan ook deze plek weer betekenis geven. De gedachte is om een gebouw te realiseren dat sterk contrasteert met de gebouwen in de omgeving en goed aansluit bij het groene perceel waar het deel van uitmaakt. In combinatie met het fietsparkeren ontstaat hier een dynamische en levendige plek die past bij een stationsgebied en die het station gevoelsmatig meer richting centrum zal trekken. De horeca zal ook een aantrekkingskracht hebben op de omliggende bedrijvenparken. Hierdoor wordt de omgeving beter verbonden met elkaar met het station als centrale plek.

De inrichting van de route naar het centrum wordt doorgezet met de herkenbare bestrating en straatmeubilair. Deze verbetering van de openbare ruimte wordt door alle partijen gezien als een voorwaarde voor een succesvolle transformatie van het stationsgebied en de realisatie van dit project zou hierbij een sterke eerste stap vormen.



goede 'wayfinding' door materiaalgebruik openbare ruimte

gebruik van elementen

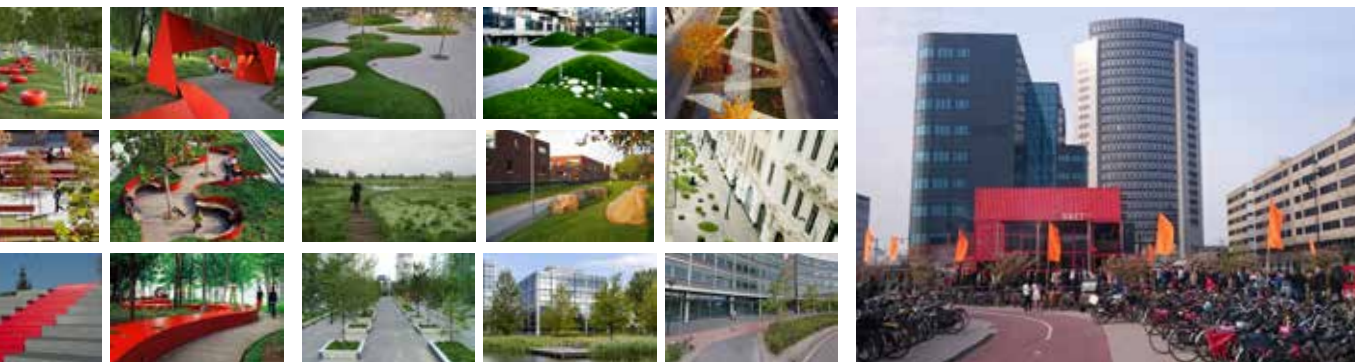
markant horecapaviljoen

fietsenstalling

ruimer voetgangersgebied bij stationsentree



Voorstel voor eerste stappen aan de noordzijde stationsomgeving



in een herkenbare uniforme stijl

gebruik van groen

'Bret' bij Sloterdijk als referentie



Transformatie van de trappenuitgang aan noordzijde



Transformatie van stationsentree aan noordzijde



Horecapaviljoen op de groene plek aan de Planetenweg

Aan de slag

In de huidige praktijk kan een ontwerp niet gezien worden als een resultaat, maar wel als een aanzet tot een vervolg. De eerste stappen zijn gezet; het plan ligt klaar. Nu is het zaak om het geheel in beweging te krijgen en daarvoor zijn harde toezeggingen nodig.

Hierin is een belangrijke rol weggelegd voor de gemeente Haarlemmermeer. Uit de gesprekken met de betrokkenen zijn enkele bijzondere punten naar voren gekomen die kansen bieden voor een aanzienlijke kwaliteitsverbetering in het gebied:

- Prorail deelt de mening dat verbetering aan de noordelijke entree wenselijk is en is bereid hier aan mee te werken.
- Binnen Prorail wordt een programma opgestart voor het verbeteren van de herkenbaarheid en zichtbaarheid van stations. Dit project voor station Hoofddorp zou in aanmerking kunnen komen voor een financieringsmogelijkheid voor uit dit programma.
- Prorail heeft aangegeven dat er mogelijkheden zijn voor het co-financieren van de nieuw te realiseren overdekte fietsstallingen aan de overzijde van de Van Heuven Goedhartlaan.
- De stadsregio Amsterdam heeft aangegeven dat er mogelijkheden zijn om delen van het project te financieren vanuit een programma voor 'wayfinding' van het openbaar vervoer.
- De ondernemers hebben aangegeven dat zij de ontwikkeling van de horeca volledig op zich willen nemen en kunnen hierin investeren, mits er ook een investering in de openbare ruimte wordt gedaan.

Naast de voorstellen van de noordzijde is Prorail met de gemeente en de stadsregio bezig met een uitwerking van een aanzienlijke vergroting van het aantal fietsparkeerplaatsen in de stalling bij de zuidelijke entree. Uit een workshop met de betrokken partijen is gebleken dat er hier aanleiding is om integraal na te denken over het gebied bij de zuidelijke entree. Daarmee zou ook dit deel van de ring al verder kunnen transformeren.

Medewerking vanuit de gemeente en een investering in de verbetering van de openbare ruimte wordt door alle partijen wel als een voorwaarde aangegeven. Voor de verschillende co-financieringsprogramma's is het ook vaak noodzakelijk dat de aanvraag vanuit de gemeente wordt gedaan. Hier dient dus duidelijke afstemming plaats te vinden tussen de verschillende partijen om verder concreet aan de slag te kunnen gaan. Op het gebied van aanpassing in verkeerskundige zaken en vergunningsaspecten inzake de horeca worden bij de opmaak van dit rapport nog stappen gezet.

Daarnaast is de intentie uitgesproken dat de betrokken partijen op korte termijn samen komen om concretere toezeggingen naar elkaar te kunnen doen. Wij hebben de overtuiging dat dit spoedig zal leiden tot de volgende stap in de verbetering van het stationsgebied Hoofddorp.

Colofon

Deze studie is uitgevoerd door Posad in gezamenlijke opdracht van het het Loket Knooppunten van de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad en de gemeente Haarlemmermeer.



Han Dijk, Emile Revier, Christina del Arco, Mrudhula Koshy, Koen Hezemans



Rients Dijkstra, Mike Emmerik



Wim van der Lee, Femke Kok,
Annelien van Drooge, Bert Uitterhoeve

Posad spatial strategies
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869
han@posad.nl

juli 2016